



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

19. Wahlperiode - 3. Sitzung

am Montag, dem 19. März 2018, 16:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 151 im Hamburger Rathaus

Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

Sitzungsdatum: 19. März 2018
Sitzungsort: Hamburg, im Rathaus, Raum 151
Sitzungsdauer: 16:02 Uhr bis 18:58 Uhr
Vorsitz: Abg. Carl-Edgar Jarchow (FDP)
Schriftführung: Abg. Karl Schwinke (SPD)
Sachbearbeitung: Dr. Monika Potztal

Zur selben Zeit und am selben Ort tagte ebenfalls zu den Themen der nachfolgenden Tagesordnung der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

Tagesordnung:

1. NEW 4.0
Hier: Anhörung gem. § 58 Abs. 2 GO

(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Der Fehmarnbelt-Tunnel: Stand, Planung und Aussichten
Hier: Anhörung gem. § 58 Abs. 2 GO

(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

3. Die Feste Fehmarnbelt-Querung: Stand, Planung und Auswirkungen

Hier: Anhörung gem. § 58 Abs. 2 GO

(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

4. Sachstand zur Bekämpfung der Einbruchskriminalität
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

5. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Dr. Andreas Dressel (SPD)
Abg. Martina Friederichs (SPD)
Abg. Dennis Gladiator (CDU) i.V.
Abg. Carl-Edgar Jarchow (FDP)
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Prof. Dr. Jörn Kruse (AfD)
Abg. Dorothee Martin (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD) i.V.
Abg. Karl Schwinke (SPD)
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE) i.V.
Abg. André Trepoll (CDU)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
Abg. Michael Kruse (FDP) i.V.
Abg. Andrea Oelschläger (AfD)
Abg. Jan Quast (SPD)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Inneres und Sport

Herr Staatsrat Bernd Krösser

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Herr Staatsrat Andreas Rieckhof
Herr SD Martin Huber
Herr SD Dr. Torsten Sevecke

Behörde für Umwelt und Energie

Herr Staatsrat Michael Pollmann

IV. Mitglieder des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein des schleswig-holsteinischen Landtags

Abg. Wolf Rüdiger Fehrs (CDU)
Abg. Lars Harms (SSW)
Abg. Stephan Holowaty (FDP)
Abg. Jörg Nobis (AfD), Stellvertretender Vorsitzender
Abg. Barbara Ostmeier (CDU)
Abg. Tobias von Pein (SPD)
Abg. Andrea Tschacher (CDU)

Abg. Kathrin Wagner-Bockey (SPD)
Abg. Kai Vogel (SPD), Vorsitzender

Als weiterer Abgeordneter: Abg. Rasmus Andresen (Bündnis 90/DIE GRÜNEN).

V. Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung

Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Nature und Digitalisierung (MELUND)

Herr Dr. Markus Hirschfeld, Referatsleiter V 61 und Verantwortlicher für das Projekt NEW 4.0 in der Abt. 6 des MELUND

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Frau Karin Druba, Leiterin der Projektgruppe Fehmarnbeltquerung

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration

Herr Ingo Minnerop, Leiter des Referats IV 43 Kriminalitätsbekämpfung und Kriminalprävention

VI. Auskunftspersonen

Zu TOP 1: Prof. Dr. Werner Beba, Projekt NEW 4.0

Zu TOP 2: Lars Friis Cornett, Firma Femern A/S

Stephan Siegert, Firma Femern A/S

Zu TOP 3: Heiko Kähler, Scandlines GmbH Deutschland

Marko Möller, Scandlines GmbH Deutschland

Astrid Ustrup-Jensen, Scandlines GmbH Deutschland

VII. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei und der Landtagsverwaltung Schleswig-Holstein

Dr. Monika Potzta, Dipl.-Psych. Thomas Wagner, M.A.

VIII. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit: 18 Personen

Zu TOP 1

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die bei diesem TOP gezeigte Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage 1 beigefügt.

