

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

18. WP - 2. Sitzung

am Freitag, dem 3. März 2017, 16 Uhr,
im Kaisersaal des Hamburger Rathauses, Rathausmarkt 1, 20095 Hamburg

Anwesende Abgeordnete

Martin Habersaat (SPD)

Vorsitzender

Tobias Koch (CDU)

Peter Lehnert (CDU)

Barbara Ostmeier (CDU)

Katrin Fedrowitz (SPD)

Dr. Ralf Stegner (SPD)

Eka von Kalben (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ines Strehlau (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Sven Krumbeck (PIRATEN)

Lars Harms (SSW)

Weitere Abgeordnete

Kai-Oliver Vogel (SPD)

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

Tagesordnung:**Seite****1. Vorstellung der Ausschussmitglieder und Verständigung über die Arbeitsweise****2. Verkehrspolitik**

- Norddeutscher Tarifverbund beim öffentlichen Verkehr
- S-Bahn-Ausbau S 21 / S 4
- Ausbau A 7 / Verkehrscoordination (Neuer Koordinator)

(im Wege der Selbstbefassung nach Artikel 23 Absatz 2 Satz 2 i. V. m. § 14 Absatz 1 Satz 2 der GeschO)

3. Wirtschaftspolitik

- Zukünftige Ausgestaltung der Vereinbarung zur Verbringung von Hafenschlick
- Grenzübergreifendes Gewerbegebiet Rahlstedt/Stapelfeld
- Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 und Auswirkung auf Hamburg und die Metropolregion

(im Wege der Selbstbefassung nach Artikel 23 Absatz 2 Satz 2 i. V. m. § 14 Absatz 1 Satz 2 der GeschO)

4. Nächste Themen und Termine**5. Verschiedenes**

Der Vorsitzende, Abg. Habersaat, eröffnet die Sitzung um 16:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des schleswig-holsteinischen Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

**Vorstellung der Ausschussmitglieder und Verständigung
über die Arbeitsweise**

Die Abgeordneten beider Parlamente stellten sich vor.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Verkehrspolitik

- Norddeutscher Tarifverbund beim öffentlichen Verkehr
- S-Bahn-Ausbau S 21 / S 4
- Ausbau A 7 / Verkehrscoordination (Neuer Koordinator)

(im Wege der Selbstbefassung nach Artikel 23 Absatz 2 Satz 2 i. V. m. § 14 Absatz 1 Satz 2 der GeschO)

Norddeutscher Tarifverbund beim öffentlichen Verkehr

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung erwähnten einleitend, der Schleswig-Holsteinische Landtag habe sie per Beschluss aufgefordert, mit Hamburg und Niedersachsen ins Gespräch über neue Lösungen zur Überwindung der Tarifgrenzen im öffentlichen Verkehr zu kommen. Daher würden sie derzeit mit diesen beiden Ländern die Grundzüge eines von Schleswig-Holstein finanzierten Gutachtens erarbeiten, dessen Vorlage sie bis Mitte des Jahres erwarteten und dann den Abgeordneten vorstellen würden. Sie merkten an, dass jeder HVV-Beitritt für das Land Schleswig-Holstein teuer sei und bei weiteren Gemeinden zu neuen Begehrlichkeiten führe. Sie seien überzeugt, dass man die Aufgabe über die Länder hinweg gemeinsam bewältigen könne.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete erkundigte sich nach der Zeitplanung hinsichtlich des Norddeutschen Tarifverbundes. Ihn interessierte, ob bereits offizielle Verhandlungen zwischen den Ländern geführt würden und zu wann er realisierbar sein werde. Darüber hinaus bat er die Hamburger Senatsvertreterinnen und -vertreter um ihre Einschätzung der Thematik.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung stellten klar, dass Hamburg und Schleswig-Holstein keine souveränen Staaten seien und daher keine offiziellen Verhandlungen ausgerufen werden müssten. Auf unterschiedlichen Ebenen würden regelmäßig Gespräche geführt, wobei diese auf Abteilungsleitungsebene derzeit trilateral stattfänden und so die Grundlagen für die Gutachtenvergabe bereits weitgehend erarbeitet worden seien. Bis Mitte des Jahres sollten sie über ein Gutachten verfügen. Alle weiteren Schritte würden gemeinsam besprochen und seien daher aktuell nicht terminierbar.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten schlossen sich der Bitte um Stellungnahme von Hamburger Seite an. Sie sei umso mehr von Interesse, als dass man in der letzten Befassung des Schleswig-Holsteinischen Landtags den Eindruck habe gewinnen können, dass das Vorhaben auf einem guten Weg schon kurz vor Abschluss stehen würde und dies nun deutlich vager klinge.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, das Thema in der gemeinsamen Kabinettsitzung Ende Januar schon intensiv diskutiert zu haben. Sie begrüßten das erwähnte Gutachten, das sie auch fachlich unterstützten und begleiteten. Sie sähen deutlich, dass die verkehrlichen Verflechtungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein besonders groß - derzeit noch größer als mit Niedersachsen - seien und befürworteten, dass die öffentlichen Mobilitätsangebote stärker über die Landesgrenzen hinweg geplant und abgestimmt würden. Man sei sich einig, dass die hohe Beförderungsqualität innerhalb des HVV-Tarifgebietes gesichert werden solle und man eine besondere Chance sehe, durch vertriebliche Maßnahmen den öffentlichen Verkehr so zu gestalten, dass die Nutzerinnen und Nutzer die Grenzen des Tarifgebiets nicht mehr so wahrnehmen müssten. In welcher Form dies trilateral organisiert werden könne, werde Ergebnis weiterer gemeinsamer Erörterungen sein.

Den Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE der Hamburgischen Bürgerschaft interessierte, ob das Gutachten vorsehe, dass die bislang beinahe jährlich auftretenden Fahrpreiserhöhungen im gemeinsamen Verbund vermieden würden.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung machten deutlich, dass es ihnen nicht darum gehe, verdeckt Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr zu realisieren, sondern darum, insbesondere für schleswig-holsteinische Pendlerinnen und Pendler Vereinfachungen zu erreichen. Aus ihrer Sicht gehe der Zug eher in die Gegenrichtung.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft begrüßten die Planungen, da das Thema auch für Hamburger Pendler relevant sei. Zur Fahrpreisgestaltung merkten sie an, dass es sich Schleswig-Holstein ihrem bisherigen Verständnis nach nicht leisten könne, den günstigeren HVV-Tarif anzuwenden, und Hamburg nicht den vergleichsweise hohen Schleswig-Holstein-Tarif übernehmen wolle. Sie äußerten ihre Zuversicht, dass eine Lösung gefunden werde, die beiden Aspekten gerecht werde und auch in Niedersachsen wirken könne, wo ihrer Wahrnehmung nach noch mehr Optimierungsbedarf bestehe als zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hielten es für gut, dass die Abgeordneten beider Länder über das Thema gemeinsam diskutierten, was ihnen ein großes Anliegen sei. Sie äußerten ihre Zufriedenheit mit den Ausführungen der Regierung. Ihnen wäre es wichtig, dass im Gutachten eine Spannbreite von Empfehlungen auch hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen deutlich würde. Wenn erforderlich, würden sie finanziell unterstützen, dass mehr Pendlerinnen und Pendler mit der Bahn fahren, da dies für beide Länder vorteilhaft wäre. Außerdem solle in den Blick genommen werden, inwiefern die Nutzung der ProfiCard in die Überlegungen einbezogen werden könne.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete stellte bezüglich der von ihm erwähnten offiziellen Verhandlungen klar, dass diese Formulierung aus einem Antrag von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW in Schleswig-Holstein stamme. Auch seinem Eindruck nach werde sich das Vorhaben, anders als es die Diskussion im vergangenen Sommer im Landtag vermittelt habe, noch recht lange hinziehen. Er fragte, ob eine Ausweitung des HVV-Gebiets geplant sei.

Die SPD-Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags ergänzten, es habe einen einstimmigen Beschluss des erwähnten Antrags gegeben. Sie hielten es für vernünftig, zuerst ein Gutachten erstellen zu lassen, anstatt ohne genaue Kenntnis der Rahmenbedingungen Verhandlungen zu führen. Aus schleswig-holsteinischer Sicht spürten die Einwohner des Randbereichs des HVV die Tarifgrenzen besonders deutlich. Für den Fall, dass Fahrgäste aus dem Grenzbereich des Gebietes für eine Station den Schleswig-Holstein-Tarif zahlen müssten und dann in den HVV-Bereich wechselten, müsse man eine tarifliche Glättung erreichen. In Anbetracht der Verkehrssituationen auf den Autobahnen könne es nur ein gemeinsames Interesse sein, dass möglichst viele Pendlerinnen und Pendler den ÖPNV nutzen könnten.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter antworteten zum Beitrag der Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die angesprochenen Aspekte würden selbstverständlich einbezogen. Der Aufbau auf bestehende Muster sei für sie ein wesentlicher Punkt. Auf den Beitrag des FDP-Abgeordneten eingehend, traten sie dem Eindruck entgegen, sie ließen sich viel Zeit. Nach dem erwähnten Beschluss vom Juni 2016 hätten sie sich in zwei Hausleitungstreffen, einer gemeinsamen Kabinettsitzung und einer weiteren Landtagsbefassung in Schleswig-Holstein mit dem Thema beschäftigt. Hier hätten sie auch klargestellt, dass die beantragten offiziellen Verhandlungen keine Staatsverhandlungen, sondern die bereits stattfindenden Gespräche darstellten. Dass sie schon im Sommer ein Gutachten vorlegen könnten, begründe ihre Zuversicht, auch kurzfristig die weiteren Schritte verabreden zu können, nachdem auch der gemeinsame Wille beider Länder hinsichtlich des Vorhabens in den entscheidenden Sitzungen bekundet worden sei.

Bezüglich einer HVV-Ausweitung bestehe seitens verschiedener Gemeinden Interesse, doch reagierten diese hinsichtlich der Kostenübernahme sehr zurückhaltend. Für alle diesbezüglichen Wünsche entstünde insgesamt ein jährlicher Zuschussbedarf von 7 bis 8 Millionen € ohne einen weiteren Kilometer gefahrener Leistung. So sei die Landesregierung froh über die Mehrheit im Schleswig-Holsteinischen Landtag für den Weg, auf den Nordtarif zu setzen und sich nicht mit der HVV-Ausweitung intensiver zu befassen.

S-Bahn-Ausbau S 21

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter berichteten zum Sachstand, dass man sich in den beiden Ländern jeweils in unterschiedlichen Stadien der Planfeststellung befinde: In Schleswig-Holstein werde im März die Auslegungsphase abgeschlossen werden, Hamburg sei seiner Kenntnis nach auf der Zeitschiene drei Monate weiter. Sie äußerten ihre Zuversicht, die bekanntgegebenen Zeitpläne einhalten zu können.