Zu TOP 2

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die bei diesem TOP gezeigte Präsentation und vorgelegte weitere Informationen sind diesem Protokoll als Anlagen 2 und 3 beigefügt.

Zu TOP 3

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die bei diesem TOP gezeigte Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage 4 beigelegt.

Zu TOP 4

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

Zu TOP 5

Verfahrens- und Terminfragen

Der schleswig-holsteinische Vorsitzende erinnerte an die in der letzten Sitzung getroffene Vereinbarung, dass Tagesordnung und zu besprechende Anträge spätestens 14 Tage vor der Sitzung allen Beteiligten zugehen sollten, und regte zu einem Gespräch darüber an, wie manche Verfahren etwas beschleunigt werden könnten, damit diese Termine eingehalten werden könnten.

Bezüglich der Ausschusstermine schlug er vor, dass die nächste Sitzung am 22. Juni 2018 stattfinden und danach im September und November getagt werden solle. Als die CDU-Abgeordneten bekundeten, am 22. Juni 2018 nicht an der Sitzung teilnehmen zu können, bestätigte der Vorsitzende auf deren Nachfrage, dass nach einem Alternativtermin gesucht werde. Er wies dabei auf die Schwierigkeiten der Terminfindung hin. Für die Sitzungen im September und November sollten jeweils seitens der Gremienbetreuungen Vorschläge gemacht werden.

Hinsichtlich der Tagesordnungen empfehle es sich gemäß den bisherigen Erfahrungen, dass sie möglichst nicht mehr als drei Punkte umfassen sollten. Für die kommende Sitzung sei angedacht, sich mit dem Nord-Ostsee-Kanal und dem Thema Biotopverbünde zu befassen, zumal zu Letzterem seitens des Bundes Interesse an einer Abstimmung der Bundesländer untereinander bestehe.

Darüber hinaus lägen ihm folgende Vorschläge vor:
Fahrrinnenvertiefung, Sedimentverbringung, Elbvertiefung, Zusammenarbeit in den Bereichen Gewerbegebiete und Wohnungsbau, Abschiebehaf, Frauenhäuser.

Probleme durch die Sperrung der B 404 im Bereich Geesthacht und durch weitere Maßnahmen

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten berichteten, dass Bürgerinnen und Bürger aus dem Kreis Herzogtum Lauenburg sie darauf hingewiesen hätten, dass große Probleme durch die geplante dreimonatige Vollsperrung der B 404 vom 1. Juli bis 30. September 2018 im Bereich von Geesthacht sowie durch weitere Baumaßnahmen zu erwarten seien. Sie wollten wissen, ob die Maßnahme mit Hamburg abgestimmt worden sei und ob durch den Ausschuss eine Verschiebung der Maßnahme empfohlen werde. Zu Letzterem baten sie, zu einem Austausch zu kommen.

Da keine Regierungsvertreter der betreffenden Ressorts anwesend waren, konnte hierzu keine Auskunft gegeben werden. Der schleswig-holsteinische Vorsitzende meinte, die entsprechenden Antworten würden nachträglich übermittelt.

Aus dem Kreis der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten war zu hören, dass die Baumaßnahme auf Antrag der CDU-Fraktion sehr zeitnah in der Ratsversammlung Geesthacht besprochen werde und sämtliche Informationen zu dem Bauvorhaben auf der Internetseite der Stadt Geesthacht dargestellt seien. Die Maßnahme sei mit Hamburg und mit Niedersachsen abgestimmt worden sowie ursprünglich von allen Fraktionen der Geesthachter Ratsversammlung getragen und mit dem schleswig-holsteinischen Landesbetrieb Verkehr zusammen geplant worden. Mit diesem werde es auch umgesetzt.

Der Vorsitzende hielt es für schwierig, ohne Sachstandsbericht angemessen darüber zu befinden.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten betonten, dass sie das an sie herangetragene Anliegen aber in diesem Kreis haben vortragen wollen.

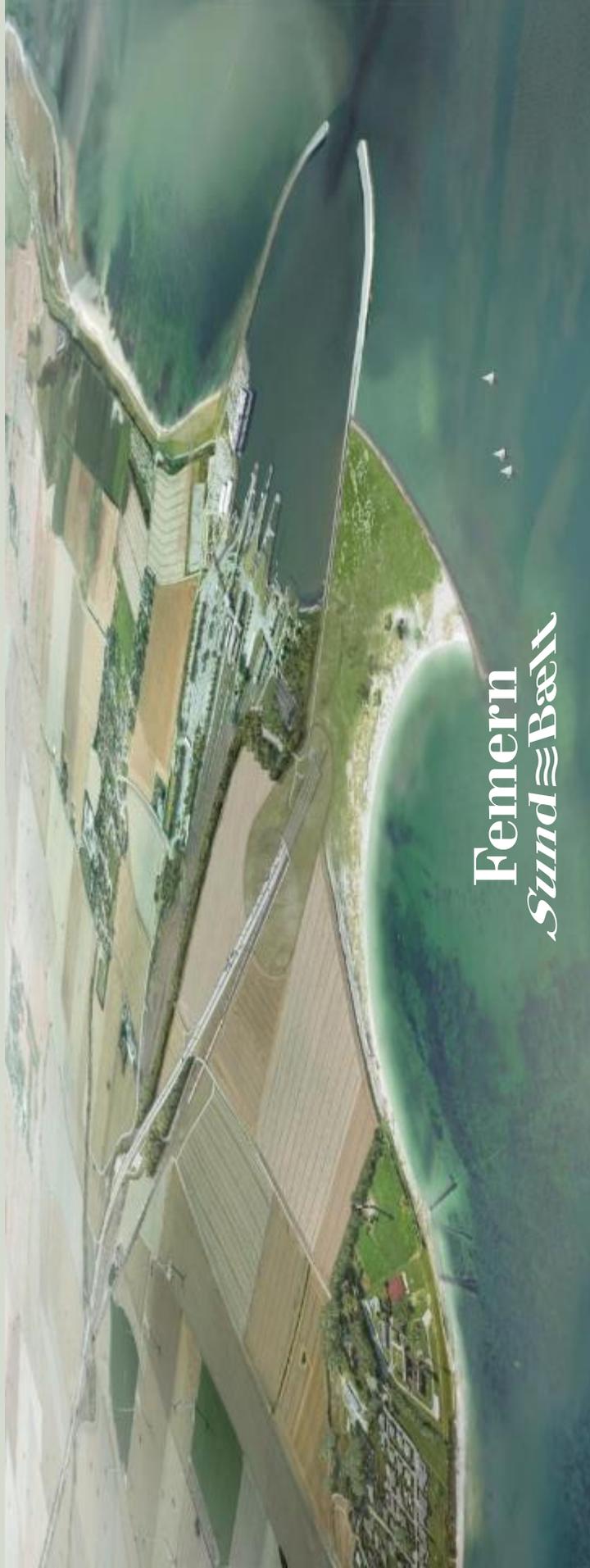
Carl-Edgar Jarchow (FDP)
(Vorsitz)

Karl Schwinke (SPD)
(Schriftführung)

Dr. Monika Potztal
(Sachbearbeitung)