Der Vertreter des von den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam gehaltenen Unternehmens AKN stellte die Planinhalte und Planfeststellungsverfahren zur Elektrifizierung der AKN-Strecke A 1/S 21 in einer Präsentation vor. Die beiden Länder hätten sich auf ein Betriebskonzept geeinigt und das Unternehmen als Inhaber der Strecke habe den Auftrag zur Durchführung der Planungsverfahren erhalten. Diese beträfen die Strecke zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen, die heute einen Teil der AKN-Linie 1 von Neumünster bis Eidelstedt darstelle und künftig Teil der S 21 von Kaltenkirchen bis Aumühle sein solle. Nach Lieferung der beauftragten Leistungen durch die AKN werde die Strecke an die S-Bahn abgegeben, was für das Unternehmen und die Mitarbeiter wegen der eintretenden Umstrukturierungen nicht einfach sei. Der Geschäftsführer der AKN dankte dafür, dass dieses Thema in den Gremien beider Länder bereits diskutiert worden sei, um betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden und gemeinsam einen sozial verträglichen Übergang zu erreichen.

Die FDP-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft betonten, dass ihre Fraktion in beiden Ländern das Projekt S 21 nachdrücklich unterstütze. Sie äußerten ihre Unzufriedenheit mit der relativ langen Verfahrensdauer und wollten wissen, wann mit Baubeginn und Fertigstellung zu rechnen sei. Zu den Kosten erwähnten sie zwei einander widersprechende Kosten-Nutzen-Gutachten und fragten, wie sicher es sei, dass der von der Firma Intraplan Consult ermittelte Wert von 1,12 vom Bund akzeptiert werde und somit die Grundlage für eine Mitfinanzierung durch ihn gegeben sei. Darüber hinaus erkundigten sie sich, wann eine Entscheidung des Bundes dazu zu erwarten sei. Bezugnehmend auf § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG), nach dem ein Drittel der Kosten vom Bund und ein weiteres vom Land getragen

werde, fragten sie nach dem dritten Kostenträger und ob es dabei bleibe, dass die Kosten maximal 90 Millionen € betragen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass die Frage des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erst abschließend beantwortet werden könne, wenn die sich aus dem Planfeststellungsverfahren ergebenden Anforderungen bekannt seien. Auch der Bund werde erst bei vorhandenem Baurecht eine Auskunft geben. Auch zur Frage des Baubeginns erwähnten sie die Verabredung, dass sie bei vorliegendem Baurecht noch einmal Kosten und Finanzierung genau betrachteten. Mit dem Planrecht würden nicht automatisch Ausschreibungen erfolgen, zumal es zumindest in Schleswig-Holstein auch noch eines Parlamentsbeschlusses bedürfe, um das Vorhaben weiter auf den Weg zu bringen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hielten ebenfalls fest, dass der Baubeginn ein vollziehbares Planrecht voraussetze, das augenblicklich noch nicht absehbar sei, und alle genannten Termine davon sowie von den zur Verfügung stehenden Mitteln abhingen, wobei sie weiterhin davon ausgingen, Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu erhalten. Die dritte Voraussetzung bilde eine Übereinkunft mit dem Bund, wofür aber ebenfalls ein genaues Bild der Baumaßnahmen vorhanden sein müsse. Weil sie sich immer im Grenzbereich der Finanzierung befänden, müssten sie sehr auf die Förderfähigkeit achten. Sie betonten bezüglich der Kosten, die Abgeordneten bei dem aktuellen Sachstand nicht mit Zahlen belasten zu wollen, die sie in wenigen Monaten möglicherweise kassieren müssten.

Bezüglich des EBKrG erläuterte der Vertreter der AKN, dass sie an den Bahnübergängen keine grundsätzlichen Änderungen vornehmen würden und das Gesetz daher in diesem Projekt nicht zum Tragen komme.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten wollten sodann wissen, wie unter der Annahme, dass alles wie geplant funktioniere, die weitere Zeitplanung aussehen würde. Sie erinnerten dabei daran, dass zu Beginn der Wahlperiode noch eine Fertigstellung 2019 im Gespräch gewesen sei.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Regierung sagten daraufhin, dass nach Vorliegen des Baurechts und aller Beschlüsse zweieinhalb bis maximal drei Jahre für den Bau benötigt würden. Der von ihnen genannte mögliche Endtermin im Laufe des Jahres 2020 sei aus ihrer Sicht nicht in Gefahr, wenn keine Klage erhoben werde, alle Finanzierungen stünden und alle Beschlüsse vorlägen.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft betonten, sehr froh über dieses gemeinsame, auf Hamburger Seite von der Bürgerschaft angestoßene Projekt und dessen gute Fortschritte zu sein. Da der Umfang zwar groß, aber nicht exorbitant sei, erwarteten sie, dass es gelinge.

S-Bahn-Ausbau S 4

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten einleitend aus, die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein sowie die Deutsche Bahn AG arbeiten gemeinsam an dem Projekt, weil es sich nicht nur um die S-Bahn drehe, sondern aus ihrer Sicht auch einen hohen Nutzen für den Nah-, Fern- und Güterverkehr habe. Es stärke die Verbindungen innerhalb der Metropolregion wie kaum ein anderes und lasse Verbesserungen für den Fern- und Güterverkehr erwarten, wobei der Hauptnutzen darin liege, dass es den überlasteten Knoten Hamburg Hauptbahnhof in seiner Leistungsfähigkeit deutlich stärken könne. Ihr politisches Ziel sei eine rechtzeitige Realisierung zur Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ), um damit den transeuropäischen Schienekorridor zwischen Hamburg und Lübeck zu entlasten. Aufgrund dieser Funktion hätten sie auch erreicht, dass das Projekt Teil des Bundesverkehrswegeplans geworden sei. Sie wünschten, dass die Abgeordneten sich bei den politischen Handlungs- und Mandatsträgern auf Bundesebene sowie bei den Kandidaten für den Deutschen Bundestag dafür einsetzten, denn das Vorhaben könne nur als Gemeinschaftsleistung der beiden Landtage und des Deutschen Bundestages gelingen.

Die Vertreterin der Deutschen Bahn AG stellte in einer Präsentation sodann den Sachstand, die Terminalschiene und die in ihren Augen unerlässliche Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung zum Ausbau der S 4 vor.

Die FDP-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft erklärten, den Ausbau der S 4 nachdrücklich zu unterstützen, sie seien aber sehr unzufrieden mit dem bisherigen Umgang des Senats damit. Dies betreffe die Verzögerungen und die Angaben zu den Kosten. Bezüglich der Verzögerungen führten sie aus, dass in einer Sitzung des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft am 8. Februar 2013 von einer Fertigstellung 2020, in der Drucksache 21/2174 (November 2015) von einem Baubeginn 2021 und in der Presseberichtserstattung vom 8. Februar 2017 von einer Fertigstellung im August 2027 die Rede gewesen sei, während man nun die allgemeine Angabe erhalte, dass der Bau beginnen könne, sobald vollziehbares Planrecht vorliege und die Finanzierung gesichert sei. Sie bezeichneten es als peinlich, dass der Senat jahrelang kaum vorankomme, selbst erklärte Zeitziele nicht annähernd eingehalten würden und nun nur eine allgemeine Antwort gegeben werde.

Die Kosten seien im Februar 2013 laut Presseberichten vom schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium mit 350 Millionen € in der Drucksache 20/10332 vom Dezember 2013 mit 631 Millionen € plus/minus 30 % und so mit maximal 819 Millionen € und nun in der Drucksache 21/2174 mit 914 Millionen € angegeben worden. Diese enormen Kostensteigerungen in kürzester Zeit seien mit der Bundesimmissionsschutzverordnung - die im Übrigen schon bei der vorangegangenen Preisschätzung fest geplant gewesen sei - und damit begründet worden, dass der Betrieb aufrechterhalten werden müsse. Letzteres erachteten sie als eine Selbstverständlichkeit. Auch dass während der Bauarbeiten Kosten für Kampfmittelräumung und Grunderwerb entstünden, sei nicht überraschend. So griffen die Begründungen für die Preissteigerungen in ihren Augen nicht. Erschreckenderweise enthalte die genannte Drucksache auch noch den Hinweis, dass die angegebene Summe die allgemeine Preisentwicklung bis zum konkreten Ausführungszeitpunkt nicht berücksichtige, die bei einer Ausführung bis 2027 enorm sein könne. Sie fassten zusammen, dass in ihren Augen ein sehr gutes Projekt bislang völlig unzureichend gemanagt werde.

Sie fragten, in welcher Form sich das Vorhaben momentan konkret im Bundesverkehrswegeplan befinde, nachdem es bislang nur zum potenziellen Bedarf gezählt habe, wann der Baubeginn stattfinden und das Vorhaben fertiggestellt sein werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, der Betrag von 350 Millionen € sei weder durch die Landesregierung Schleswig-Holstein noch durch den Senat ermittelt worden. Sie sei von Vertretern der Deutschen Bahn AG genannt worden, habe aber nicht auf einer Kostenermittlung oder einer genaueren Planung beruht und viele Randbedingungen nicht berücksichtigen können. Wenn man zu der genannten Summe von 630 Millionen € die Varianz von 30 % hinzu addiere, sei sie von dem Ergebnis der ersten tatsächlichen Planung nicht sehr weit entfernt. Sie hätten stets darauf hingewiesen, nicht nach den Grundsätzen des Kostenstabilen Bauens in Hamburg zu planen, sondern nach einem von diesen Grundsätzen abweichenden Reglement, das vom Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Bahn AG bestimmt werde. Dass sie aufgrund eines Basisjahres 2015 durch die Deutsche Bahn AG planen ließen und in intensiven Verhandlungen auch mit dem Bundesverkehrsministerium dieses stets danach frage, ob Projekt und Kosten an manchen Stellen reduziert werden könnten, sei ebenso klar wie, dass sich aus Planfeststellungsverfahren regelhaft Veränderungen und Kostenauswirkungen ergäben. Daher hielten sie ausdrücklich fest, dass sie belastbare Angaben zu den Kosten auch für den ersten Abschnitt erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erhalten würden, wenn man wisse, welche Auflagen sich daraus ergäben. Man müsse eine rechtlich bestandskräftige, verkehrlich sinnvolle und finanziell vom Bund akzeptierte Lösung präsentieren. Diesbezüglich erwarteten sie ein hartes Ringen und es sei nicht hilfreich, der Deutschen Bahn AG und den beiden Landesverwaltungen Schuld zuzuweisen, sondern man müsse

gemeinsam vorgehen und das Projekt dem Bund so überzeugend vorstellen, dass er es für förderungswürdig halte, was angesichts der vielen Projekte der Deutschen Bahn AG mit hohem Finanzbedarf nicht selbstverständlich sei.