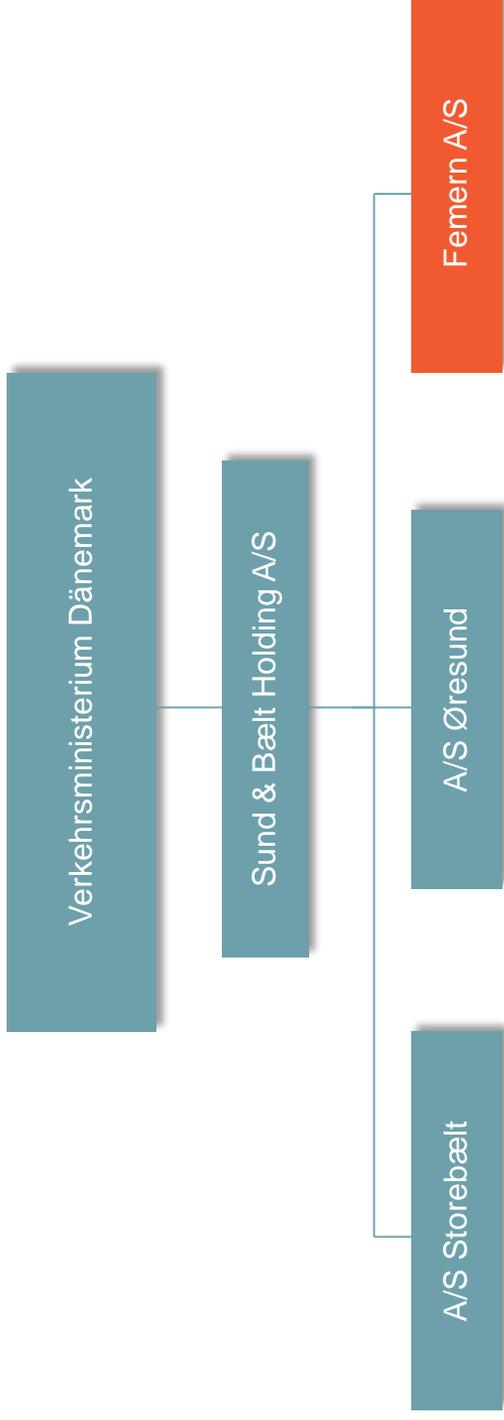
Der Fehmarnbelt-Tunnel

Lars Friis Cornett
Direktor, Femern A/S in Deutschland



Femern
Sund ≈ Bælt

Femern A/S – Ein dänisches Staatsunternehmen



Gründungszweck:

Erfüllung des Staatsvertrags über FFBO

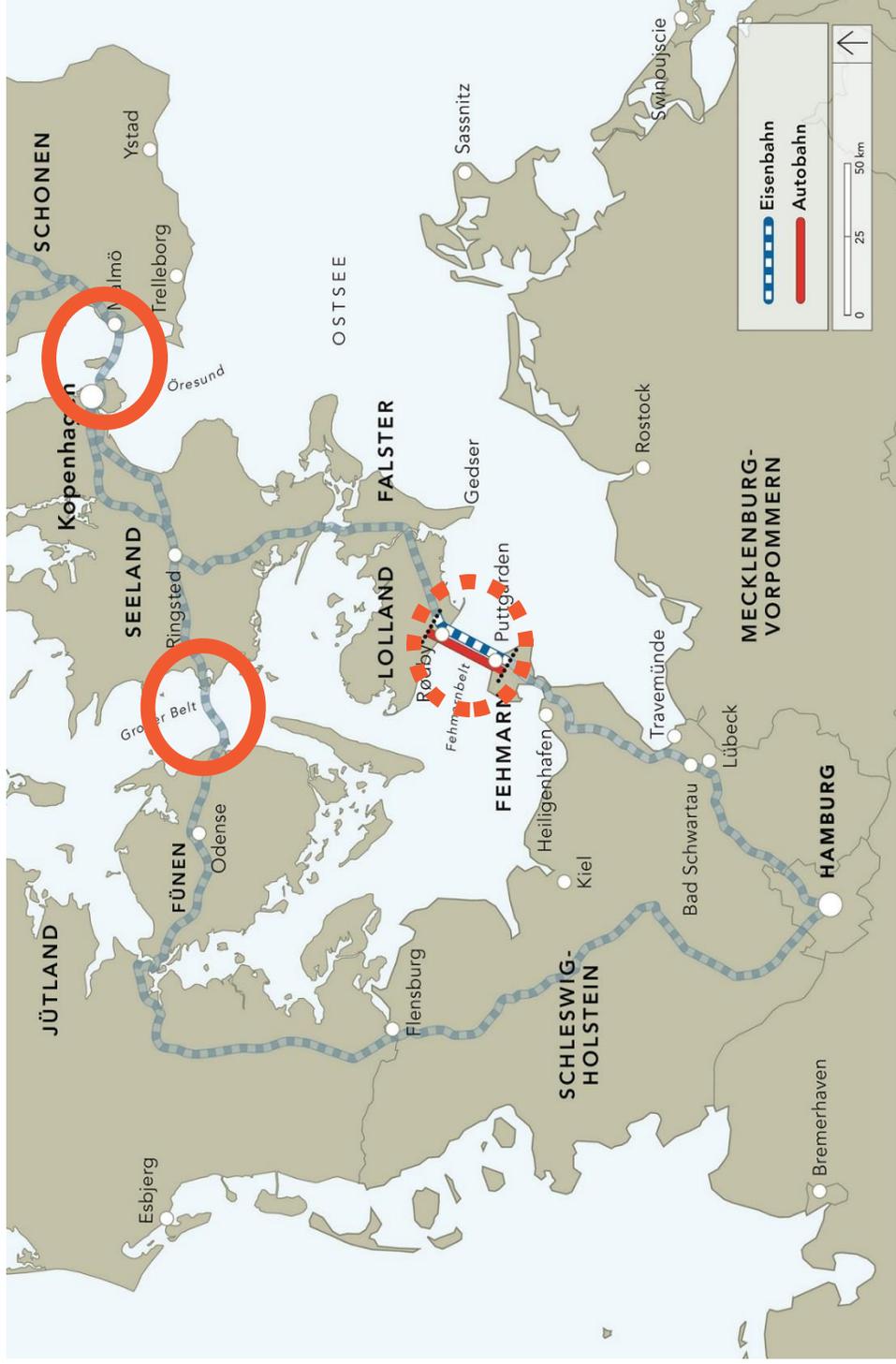
Auftrag:

Planung, Bau und Betrieb des Fehmarnbelt-Tunnels
Refinanzierung der Infrastrukturinvestitionen