Bezüglich der erfragten Termine wiederholten sie, dass vollziehbares Planrecht vorliegen müsse. Sie stünden unter hohem zeitlichen Druck, weil das Projekt in einem Kontext mit der Realisierung der Fehmarnbelt-Querung und der großen transeuropäischen Verbindung betrachtet werden müsse. Dies erhöhe den Einigungsdruck, könne aber auch als Argument in den Diskussionen mit dem Bundesgesetzgeber genutzt werden, da dieser kein Interesse daran haben könne, eine europäische Magistrale zu eröffnen, die wegen Schwierigkeiten im Knotenpunkt Hamburg oder im Umland von den Zügen nicht schnell erreicht werden könne. Daher würden sie für eine weiträumigere Sicht des Projektes, denn nur mit ihr werde man bei diesem Vorhaben Erfolg haben. Die Zeit bis zur Bundestagswahl solle genutzt werden, um weitere Mitstreiter zu gewinnen und zu Vereinbarungen zu gelangen.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft erinnerten daran, dass über einen vertakteten elektrifizierten Hamburger Vorortverkehr zwischen Hamburg und Ahrensburg erstmals Ende der 1920er-Jahre nachgedacht worden sei. Vor diesem Hintergrund verliere man die Angst vor kurzzeitigen Verzögerungen. Wegen der Wichtigkeit der S-Bahn-Verbindung bis nach Ahrensburg und Bad Oldesloe begrüßten sie die enge Zusammenarbeit der beiden Landesparlamente und die breiten Mehrheiten über alle Fraktionen hinweg sehr, zumal sich dieses Projekt auch über mehrere Wahlperioden erstrecke. Sie unterstrichen, dass es außer dem Nahverkehrsnutzen erhebliche Vorteile für den Fern- und Güterverkehr biete und damit am besten die gleisseitigen Kapazitätsprobleme des Hamburger Hauptbahnhofs gelöst werden könnten. Hier sähen sie auch den Bund mit in der Pflicht, wobei eine gewisse Anerkennung durch die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan schon gegeben sei. Nun müsse die Finanzierung seitens des Bundes noch konkreter werden. Sie hoben hervor, dass es viele Projekte gegeben habe, bei denen eine noch nicht vollständig klare Finanzierungsperspektive der Partner zu einer Verzögerung oder einem Abbruch der Planung geführt habe, und dankten den Regierungsvertretern beider Länder dafür, dass Letzteres hier vermieden werde.

Auch sie interessierten die avisierten Termine. Sie erwähnten, dass, nachdem zuletzt von einem Baubeginn 2021 die Rede gewesen sei, geprüft worden sei, ob er schon ein Jahr früher stattfinden könne, und wollten wissen, welche Überlegung hierzu geführt habe. Weil sicherlich auch jemand versuchen werde, den Planfeststellungsbeschluss gerichtlich anzufechten, interessierte sie, ob dafür ein zeitlicher Puffer vorgesehen sei. Darüber hinaus fragten sie, ob das Projekt in seinem jetzigen Zuschnitt auch unter das Infrastrukturbeschleunigungsgesetz falle und so das Bundesverwaltungsgericht gegebenenfalls in erster und letzter Instanz ent-

scheiden würde. Falls nicht, interessierte sie, ob beabsichtigt sei, eine Abdeckung durch dieses Gesetz zu erreichen.

Zur Frage, wann das Projekt aus der Kategorie des potenziellen Bedarfs hinausgelange, wiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter darauf hin, dass es ein großer Erfolg gewesen sei, es im Rahmen der Planungen für den Bundesverkehrswegeplan unterzubringen, weil das Bundesverkehrsministerium von der Finanzierbarkeit des Projektes bislang nicht besonders überzeugt sei. Dass es sich noch in der genannten Kategorie befinde, liege auch daran, dass die vom Bundesverkehrsministerium und der Deutschen Bahn AG beauftragten Untersuchungen für den Knoten Hamburg noch in der Bearbeitung seien. In Gesprächen mit dem parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann hätten sie erreicht, in den strukturierten Prozess einbezogen zu werden. Gemeinsam würden der erreichte Stand, die Ergebnisse der Knoten-Untersuchung und weiterer Untersuchungen betrachtet und der Nutzen für Nah-, Fern- und Güterverkehr ermittelt. Weil das Bundesverkehrsministerium diese jeweils als sehr gering einschätzen werde und auf einen Kompromiss hingearbeitet werden müsse, seien die Entschlüsse des Ausschusses von großer Bedeutung. Das Zustandekommen der Vereinbarung zur zweiten Stammstrecke München hätten sie durchaus mit Freude wahrgenommen, weil sie zeige, dass bei entschiedenem Willen auch ein Weg gefunden werden könne, wenn damit auch die für sie negative Tatsache verbunden sei, dass nahezu die Hälfte der GVFG-Mittel nun durch diese Strecke gebunden würden. Sie - und ihrer Ansicht nach auch Schleswig-Holstein- verfolgten daher die Strategie, durch die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt Fakten zu schaffen, wie es auch Bayern immer mit Erfolg bei seinen Projekten praktiziert habe. Sie erwähnten ihre Dankbarkeit, dass die Abgeordneten den Betrag von 70 Millionen € an Planungsmittel bewilligt hätten. Im Infrastrukturbeschleunigungsgesetz sei das Projekt bislang nicht vorgesehen, da der Bund nach außen die Meinung vertrete, dass es so nicht ausreichend förderfähig sei. Wenn sie sich gemeinsam zu einer Durchführung des Projekts entschieden, würde sich ihrer Einschätzung nach danach vieles, auch hinsichtlich der Rechtswege, klären. Voraussetzung sei die politische Einigung auf das Projekt in einem ähnlichen politischen Verfahren wie in Bayern, wo die Landesregierung, die Stadt München und die Bundesregierung und auch die Deutsche Bahn AG gemeinsam einen Finanzierungsmodus vereinbart hätten.

Die Vertreterin der Deutschen Bahn AG erklärte zum geplanten Termin des Baubeginns, dass man bei voranschreitender Planung auch auf die Möglichkeiten des Terminplans schaue. Bei den streckenbezogenen Projekten seien eine enge Taktung der Baumaßnahmen und Sperrzeiten zu beachten, da der Verkehr aufrechterhalten werden müsse. So seien sie auf eine Terminplanstraffung gekommen. Nach der Planung könne man 2021 soweit sein. Bezüglich der Planfeststellungsverfahren führten sie aus, dass sie bei Projekten dieses Volumens von Erfah-

rungswerten ausgingen, die eine Verfahrensdauer von ungefähr zweieinhalb Jahren annähmen. Damit könnten im Sinne eines Puffers kleinere Störungen aufgefangen werden, eine Klage in größerem Umfang allerdings nicht. Deren vorherige Einplanung sahen sie als nicht sinnvoll an.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten bezüglich der Beschleunigung, dass der Großknoten Hamburg, nicht spezifiziert, als Projekt des vordringlichen Bedarfs in dem neuen Katalog aufgeführt werde, allerdings nicht explizit als Maßnahme S 4. Realistischerweise müsse man die Knoten-Maßnahme, die auch viele Einzelmaßnahmen südlich des Hauptbahnhofs betreffe, nicht alle eins zu eins in das Projekt viertes Gleis aufnehmen. Enthalten sei auf jeden Fall die Ausbaustrecke/ Neubaustrecke Hamburg-Lübeck-Puttgarden, Hinterlandanbindung Fehmarnbelt.

Die FDP-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft hielten es unter den geschilderten Bedingungen aus Sicht des Bundes für nachvollziehbar, dass sich die Maßnahme noch im potenziellen Bereich befinde. Es reiche dann nicht, wenn man zusammenstehe, wie es die Senatsvertreterinnen und -vertreter und die SPD-Abgeordneten allgemein mitteilten. Die Unterstützung der Fraktionen sei längst vorhanden, die SPD im Bundestag vertreten, seit sechs Jahren befassten sich SPD-Vertreter im Senat damit und hätten sehr wenig vorzuweisen. In den Augen der FDP-Abgeordneten wollten diese nur von eigenem Versagen ablenken.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten merkten an, beim Projekt S 4 hätten Bürgerschaft und Landtag von Beginn an einem Strang gezogen und dies mehrfach durch gemeinsame Resolutionen bekräftigt. Da Sinn und Notwendigkeit des Projekts außer Frage stünden, spreche nichts gegen eine erneute Bekräftigung im Sinne der vorgelegten Diskussionsgrundlage. Sie plädierten für eine Beschlussfassung eines abgestimmten Textes in beiden Parlamenten. Sie wollten aber von den anwesenden Regierungsvertreterinnen und -vertretern wissen, für wie realistisch sie es hielten, zum jetzigen Zeitpunkt eine Finanzierungszusage des Bundes zu erhalten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten noch einmal bezüglich der Kosten, dass sie weiter ermitteln und konkretisieren müssten, welche tatsächlichen Beträge für welche genaue Ausformung des Projektes am Ende anfielen, was bei Fortschreiten des Projektes leichter sein werde. Sie seien auch darüber mit dem Bund im Gespräch. Wahr sei allerdings auch, dass sie den von ihnen ermittelten Nahverkehrsnutzen gegenüber dem Bund sehr wahrscheinlich nicht vollständig umsetzen könnten, und auch gegenüber dem vom Bund ermittelten Fern- und Güterverkehrsnutzen eine Differenz bestehen werde, die sie schließen müssten. Dafür, dass der Deutsche Bundestag durchaus politische Beschlüsse fassen könne, die ergänzend zu den Ak-

tivitäten des Bundesverkehrsministeriums Projekte beförderten, spreche das Tunnelbauprojekt im Raum Offenburg/Oberrheintal. So könnten Projekte neben dem, was auf ministerieller Ebene verhandelt werde, durch Haushaltsbeschlüsse vorangebracht werden. In diesem Jahr bestehe eine gute Gelegenheit, entsprechende Gespräche mit den Kandidaten und den Mitgliedern des Deutschen Bundestags zu führen. Sie appellierten noch einmal daran, dass die Norddeutschen zusammenhalten und versuchen sollten, durch überzeugende Vertretung gemeinsamer Projekte eine Mehrheit auch im Deutschen Bundestag dafür zu finden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter wiederholten, dass vom Bund nur bei bestehendem Baurecht finanzielle Zusagen erfolgten. Wenn sie mit dem Bund das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt hätten und er taxieren könne, wie er mit GVFG an der Stelle umgehen könne, erfolge eine Inaussichtstellung und dann bei vorhandenem Baurecht eine Zusage. Eine Mittelzusicherung bilde eine Planungsgrundlage, auf der sie arbeiten könnten, wenn es auch keine haushaltsrechtliche Zusage sei.