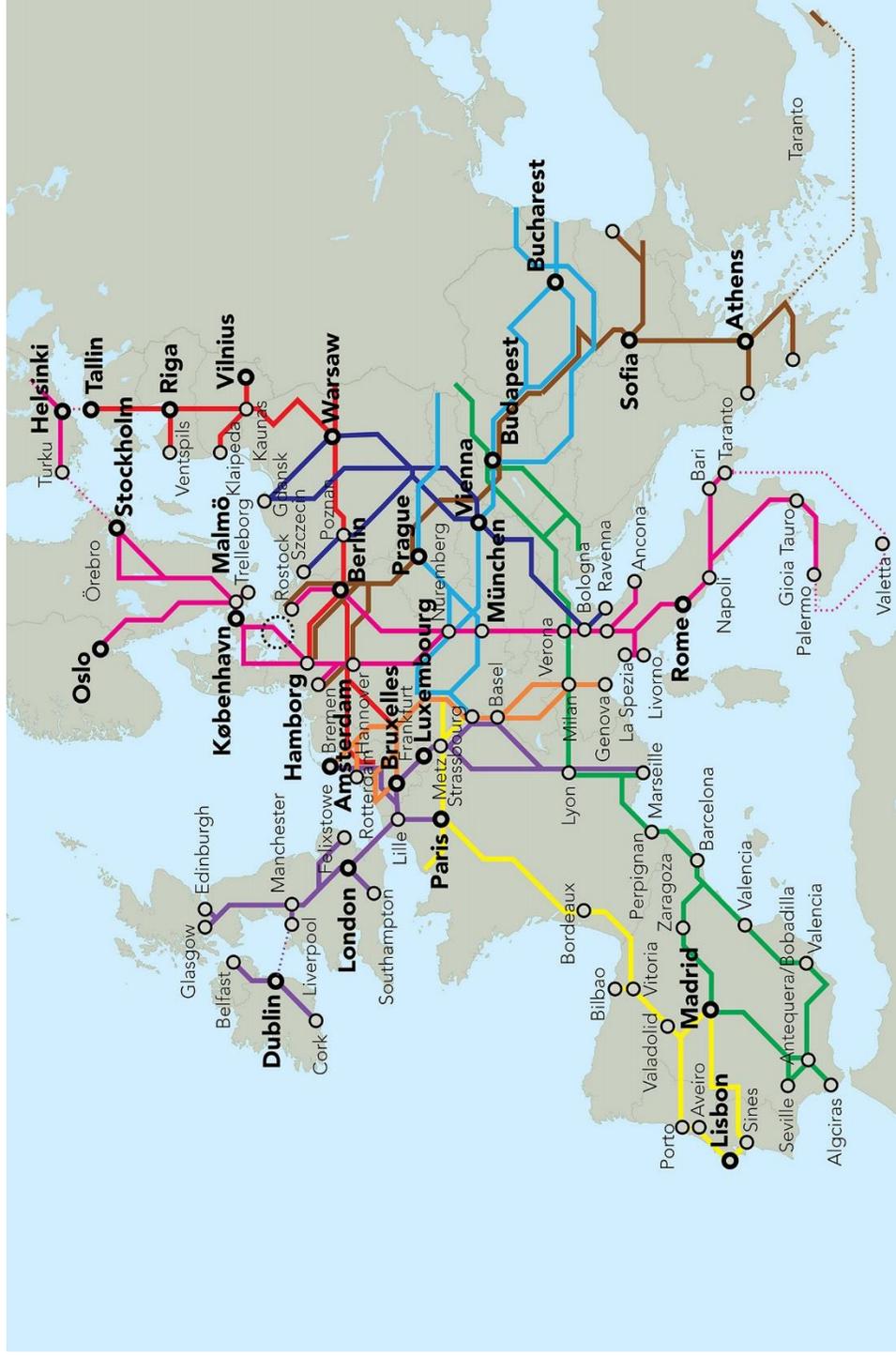
Inhalt des Staatsvertrags

- Es wird eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt gebaut.
- Dänemark finanziert die feste Verbindung und die dänische Hinterlandanbindung.
- Die Eisenbahnstrecke wird zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.
- Deutschland finanziert nur die deutsche Hinterlandanbindung.
- Die Straße wird vierstreifig ausgebaut.