Im Hinblick auf ein mögliches weiteres Vorgehen in dieser Thematik lag den Abgeordneten ein von den SPD-Abgeordneten und dem Abgeordneten der GRÜNEN der Hamburgischen Bürgerschaft vorbereiteter Text als Diskussionsgrundlage für interfraktionelle Beschlüsse vor (siehe Anlage).

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft hielten es für wichtig, aktuell ein klares Signal auszusenden, denn gerade in der jetzt entscheidenden Phase müsse man gemeinsam das Projekt gegenüber den Akteuren auf Bundesebene nachdrücklich vertreten und auch in Anbetracht des Vorgehens in anderen Regionen Deutschlands, wie beispielsweise bei der zweiten Münchner Stammstrecke, eine entsprechende Erwartungshaltung formulieren. Die Vorlage könne eine Grundlage für entsprechende Parlamentsinitiativen sein.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bekundeten, dass auch sie das Projekt S 4 (Ost) unterstützten, weil sie es als wichtiges grenzübergreifendes Projekt erachteten und möglichst viele Menschen die Bahn anstatt des Autos nutzen sollten. Es sei ihnen aber auch wichtig, nicht das Netz West aus den Augen zu verlieren. Die vorgelegte Diskussionsgrundlage trügen sie mit, wenn sie auch mit der angekündigten Fehmarnbelt-Querung bekanntermaßen Probleme hätten.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten gaben dazu zu bedenken, ob der ausdrückliche erneute Appell an die Bundestagsabgeordneten diese nicht eher irritiere, da diese schon zu dem Projekt stünden. Sie befürworteten, statt einer Beschlussfassung in der Sitzung einen abgestimmten Text in die jeweiligen Landesparlamente einzubringen.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE der Hamburgischen Bürgerschaft erklärte, dass seine Fraktion dem vorliegenden Text nicht zustimmen könne, weil im Begründungstext eine Förderung der Fehmarnbelt-Querung erkennbar sei. Er würde sich daher enthalten.

Der schleswig-holsteinische Abgeordnete des SSW erinnerte daran, dass bezüglich der Fehmarnbelt-Querung ein Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland existiere und man sich nicht auf Formulierungen im Begründungstext kaprizieren sollte. Unabhängig von der Fehmarnbelt-Querung sei eine Realisierung der S 4 sinnvoll, weshalb man alle Kraft daran setzen sollte. Der vorliegende Text entspreche inhaltlich dem vorangegangener Beschlüsse. Vor dem Hintergrund, dass in Schleswig-Holstein nur noch eine Plenarsitzung vor der Landtagswahl stattfindet, plädiere er einen Beschluss in der aktuellen Sitzung. Dies wäre auch ein gutes Signal aus der ersten Sitzung der Ausschüsse für die Zusammenarbeit der Länder.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten stimmten dem zu, zumal auch die aktuell geführte Diskussion keinerlei Bedenken gegenüber dem Projekt erkennen lasse. Wenn der Hamburger Ausschuss das vorgelegte Papier nicht beschließen könne, könne dies im Rahmen der nächsten Bürgerschaftssitzung realisiert werden. Sie erinnerten daran, dass in der gemeinsamen Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags und des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft ein fast gleichlautender Beschluss gefasst worden sei und der Druck seitens der beiden Parlamente nach außen hin gezeigt habe, wie sehr ihnen an einer schnellen Realisierung gelegen sei. Auch im Hinblick auf die Diskussion anderer Projekte des Bundesverkehrswegeplans sprachen sie sich dafür aus, dem Anliegen gegenüber der Bundesregierung Nachdruck zu verleihen.

Der AfD-Abgeordnete der Hamburgischen Bürgerschaft konstatierte, dass seine Fraktion in der Diskussionsgrundlage nicht als Antragsteller genannt sei und daher auch nicht zustimmen könne.

Der schleswig-holsteinische Abgeordnete der PIRATEN sprach sich dafür aus, im März abgestimmte Vorlagen in die Parlamente einzubringen, zumal die aktuell vorliegende Fassung für ihn auch wegen des Passus mit der Fehmarnbelt-Querung nicht zustimmungsfähig sei und er sich nur enthalten könne.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vergewissern sich, dass angestrebt sei, wortgleiche Anträge im März einzubringen. Das gemeinsame Ziel sollte sein, ein Zeichen für den öffentlichen Nahverkehr zu setzen, auch wenn sie die Fehmarnbelt-Querung kritisch sähen.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten hielten den genannten Vorschlag der gleichlautenden Anträge ebenfalls für besser, zumal neben dem Appell an die Bundestagsabgeordneten in dem vorliegenden Text auch an der Formulierung „baldige Finanzierungszusage“ gearbeitet werden solle. Wenn diese erst bei Baureife gegeben werden könne, brauche man nicht die Erwartung zu äußern, sie bald zu erhalten.

Die SPD-Abgeordneten verstanden die bisherigen Beiträge so, dass man sich verständigt habe, in die nächstmöglichen Parlamentssitzungen übereinstimmende Vorlagen einzubringen.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten nickten dazu.

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses hielt daraufhin fest, dass wie besprochen vorgegangen werden solle.

Ausbau A 7/Verkehrskoordination (Neuer Koordinator)

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass die enge Zusammenarbeit der Länder beim A 7-ÖPP-Ausbauprojekt auch durch die praktische Baustellenkoordination in der Vergangenheit deutlich geworden sei. Wegen einer Neuorganisation und einer Verbreiterung der Abstimmung nach Süden hätten sie nun eine erweiterte, ergänzende Organisation geschaffen.

Es stellten sich dem Ausschuss sodann die beiden in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) Verantwortlichen für die Verkehrs- und Baustellenkoordination vor. Die strategischen Überlegungen hinsichtlich des weiteren Vorgehens wurden in einer Präsentation dargestellt. Die bisher in Hamburg durchgeführte Verkehrskoordination habe über die Landesgrenzen hinaus optimiert werden müssen, weil durch den Investitionshochlauf im Großraum Hamburg so viele Baustellen existierten. Sobald ein Projekt aufgenommen werde, werde es dem LSBG genannt, bei dem die Koordinierungsstelle Baumaßnahmen Hauptverkehrsstraßen (KOST) diese Meldungen mithilfe der Software ROADS in einer Datenbank verwalte. Sämtliche Projekte würden so im Interesse einer möglichst verkehrsverträglichen Abwicklung mit den geplanten Zeitspannen und Auswirkungen länderübergreifend zusammengeführt. Auch die sechs Hamburger Nachbarkreise hätten die Integration in die Planung sehr begrüßt. Um Probleme rechtzeitig kommunizieren zu können, gebe es als zweite starke Säule den Koordinator bei der BWVI.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärten, dass die Baustellenkoordination trotz der zahlreichen Baustellen sehr gut laufe, und sprachen den Zuständigen ihren Dank für die geleistete bemerkenswerte Arbeit aus.

Die FDP-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft stimmten in diesen Dank betreffend den A 7-Ausbau ein. Wenn die gesamte Hamburger Verkehrspolitik so gut funktionierte, wären sie ziemlich zufrieden. Zu den Ausführungen über die Stabsstelle merkten sie an, dass es kaum mehr Mitarbeiter und Möglichkeiten gebe, als sie der bisherige Koordinator gehabt habe. Dann von Stabsstelle zu sprechen, hielten sie für etwas hochtrabend.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, es gehe ihnen nicht um Beschäftigung zusätzlichen Personals, sondern um eine effizientere Organisation. Eine ganze Reihe von Einheiten und Organisationen im LSBG und dessen Umkreis hätten sich in unterschiedlichen Zusammenhängen mit Koordinierungsfragen auch länderübergreifend zusammengefunden. Dies werde nun systematisiert und besser auf einander abgestimmt. Sie bezeichneten es als einen großen Erfolg, dass sie dafür nicht sehr viel mehr Personal benötigten.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Wirtschaftspolitik

- Zukünftige Ausgestaltung der Vereinbarung zur Verbringung von Hafenschlick

- Grenzübergreifendes Gewerbegebiet Rahlstedt/Stapelfeld

- Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 und Auswirkung auf Hamburg und die Metropolregion

(im Wege der Selbstbefassung nach Artikel 23 Absatz 2 Satz 2 i. V. m. § 14 Absatz 1 Satz 2 der GeschO)

Zukünftige Ausgestaltung der Vereinbarung zur Verbringung von Hafenschlick

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten eingangs aus, Schleswig-Holstein und Hamburg seien durch zahlreiche gleichgerichtete wirtschaftliche Interessen miteinander verbunden. Wie wichtig die Zusammenarbeit sei, werde am Beispiel des Hamburger Hafens besonders offensichtlich. Der Hafen sei Garant für Wohlstand und Beschäftigung nicht nur in Hamburg, sondern in der gesamten Metropolregion. Ein prosperierender Hafen sei daher auch im Interesse Schleswig-Holsteins. Es sei der Landesregierung in Schleswig-Holstein hoch anzurechnen, Anfang des Jahres 2016 politisch eingewilligt zu haben, dass Hamburger Hafensedimente in die Nordsee verbracht werden dürften. Die Baggerei sei ein sehr volatiles Geschäft, da die Sedimentation starken natürlichen Schwankungen unterliege. Aufgrund des historisch niedrigen Oberwasserabflusses der Ober- und Mittelelbe sei es in den vergangenen Jahren zu einer stärkeren Sedimentation in den Hafengewässern gekommen als in der Vergangenheit. So seien beispielsweise im Jahr 2015 in der Elbe etwa 10 Millionen Kubikmeter Sediment bewegt worden. Im Jahr 2011 seien es hingegen lediglich 2 Millionen Kubikmeter gewesen. Die Schwankungsbreite liege somit bei 500 %. Belastete Sedimente würden an Land verbracht und deponiert, wobei deren Menge relativ gering sei. Die große Masse der nicht oder nur gering belasteten Sedimente werde in Gewässer an anderen Stellen verbracht. Dafür stehe in Hamburg selber jedoch nur die Umlagestelle an der Landesgrenze bei Neßsand zur Verfügung. Aufgrund der ungewöhnlich starken Sedimentation habe sich dieser Standort jedoch als nicht ausreichend erwiesen. Der Hamburger Hafen sei daher insbesondere in den Sommermonaten auf eine ergänzende Verbringoption in der Nordsee angewiesen. Diesbezüglich habe Schleswig-Holstein Hamburg in den vergangenen Jahren mehrfach unterstützt, indem das Land die Möglichkeit eingeräumt habe, Baggergut bei der Tonne E3 zu verbringen.