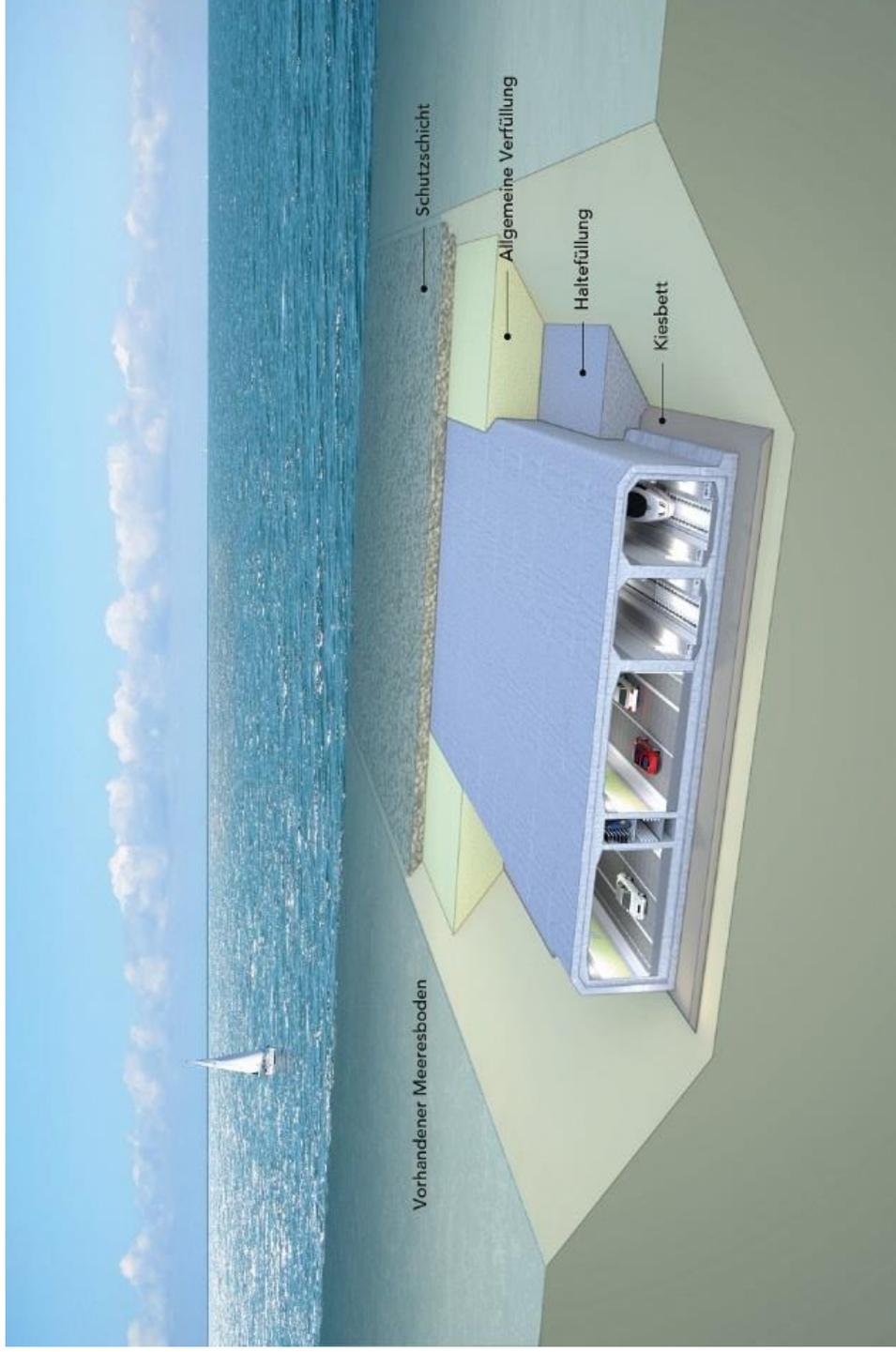
Verbindungen für Skandinavien und Europa



Das europäische Kernverkehrsnetz



Der Absenktunnel - Bauweise



Der Absenktunnel - Daten

Projekt

17,6 km Tunnellänge

Absenktunnel (79 + 10 Elemente)

Zweigleisige Bahn- und vierstreifige Straßenverbindung



Finanzierung

Baubudget: 7,1 Mrd. Euro (inklusive 1 Mrd. Euro Reserve)

EU-Förderung – TEN-T Projekt (derzeit ca. 1 Mrd. Euro)

Finanziert im Staatsgarantiemodell durch Mauteinnahmen

Rückzahlungszeitraum: 36 Jahre

Projekt-Status I



Unterzeichnung des Staatsvertrags 2008 und
Ratifizierung des Staatsvertrags in beiden Ländern 2009