Dies sei stets an strenge Umweltauflagen gebunden gewesen, die Hamburg selbstverständlich eingehalten habe. Mit der Vereinbarung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein im vergangenen Jahr sei es gelungen, einen weitgehend reibungslosen Hafenbetrieb auch in den Sommermonaten zu gewährleisten. Hierfür sprachen die Senatsvertreterinnen und -vertreter dem Nachbarland ihren ausdrücklichen Dank aus.

Die FDP-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft merkten an, die Ausführungen seien eine selektive Darstellung dessen, was in den vergangenen Jahren geschehen sei. Festzuhalten sei, dass der gemeinsame Ausschuss der beiden Länder Hamburg und Schleswig-Holstein dem Zweck diene, gemeinsame Themen zu besprechen. Sie hätten dieses Thema zur Beratung angemeldet, da es ein Paradebeispiel dafür sei, dass die Zusammenarbeit zwischen den beiden Landesregierungen entgegen der soeben gehörten Darstellung überhaupt nicht gut funktioniere. Sie berichteten von dem Neujahrsempfang der SPD-Bürgerschaftsfraktion, bei dem der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein unter anderem geäußert habe, dass derartige Themen zukünftig „reibungslos abgeräumt“ werden sollten. Sie baten darum darzustellen, welches bislang die Reibungspunkte zwischen den beiden Landesregierungen gewesen seien. Die FDP-Abgeordneten führten weiter aus, im Rahmen einer Zusammenkunft von UVNord den Wirtschaftsminister von Schleswig-Holstein gehört zu haben, der von einem Kuhhandel gesprochen habe, da Hamburg Schlick verbringen wolle, während Schleswig-Holstein ein Gastschulabkommen anstrebe. Sie interessierte, weshalb die Zusammenarbeit nicht kooperativ erfolge, indem partnerschaftlich besprochen werde, wo Engstellen bestünden, für deren Behebung entsprechende Hilfsbereitschaft signalisiert werde. Die FDP-Abgeordneten ergänzten, in einer Vereinbarung sei nun geregelt, dass 10 Millionen Kubikmeter verbracht werden dürften. Etwa ein Drittel dieser im April 2016 geschlossenen Vereinbarung sei bereits ausgenutzt; die Vereinbarung sei, allerdings mit einer Mengengrenzung, auf eine Laufzeit von zehn Jahren angelegt. Dies zeige, dass die beiden Landesregierungen bereits jetzt damit beginnen müssten, die nächste Vereinbarung auszuhandeln. Sie fragten, ob hierüber bereits Gespräche stattfänden oder Alternativen abgesehen von der sinnlosen Kreislaufbaggerei geprüft würden. Letzteres führe dazu, dass viele kleine Häfen entlang der Elbe, zahlreiche davon auch auf schleswig-holsteinischem Gebiet, stark verschlickten. Hamburg habe zugesagt, in eine Stiftung einzuzahlen, aber die Freigabe dieser Mittel sei an die Fahrrinnenanpassung gekoppelt. Sie interessierte in diesem Zusammenhang, ob Schleswig-Holstein wegen Ausgleichsflächen für den Schierlings-Wasserfenchel angefragt worden sei. Auch Schleswig-Holstein habe als Anrainer ein Interesse an der Fahrrinnenanpassung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten zur Zusammenarbeit zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg fest, dass es hierbei keinerlei Grund zu Beanstandungen gebe. Zum Begriff „Kuhhandel“ führten sie aus, dass das Gastschulabkommen nicht Teil der Vereinba-

rung über die Sedimentverbringung sei. Bezogen auf die Kreislaufbaggerei bestätigten sie, dass viel nach Neßsand gebracht werde. Ein Vergleich der vergangenen Jahre zeige aber, dass die Mengen rückläufig seien und größere Mengen in Richtung E3 verbracht würden. Hamburg strebe an, die Kreislaufbaggerei zu reduzieren. Bezogen auf die Ausschöpfung der vereinbarten Kontingente teilten die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit, in den Jahren 2015/2016 hinsichtlich der Oberflächenwassergeschwindigkeit einer außergewöhnlichen Situation gegenübergestanden zu haben. Sie berichteten, bei der Delegationsstrecke seien noch 71 % und bei dem Hafengewässer noch 85 % verfügbar, weshalb derzeit kein Anlass bestehe, erneut in Gespräche einzutreten. Zu den Kohärenzsicherungsmaßnahmen bezüglich der Flächen, die mit der Fahrrinnenanpassung in Verbindung stehen, teilten sie mit, dass Schleswig-Holstein bekundet habe, Hamburg zu helfen. Sie erinnerten daran, dass es um die Fläche Spadenlander Busch als Alternative zu Kreetsand gehe. Um den Schierlings-Wasserfenchel anzusiedeln, seien zusammenhängende Flächen in der Größe von 1,7 bis 2 Hektar erforderlich. Schleswig-Holstein beteilige sich ebenso wie Niedersachsen aktiv an der Suche nach geeigneten Flächen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung ergänzten, erfahren zu sein im Umgang mit Urteilen des Bundesverwaltungsgerichtes. In der Vergangenheit habe es sich bewährt zu warten, bis eine schriftliche Begründung vorliege, weil erst dann Ableitungen möglich seien. Derzeit fänden erste Gespräche statt und die schleswig-holsteinische Landesregierung finde sich zur Unterstützung bereit, da sie selbst mit dem Projekt verbunden sei. Im Vorfeld der aktuellen Sitzung sei zu lesen gewesen, dass ein Teil derer, die Politik mitgestalteten, davon ausgingen, dass die Zusammenarbeit verbessert werden müsse. Es seien nun bereits mehrere Beispiele genannt worden, an denen sich zeige, dass die Zusammenarbeit vorbildlich sei. Wer beobachte, wie der schleswig-holsteinische Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie gemeinsam mit dem Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation im Ausland für den Standort werbe, wie bei Gewerbeflächen kooperiert werde und wie die Präsenz bei den Wirtschaftsfördergesellschaften verschränkt werde, bemerke, dass die Zusammenarbeit in den vergangenen Jahrzehnten nicht so gut gewesen sei wie heute. Sie kündigten eine enge Zusammenarbeit bei der Bewältigung der Folgen des Urteils von Leipzig an.

Die CDU-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft äußerten, dass es nur wenige Kommunalpolitiker in der Metropolregion Hamburg nördlich der Elbe gebe, die die Bedeutung des Hamburger Hafens negierten. Auch für Schleswig-Holstein sei der Hafen als wichtiger Arbeitgeber von großer Bedeutung. Wer sich in den Gewerbe- und Industriegebieten der angrenzenden Landkreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg bewege, dem falle auf, welche Wirtschaftskraft für die gesamte Region Nordeuropa sich im Hafen

befinde. Namhafte Hersteller seien in Norderstedt angesiedelt und selbst in Gemeinden wie Rellingen seien Gewerbe- und Industriegebiete vorhanden, die es im Norden Schleswig-Holstein in der Größenordnung nicht gebe. Im politischen Raum müsse überlegt werden, wo sich in Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung Verbündete befänden. Bezogen auf den Schierlings-Wasserfenchel sei es aus ihrer Sicht ratsam, sich im Norden, beispielsweise im Kreis Pinneberg, nach Lösungsmöglichkeiten umzusehen. Sie wiesen darauf hin, im Blick zu halten, was mit Regionen und Städten geschehe, die mit einem Abwandern der Bevölkerung zu kämpfen hätten und erwähnten in diesem Zusammenhang das Beispiel Schleswig. Die Stadt verliere jährlich 2.000 bis 3.000 Einwohner und habe keinen privatwirtschaftlichen Arbeitgeber mehr vorzuweisen. Sie appellierten an alle politisch Verantwortlichen, die Frage der Zukunft einer gesamten gewachsenen Region nicht aus den Augen zu verlieren und auftretende Probleme gemeinschaftlich zu lösen. Die Aufgaben, die das Bundesverwaltungsgericht formuliert habe, ließen sich aus ihrer Sicht am ehesten im Nordwesten Deutschlands lösen.

Der Abgeordnete des SSW unterstrich, dass der wichtigste Hafen für Schleswig-Holstein der in Hamburg sei. Daher sei unabdingbar, bei der Entwicklung des Hamburger Hafens zusammenzustehen. Zu der Maßnahme, die in Schleswig-Holstein als Elbvertiefung und in Hamburg als Fahrrinnenanpassung bezeichnet werde, äußerte er, dass es bereits Beschlüsse über eine entsprechende Zusammenarbeit gebe, an deren Einhaltung nicht zu zweifeln sei. Bezogen auf den Hafenschlick erinnerte er daran, dass die diesbezügliche Vereinbarung über fünf Jahre plus fünf Jahre mit Mengenbegrenzung mit der Intention geschlossen worden sei, Hamburg zu helfen. Dies sei aus der Überzeugung heraus geschehen, den Hamburger Hafen weiterhin wettbewerbsfähig zu halten und mit der Hoffnung verbunden, in der Folge eine neue Lösung zu finden. Vor diesem Hintergrund sei wünschenswert zu prüfen, welche weiteren Möglichkeiten für die Verbringung von Hafenschlick bestünden. Die ersten Messungen an der Westküste - an der Spitze Eiderstedts, aber auch im Norden Dithmarschens - zeigten, dass die Auswirkungen des Hafenschlicks spürbar seien. Daher sei eine Bewertung und eine entsprechende Abwägung erforderlich, ob der Schaden für die Natur in dem Nationalpark verglichen mit anderen Maßnahmen zu groß oder tolerabel sei. Die getroffene Vereinbarung diene der Überbrückung, bedeute aber nicht, dass ohne Prüfung wie bisher weiter verfahren werden könne. Es gelte, sich Gedanken über Alternativen zu machen und sich zu verdeutlichen, welche umweltpolitischen Auswirkungen die Maßnahmen mit sich brächten. Er betonte, nicht auszuschließen, dass die bisherige Verfahrensweise weitergeführt werde; es könne aber auch sein, dass sie nicht fortgesetzt werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen auf das Forum Tideelbe hin, in dem es wesentlich darum gehe zu klären, welche Maßnahmen sinnvoll seien. Auch über das Thema Verschlickung und die Ursachen dafür werde in diesem Rahmen gesprochen werden müssen.

Die SPD-Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags dankten den CDU-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft für ihren Redebeitrag, da darin der Wert der Zusammenarbeit der beiden Bundesländer gewürdigt worden sei. Sie äußerten, die Zusammenarbeit ebenfalls positiv wahrzunehmen. Verwundert zeigten sie sich dagegen angesichts des Redebeitrags der FDP-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft, in dem von einem Kuhhandel gesprochen worden sei. Dies sei nicht das Motto, unter dem die Landesregierungen zusammenarbeiteten. Sie seien sich bewusst darüber, dass es auf beiden Seiten Probleme gebe, die es zu lösen gelte. Einerseits gebe es Fragestellungen, die nur gemeinsam bearbeitet werden könnten, wie beispielsweise die A 7, die durch beide Bundesländer führe. Andererseits seien aber auch Probleme zu lösen, die für ein Bundesland von besonderer Bedeutung seien. Sie erinnerten an die Zeit vor dem Jahr 2012, in der beispielsweise die Frage nach der Finanzierung der Frauenhäuser ungelöst gewesen sei. Hierfür sei eine Lösung gefunden worden. Das Gastschulabkommen wiederum stehe mit Problemen in Verbindung, die vonseiten Schleswig-Holsteins deutlich stärker wahrgenommen würden als von Hamburg. Dennoch sei es ein gemeinsames Ansinnen, hier zu Lösungen zu gelangen. In ähnlicher Art und Weise nähmen sie die Problematik um den Hafenschlick wahr, denn unstrittig sei, dass Probleme des Hamburger Hafens nicht nur Auswirkungen auf in Hamburg ansässigen Firmen hätten, sondern auch auf Unternehmen in Schleswig-Holstein. Daran werde deutlich, dass Schleswig-Holstein das Interesse an der Elbvertiefung mittrage. Ein gemeinsames Interesse bestehe darüber hinaus auch bei den Themen S 21 und S 4. Hierbei von einem Kuhhandel zu sprechen, sei unangemessen. Sie ergänzten, dass nicht zuletzt an der Einsetzung des gemeinsamen Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein deutlich werde, wie groß das Interesse beider Länder sei.

Die FDP-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft stellten klar, dass der Begriff des Kuhhandels nicht von ihnen stamme, sondern im vergangenen Jahr im Rahmen des UV Nord von dem Wirtschaftsminister des Landes Schleswig-Holstein benutzt worden sei. Sie bedauerten, dass an der aktuellen Sitzung kein Minister oder Senator teilnehme, da es somit nicht möglich sei zu klären, was mit diesem Begriff genau gemeint gewesen sei. Sie dankten dem Abgeordneten des SSW dafür, die Notwendigkeit von Alternativen angesprochen zu haben. Sie betonten, dass auch die Opposition in Hamburg immer wieder darauf hinweise, wie wichtig Alternativen seien und dass nur ein gewisses Zeitfenster für deren Entwicklung zur Verfügung stehe. Keine gute Alternative sei es, das, was im Hafen ausgebagert worden sei, an der Landesgrenze vor Neßsand abzukippen. Ihres Erachtens sei darüber nachzudenken, ob ein Baggerkoordinator hilfreich sein könnte. In dieser Woche seien es drei Schiffe, die im Hamburger Hafen baggerten und vor Neßsand das Baggergut wieder in die Elbe schütteten, während ein weiteres Schiff vor Wedel damit beschäftigt sei, dort ebenfalls Unterwasserstände aufzulösen. Die Kosten, die für diese Tätigkeiten im Jahr 2016 angefallen seien, beliefen sich

auf dreistellige Millionenbeträge und bewegten sich somit in Dimensionen, die nicht zu vernachlässigen seien. Vor diesem Hintergrund wären von den beiden Landesregierungen deutlich stärkere Initiativen zur dauerhaften Problemlösung wünschenswert. Bezogen auf den Hinweis des Abgeordneten des SSW zu Schäden, die durch das Baggergut verursacht würden, baten sie um die Übermittlung von Unterlagen hierzu.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft dankten der Landesregierung Schleswig-Holstein für das Einräumen der Möglichkeit, den Hafenschlick in der Nordsee an Tonne E3 abzulagern. Es sei allerdings klar, dass es sich hierbei nicht um eine dauerhafte Lösung handle. Die FDP-Abgeordneten würden allerdings vollends verkennen, dass die große Lösung durch die Strombaumaßnahmen geschaffen werde, die wiederum mit dem Thema Fahrrinnenanpassung in Verbindung stünden. Bekanntlich werde immer noch auf die Begründung des Urteils aus Leipzig gewartet. Die Ausgestaltung der damit verbundenen Maßnahmen könne durch Diskussionen von Fachleuten im Forum Tideelbe vorbereitet werden. Die rot-grünen Koalitionen hätten sich ein entsprechendes Vorgehen gewünscht, um den Problemen der Elbe begegnen zu können. Es sei daher nicht zielführend, immer wieder mit Vorhaltungen zu operieren. Derzeit müsse abgewartet werden, bis das Urteil aus Leipzig vorliege und umgesetzt werden könne. Erst in der Folge sei es sinnvoll, weitere Schritte einzuleiten. Dies berücksichtigend seien sie sehr froh über die Existenz des Abkommens zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein, das hinsichtlich der Freihaltung der Fahrrinne und des Hafens Entlastung biete.

Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 und deren Auswirkung auf Hamburg und die Metropolregion

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung dankten einmütig für die Möglichkeit, in diesem Rahmen den Entwurf der Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 vorzustellen (siehe Anlage 4). In Kürze werde ein umfangreiches Werk vorgelegt, dessen Lektüre all jenen anempfohlen sei, die mit Schleswig-Holstein noch nicht vertraut seien. Besonders hervorzuheben sei, dass die Landesentwicklungsstrategie in einem relativ breiten partizipatorischen Verfahren erarbeitet worden sei. In der Folge von ausführlichen Diskussionen im Rahmen von circa 100 Veranstaltungen sei ein Grünbuch mit Leitlinien entwickelt worden. Nach der Wahl werde die nächste Landesregierung nach einem Anhörungsverfahren die Landesentwicklungsstrategie vervollständigen. Die Landesentwicklungsstrategie sei perspektivisch bewusst über die Legislaturperioden hinaus angelegt und stelle den großen Referenzrahmen für die Bereiche dar, in denen Schleswig-Holstein Entwicklungschancen aufweise. Sie umfasse alle Politikfelder; elf Leitlinien seien definiert worden, die von der Digitalisierung, bei der es zahlreiche Schnittstellen mit Hamburg gebe, über

die Bereiche Lebensqualität, Bildung, Innovation und Forschung reichten. Besonders wiesen sie auf Regionen im Wandel hin, da mit der Landesentwicklungsstrategie deutlich werde, welche unterschiedliche Entwicklungsperspektiven in den einzelnen Gemeinden und Regionen vorhanden seien. Über Schleswig-Holstein werde häufig als ein schrumpfendes Land gesprochen und ihnen sei sehr daran gelegen aufzuzeigen, dass diese Darstellung nicht der Realität entspreche. Es gebe Gemeinden und Regionen, die ein starkes Wachstum aufwiesen und in sehr vielen Bereichen hinsichtlich der Infrastruktur und des Wohnungsbaus mit ähnlichen Herausforderungen wie Hamburg konfrontiert seien.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung führten weiter aus, dass das Thema Vernetzung und Kooperation auf die Ebene der strategisch wichtigen Leitlinien gehoben worden sei. Die Frage, wie Schleswig-Holstein sinnvoll mit seinen Nachbarregionen vernetzt werden könne, beziehe sich im Wesentlichen auf die folgenden drei Regionen

- Hamburg und die Metropolregion
- die Fehmarnbelt-Querung Richtung Skandinavien auf der String-Achse
- Jütland

Derzeit gebe es allerdings als stehende Organisation lediglich die Metropolregion, mit der ein Austausch stattfinde. Wenn Hamburg in digitale Verkehrsleitungssysteme investiere, betreffe dies unmittelbar auch die Umlandgemeinden, die sich entsprechend aufstellen müssten. Daher sei es erforderlich Verfahren der Zusammenarbeit zu entwickeln. In der gemeinsamen Kabinettsitzung sei vereinbart worden, eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Staatskanzlei und der Senatskanzlei einzurichten, die auf der Basis der Landesentwicklungsstrategie identifiziere, in welchen Bereichen zusammengearbeitet werden müsse und welche Gremien dafür erforderlich seien.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft zeigten sich erfreut darüber, das Konzept schriftlich zur Verfügung gestellt zu bekommen und warfen die Frage auf, welche Interaktionsmöglichkeiten sich für das Zusammenwirken von Hamburg und Schleswig-Holstein ergäben. Sie interessierte, ob im Rahmen der Kabinettsitzung gemeinsame Themen identifiziert worden seien, für die strategische Ansätze weiterentwickelt werden sollten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, von dem Land Schleswig-Holstein eingeladen worden zu sein, um an der Diskussion über die Landesentwicklungsstrategie von

Schleswig-Holstein teilzunehmen. Im Sommer 2016 habe ein gemeinsamer Workshop im Hamburger Rathaus stattgefunden, in dessen Rahmen die Strategie vorgestellt worden sei. Die Verknüpfungspunkte mit Hamburg seien aufgezeigt worden und ein wichtiges Element sei das Gebiet der Digitalisierung, auf dem sich Schleswig-Holstein viel vorgenommen habe. Auch Hamburg stelle sich auf den Bereich der Digitalisierung ein, der sich nicht nur auf die Verwaltung, sondern auch auf das Verkehrswesen und auf Strategien für den Hafen beziehe. Die beiden Bundesländer nutzten einen gemeinsamen IT-Dienstleister und gemeinsamer Austausch finde beispielsweise über die Entwicklung der Bildungssysteme statt. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass auch Hamburg großes Interesse an dem Zustandekommen des Gastschulabkommens gehabt habe, um klare Regelungen zu schaffen. In der neunten Kalenderwoche habe eine Senatssitzung in Schleswig-Holstein stattgefunden, an der auch die Wissenschaftsministerin Schleswig-Holsteins teilgenommen habe. Gemeinsam habe man die Forschungsanlage XFEL, das größte Forschungsprojekt, das Hamburg und Schleswig-Holstein zusammen unterhielten, besichtigt. Auch daran werde erkennbar, dass es viele Verknüpfungspunkte zwischen den beiden Ländern gebe. Darüber hinaus würden einige Cluster gemeinsam betrieben und ein ständiger Austausch finde hinsichtlich der erneuerbaren Energien statt. Traditionell beziehe Hamburg seine Energie aus Schleswig-Holstein. Während diese vor Jahren noch hauptsächlich aus Atomenergie bestanden habe, sei es nun vorwiegend Windenergie, die Hamburg speise. All dies lasse das Fazit zu, dass die Landesentwicklungsstrategie sehr gut zu den strategischen Überlegungen passe, die Hamburg anstelle. In diesem Zusammenhang wiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter auf NEW 4.0 hin, womit ein großes, durch den Bund gefördertes gemeinsames Projekt von Hamburg und Schleswig-Holstein bezeichnet werde, an dem viele Unternehmen der Energiewirtschaft beteiligt seien und in dem erforscht werde, wie sich das Energieversorgungssystem auf der Verbrauchsseite, aber auch auf der Erzeugungs- und Verteilungsseite auf die fluktuierenden erneuerbaren Energien einstellen könne. Beteiligt seien daran neben der HAW auch der Energie-Campus und viele weitere Forschungseinrichtungen.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft wiesen darauf hin, dass an der aktuellen Sitzung auffallend viele Abgeordnete aus Wahlkreisen direkt an der Landesgrenze teilnähmen. Aus den örtlichen Diskussionen sei bekannt, dass das Thema Landesplanung auf der einen oder anderen Seite immer wieder Gegenstand der Diskussion sei. Sie wollten wissen, ob auch dies Thema der Landesentwicklungsstrategie sei. Sie betonten, dass ein interkommunales Abstimmungsgebot bei Bebauungsplänen an der jeweiligen Landesgrenze existiere. Daher fragten sie, ob es diesbezüglich einen Abstimmungsprozess gebe.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung antworteten, bereits in der Vergangenheit bei der Raumplanung die Abstimmungsverfahren mit Hamburg

eingehalten zu haben. In der Arbeitsgruppe werde der Fokus nun darauf gerichtet, bei neuen Konzepten zur Gewerbegebiets- und Wohnraumplanung die Achsenentwicklung, die stets von Hamburg ausstrahle, verstärkt zu berücksichtigen. Sie merkten an, dass kein gemeinsames Landesplanungsamt erforderlich sei, um über eine gut abgestimmte gemeinsame Landesplanung zu verfügen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten die Ausführungen der Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung und ergänzten, dass das erwähnte Achsenkonzept auch die Grünachsen und den Biotopverbund umfasse, um beispielsweise auch Wanderungswege von Tieren über die Landesgrenzen hinweg bei den Planungen in beiden Bundesländern gleichermaßen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang seien auch die grenzüberschreitenden Naturschutzgebiete erwähnenswert. Sie wiesen darauf hin, dass im Grunde genommen bereits die ganze Institution der Metropolregion Hamburg aus dem regionalen Entwicklungskonzept hervorgegangen sei. Die Planungen würden traditionell regelmäßig über die Landesgrenzen hinweg abgestimmt.

Grenzübergreifendes Gewerbegebiet Rahlstedt/Stapelfeld

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dieses Gewerbegebiet könne als Paradebeispiel für eine sinnstiftende länderübergreifende Zusammenarbeit gewertet werden. Das Projekt zähle zweifelsohne zu den wichtigen, die derzeit von beiden Ländern gemeinsam bewegt würden, und verdiene Aufmerksamkeit und Wertschätzung. Das dafür erforderliche Areal umfasse auf Hamburger Gebiet rund 26 und auf schleswig-holsteinischem Gebiet 13 ha. Die Projektierung dieses Gewerbegebietes erfolge auf Hamburger Seite durch den Grundstückseigentümer und auf schleswig-holsteinischer Seite durch die Wirtschafts- und Aufbau-gesellschaft des Kreises Stormarn (WAS). Auf beiden Seiten seien bereits im Jahr 2016 entsprechende Beschlüsse gefasst worden, sodass Vorarbeiten beginnen konnten. Dazu zählten Änderungen der Flächennutzungspläne, Aufstellungsbeschlüsse der Bebauungspläne sowie Verkehrsuntersuchungen. Der betroffene Korridor beiderseits der betroffenen A 1 zähle zu den attraktivsten Gewerbebeständen im Großraum Hamburg. Um dieses für Gewerbegebiete interessante Angebot für Unternehmen beider Bundesländer zu realisieren und gleichzeitig eine nachhaltige und landschaftsverträgliche Raumentwicklung sicherzustellen, hätten sich die Akteure der Länderministerien auf beiden Seiten - des Kreises und der Gemeinde Stapelfeld und des Bezirksamts Wandsbek - gemeinsam auf diese Entwicklung verständigt. Dem vorausgegangen sei Ende des Jahres 2015 ein Gutachtenprozess, der wesentliche Rahmenbedingungen zur Gebietsentwicklung gesetzt und Umsetzungsschritte empfohlen habe, um diese verträglich auszugestalten. Dabei würden neben der Verkehrserschließung die Gewerbegebietsgestaltung, das Landschaftsbild und die Sicherung der landschaftsbezogenen Erholung

und weitere Themen berücksichtigt. Im Ergebnis sei mitzuteilen, dass derzeit auf beiden Seiten der gemeinsame Wille bestehe, in den Bebauungsplänen hohe Standards an Freiraumgestaltung und an ökologische Anforderungen festzuschreiben, die sich an bestehenden Gewerbeparks in Hamburg-Wandsbek orientierten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten weiter, dass nach derzeitigem Planungsstand Verkehrslösungen geschaffen werden sollten, die in den umgebenden Wohnquartieren Durchgangsverkehr vermieden. Vor allem solle dies in der Gemeinde Stapelfeld berücksichtigt und Einzelhandels- sowie Logistikbetriebe weitestgehend ausgeschlossen werden. Hinzu komme, dass der umgebende Landschaftsraum gezielt aufgewertet werden solle. Dazu diene ein seit Jahresbeginn laufendes Beteiligungskonzept, das die Landschaftsgestaltung bis zur Autobahn A 1 einbeziehe. In Hamburg würden umfangreiche Abstandsflächen zur bestehenden Bebauung gewährleistet. Die Dokumentation dieses gemeinsamen Willens werde im Rahmen eines Letters of Intent erfolgen, dessen Unterzeichnung unmittelbar bevorstehe.

Zur Zeitplanung teilten die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit, dass die Planungsprozesse auf beiden Seiten der Landesgrenze synchron verliefen. Der Beginn der Realisierung sei für die Jahreswende 2018/2019 projektiert.

Die CDU-Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags bestätigten, dass das Projekt exemplarisch für die gute Zusammenarbeit bei der Ausweisung von Gewerbeflächen stehe. Das Beschriebene hänge allerdings im Wesentlichen von der Zustimmung der Gemeinde Stapelfeld auf der schleswig-holsteinischen Seite mit der dort angegliederten kommunalen Planungshoheit ab. Soweit ihnen bekannt sei, werde es die Zustimmung nur geben, wenn der vonseiten der Gemeinde erhobenen Forderung nach der Ertüchtigung und dem Ausbau der Landesstraße 222, die den Zubringerverkehr von der Autobahnanschlussstelle Stapelfeld/Braak zu dem Gewerbegebiet aufnehmen solle, nachgekommen werde. Sie richteten die Frage an die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung, inwieweit sie mit Baumaßnahmen auf der L 222 die Entstehung des Ländergrenzenüberschreitenden Gewerbegebietes flankieren werde.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung führten aus, seit Sommer 2016 über die Forderung der Gemeinde Stapelfeld informiert zu sein. Es habe mehrere Gesprächsrunden geben, an denen unter anderem die WAS beteiligt gewesen sei. Deren Geschäftsführer sei mittlerweile vierzehntägig in der Staatskanzlei, um über die Verkehrsverhältnisse in der Region zu beraten. Die L 222 stelle eine mögliche Lösung dar; die Landesregierung habe aus dem Metropolenfonds finanzierte Unterstützung für ein Verkehrsgutachten geleistet, das die WAS gemeinsam mit ihrem Hamburger Pendant in Auftrag gege-

ben habe. Die Ergebnisse daraus seien noch nicht bekannt, aber nach deren Auswertung werde alles Erforderliche in die Wege geleitet, damit das Projekt zum Jahreswechsel 2018/2019 starten könne.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft äußerten, das Projekt sehr zu begrüßen und nahmen mit Verwunderung zur Kenntnis, dass die CDU-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft sich nun massiv gegen dieses Projekt ausspreche, obwohl dieses ursprünglich von einem CDU-geführten Senat ersonnen worden sei. Bereits im Jahr 2007 habe es einen Senatsbeschluss dazu gegeben, dieses Gewerbegebiet zu entwickeln. Umso erfreuter seien sie allerdings darüber, dass die CDU-Abgeordneten der schleswig-holsteinischen Landesregierung das Projekt als gutes Beispiel gelungener Zusammenarbeit bezeichneten. Mit Spannung warteten auch sie auf das Ergebnis des in Auftrag gegebenen Gutachtens und äußerten, es könne nicht selbstverständlich davon ausgegangen werden, dass das vorhandene Straßensystem dem Verkehrsaufkommen gewachsen sei. Die Probleme seien durch entsprechende Anpassungen jedoch lösbar. Bezogen auf die L 222 merkten sie an, nicht der Ansicht zu sein, dass der Ausbau der Straße das Mittel der Wahl sei, um Probleme zu lösen, die bereits jetzt in Spitzenzeiten aufträten. Sinnvoller wäre ihres Erachtens der Ausbau der Anschlussstelle Stapelfeld. Wenn darauf verzichtet, aber die Straße ausgebaut werde, vergrößere man lediglich die für den Stau zur Verfügung stehende Fläche. Da die Probleme bereits jetzt bestünden, interessierte sie der Stand der Diskussion hierzu.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung erläuterten, dass einem neutralen Verkehrsgutachter die Aufgabe übertragen worden sei, die Gesamtsituation darzustellen. Sie erklärten, mit der Region in intensiven Gesprächen über eine generelle Entlastung der Anschlussstellen zu stehen. Bezogen auf die Anschlussstelle Stapelfeld würden derzeit Vorkehrungen getroffen, um auf den Bund zuzugehen und zu fragen, inwiefern dieser zur Kostenübernahme bereit sei. Für die Anschlussstellen Barsbüttel, Ahrensburg und Stapelfeld sei unbestritten, dass neue Lösungen gefunden werden müssten, da die bestehenden Systeme nicht ausreichten, um während der Stoßzeiten das Fließen des Verkehrs zu gewährleisten.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE der Hamburgischen Bürgerschaft äußerte, dem Projekt grundsätzlich Positives abzugewinnen. Diese Aussage stehe allerdings unter dem Vorbehalt der Resultate, die die Umweltverträglichkeitsprüfung erbringe. Der gewählte Weg sei zweifelsohne der richtige, um höhere Flächeneffizienz und eine kreativere Flächennutzung über die Landesgrenzen hinweg zu erreichen. Den Ausführungen habe er entnommen, dass Logistikbetriebe weitestgehend verhindert werden sollten. Dies stehe Informationen gegenüber, wonach Logistikbetriebe grundsätzlich vermieden werden sollten. Er fragte, ob sich an

der Zielsetzung Grundsätzliches geändert habe. Zudem interessierte ihn, wer in diesen Fragestellungen auf welcher Hierarchieebene mit wem kommuniziere und welche Rolle jeweils dem Kreis, dem Land und der Kommune zufalle. Darüber hinaus wollte er wissen, ob es entsprechende Projekte auch für Wohngebietsentwicklungen gebe.

Zur länderübergreifenden Zusammenarbeit führten die Senatsvertreterinnen und -vertreter aus, dass ursprünglich im Bezirk Wandsbek in der Kaltluftschneise in der Feldmark Festbauten mit der Perspektive Wohnen an der Landesgrenze vorgesehen gewesen seien. Hierüber habe das zuständige Bezirksamt Wandsbek mit der Stadt Norderstedt verhandelt und geklärt, ob eine einfache Erschließung über die Landesgrenze hinweg möglich wäre. Die Verhandlungen hätten sich auf einem sehr guten Weg befunden, aber dem Bürgerwillen vor Ort folgend sei das Projekt letztlich aus prinzipiellen Erwägungen heraus nicht weiter verfolgt worden. Daher entstehe derzeit lediglich Am Rehagen ein neues Wohnungsbaugelände, das allerdings weiter von der Landesgrenze entfernt liege. Andere Wohngebiete oder weitere Szenarien der Zusammenarbeit seien ihnen derzeit nicht bekannt, teilten die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung führten aus, derzeit kein Kriterium zu kennen, das das Projekt scheitern lassen könnte. Unterschiedliche Vorstellungen bestünden allerdings noch über die Größe des Gewerbegebiets, über die im weiteren Planungsprozess gesprochen werden müsse. Auf schleswig-holsteinischer Seite gebe es eine klassische Dreistufigkeit: Die Gemeinde Stapelfeld sei für die Bauleitplanung zuständig, die Flächennutzungsplanung laufe auf Kreisebene und über die Landesplanung würden die allgemeinen Grundsätze vorgegeben. Dieses System funktioniere aus ihrer Sicht reibungslos.

Die CDU-Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags hoben hervor, dass es im Gemeinderat durchaus unterschiedliche Auffassungen gebe. Eine Minderheit lehne das Projekt ab, während es die klare Mehrheit befürworte - allerdings unter der Voraussetzung, dass die Verkehrssituation sich wandle. Die Zustimmung der Gemeinde Stapelfeld werde es nur unter der Bedingung baulicher Veränderungen geben. Sie schlossen sich der Einschätzung der SPD-Abgeordneten an, dass nicht nur die Straße, sondern auch die Anschlussstelle einer genauen Betrachtung unterzogen werden müsse. Vonseiten der Gemeinde bestehe zudem die Erwartungshaltung, Unterstützung hinsichtlich der Verkehrsberuhigung auf der direkt durch die Gemeinde führenden Kreisstraße zu bekommen. Sie wiesen die Landesregierung nachdrücklich darauf hin, dass ohne Beteiligung des Landes an der Landesstraße keine Zustimmung vonseiten der Gemeinde zu erwarten sei. Daher sei unabdingbar, dass das Land bei dem Ausbau der L 222 tätig werde und mit entsprechenden Signalen auf die Gemeinde zugehe.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung äußerten die Hoffnung, dass die überzeugende Kraft des Gutachters hilfreich sein werde. Sie betonten, es gebe divergierende Beobachtungen: Während der Bürgermeister der Gemeinde davon ausgehe, dass derzeit 28.000 Fahrzeuge durchschnittlich täglich die Straße nutzten, stellten Zählungen aus dem Jahr 2015 eine Zahl von 18.000 fest. Der Gutachter habe daher die Aufgabe, die Information zu konsolidieren und die tatsächlich zu erwartenden Verkehrsflüsse aus dem Gewerbegebiet aufzuzeigen. Sie zeigten sich überzeugt davon, dass es einen Weg geben werde die Verkehre zu organisieren, ohne die Gemeinde zusätzlich stark zu belasten. Sie sagten zu zu informieren, sobald das Gutachten vorliege.

Die FDP-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft betonten, das Projekt ausdrücklich zu unterstützen, da hinlänglich bekannt sei, welch großer Druck mittlerweile auf Flächen in Hamburg bestehe. Angesichts dessen sei es erforderlich Optionen zu entwickeln. Sie regten an, dass der Ausschuss in einer seiner nächsten Sitzungen Überlegungen darüber anstelle, wie dieses Pilotprojekt zur Regel gemacht werden könne. Die Handelskammer Hamburg habe vor Kurzem eine Studie veröffentlicht, in der die wirtschaftliche Entwicklung der verschiedenen Metropolregionen Deutschlands miteinander verglichen werde. Dabei sei festgestellt worden, dass die Metropolregion Hamburg wirtschaftlich nicht so stark sei wie andere Metropolregionen. Einer der Gründe dafür könne darin bestehen, dass an der Metropolregion Hamburg mehrere Bundesländer beteiligt seien. Vor diesem Hintergrund erscheine es sinnvoll, gemeinsame Überlegungen darüber anzustellen, wie ein Vorankommen sichergestellt werden könne.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Nächste Themen und Termine

Nach dem Vorschlag der beiden Vorsitzenden, Themenvorschläge zu sammeln und Schwerpunkte zu bilden, erkundigten sich die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten hinsichtlich einer möglichen Beratung darüber, wie viele Fälle in den vergangenen Monaten im Abschiebegewahrsam am Flughafen Fuhlsbüttel abgewickelt worden seien.

Nach Angabe der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter und -vertreterinnen seien von schleswig-holsteinischer Seite bislang keine Personen dort gewesen, während es - so die Senatsvertreterinnen und -vertreter von Hamburger Seite bislang elf Fälle gegeben habe.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft gaben hinsichtlich der kleinen Fallzahl zu bedenken, dass die Einrichtung noch relativ neu sei und Gerichte und Behörden hierfür erst Anwendungspraxis gewinnen müssten.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN begrüßten die norddeutsche Zusammenarbeit an dieser Stelle und merkten an, dass eine Fallzahl von Null auf schleswig-holsteinischer Seite auch darauf hindeuten könne, dass es gut funktioniere, die freiwillige Rückkehr in den Vordergrund der Maßnahmen zu stellen. Das Ausreisegewahrsam solle nur dann greifen, wenn die Gefahr bestehe, dass die betreffende Person sich einer Abschiebung entziehe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten die Einschätzung der SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft und gaben zu bedenken, dass die Haftgründe relativ eng gefasst seien. Von schleswig-holsteinischer Seite seien drei bis vier Fälle angekündigt worden, doch seien die Gerichtsbeschlüsse dann anders ausgefallen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass sich die Verwaltungsvereinbarung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein noch in der Ausarbeitung befinde. Sie gingen davon aus, dass man nach der Beratung in einer der nächsten Sitzungen des Finanzausschusses zeitnah zu einem Abschluss kommen werde. Schon jetzt hätten die schleswig-holsteinischen Ausländerbehörden die Möglichkeit, im Wege der Amtshilfe Plätze im Ausreisegewahrsam in Anspruch zu nehmen.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft schlugen in Anbetracht des Sachstandes vor, dass nach Übermittlung der Verwaltungsvereinbarung an beide Ausschüsse in den Fraktionen beraten werde, inwieweit Erörterungsbedarf im Ausschuss bestehe.

Die auf einer aktuellen Mitteilung zu den zu erwartenden Kosten beruhende Vermutung der schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten, dass jährlich 700.000 € auf Schleswig-Holstein entfallen würden, wurde von schleswig-holsteinischer Regierungsseite bestätigt.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten erklärten hinsichtlich weiterer Themen, zeitnah den Sachstand bezüglich des Kohlekraftwerks in Wedel erfahren zu wollen. Sie plädierten dafür, auch dies in der nächsten Sitzung zu behandeln, zumal der Ausschuss in längeren Abständen tage und sie das Thema als zeitlich problematisch sähen.

Die SPD-Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft regten eine Befassung mit den Themen „NEW 4.0“ und „Traditionsschiffahrt“ sowie die Durchführung einer Sitzung beim XFEL an.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten brachten daraufhin die geplante Kooperation Hamburgs und Schleswig-Holsteins im Bereich des Frauen- und Jugendstrafvollzugs ins Gespräch, zumal auch hier die Zeitabläufe zu beachten seien. Aus aktuellem Anlass schlugen sie auch das Thema „Gastschulabkommen“ vor.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten meinten daraufhin, dass das Thema „Justizkooperation“ sich bereits in einem Arbeitsprozess befinde, während sie die Zuständigkeit des Ausschusses besonders dort sähen, wo seitens der Exekutive schon diskutiert werde und die Parlamentarier nicht als letzte beteiligt werden wollten. In Anbetracht der genannten Themen sei die Zeitschiene anzusprechen, wobei sie eine Sitzung nach Konstituierung des neuen Landtags in Schleswig-Holstein befürworteten.

Der Abgeordnete der GRÜNEN stimmte den SPD-Abgeordneten hinsichtlich des Termins zu. Die Vorsitzenden sollten einen Termin vereinbaren, auch unter Berücksichtigung möglichen Zeitdrucks die Themen clustern und dann einen Vorschlag einer Tagesordnung machen.

Die Hamburger FDP-Abgeordneten unterstützten diesen Vorschlag. In das Thema „Energie“ solle noch der drängende Aspekt Fernwärmeversorgung in Hamburg, insbesondere Kraftwerk Wedel, aufgenommen werden.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN sahen in diesem Zusammenhang das Thema „Ladesäuleninfrastruktur“ und einen zwischen den Ländern abgestimmten Ausbau als wichtig an. Auch das Thema „Gastschulabkommen“ unterstützten sie, wenn es auch noch nicht in der nächsten Sitzung behandelt werden müsse. Sie interessierte, ob man sich einer gemeinsamen Planung im Hinblick auf Räume und Schülerzahlen nähern könne. Man solle überlegen, ob in Anbetracht der Themen die vorgesehenen zwei Sitzungen jährlich ausreichen.

Auch die CDU-Abgeordneten regten an, über eine engere Taktung der Sitzungen nachzudenken.

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses schlug sodann eine Verdoppelung der Sitzungszahl vor. Er fasste zusammen, man werde mutmaßlich zu einer nächsten Sitzung kurz vor oder nach der Sommerpause in Schleswig-Holstein zusammentreffen.

Der Hamburger Vorsitzende fügte hinzu, beide Vorsitzenden würden den nächsten Sitzungstermin und einen Vorschlag für eine gemeinsame Tagesordnung abstimmen.

Zu Punkt 5, **Verschiedenes**, lag nichts vor.