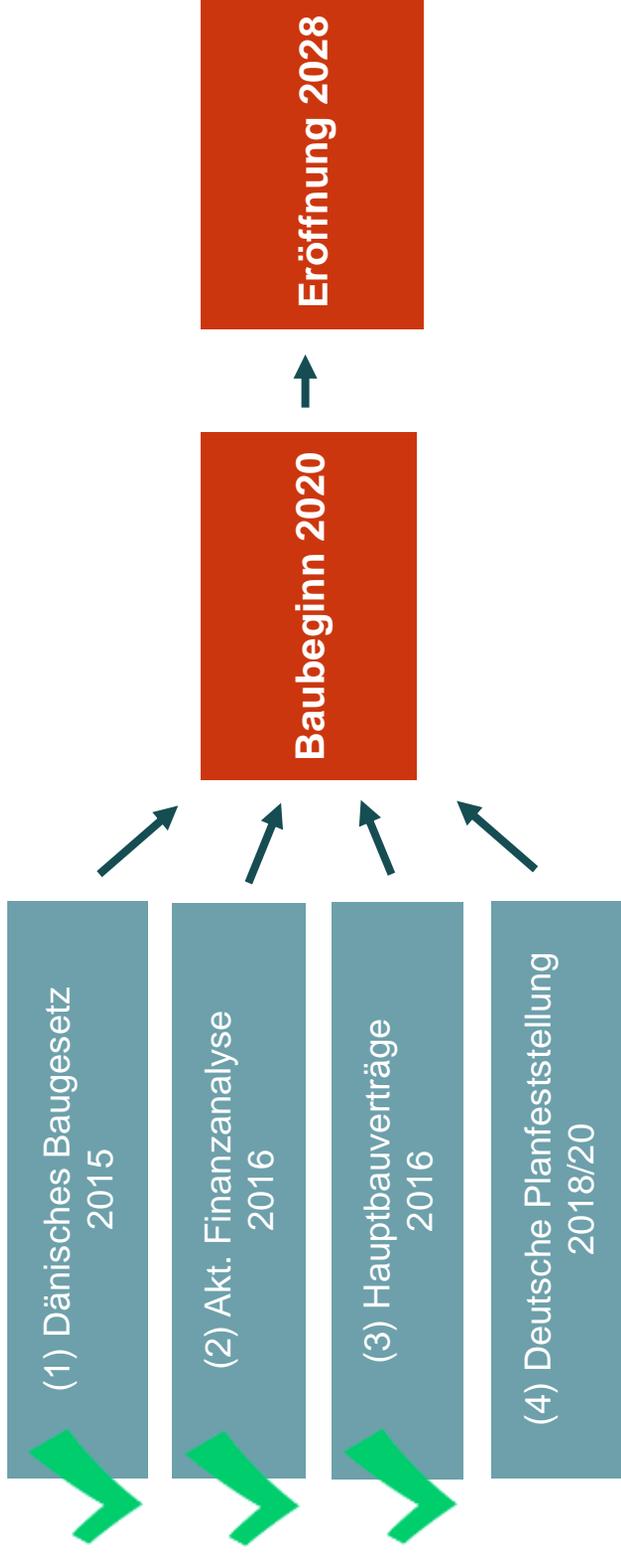


Entscheidung für den Absenktunnel als
bevorzugte technische Lösung 2011



Einleitung der Genehmigungsverfahren
in Deutschland und Dänemark 2013

Projekt-Status II



Was sich verändert

- Schnelleres und einfacheres Reisen nach Skandinavien – 365 Tage im Jahr.
- Verkürzung der Reisezeit über den Fehmarnbelt von heute 1 Stunde auf 10 Minuten (Autofahrer) und 7 Minuten (Zugfahrer).
- Zugreisezeit Hamburg-Kopenhagen zukünftig in ca. 2:30 Stunden statt fast 5 Stunden heute.
- Alternative zur Jütlandroute (160 km kürzere Wegstrecke zwischen Hamburg und Kopenhagen).
- Entlastung der bestehenden Verkehrswege.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Femern
Stund ≈ Bælt

Backup



Femern
Sund ≈ Bælt

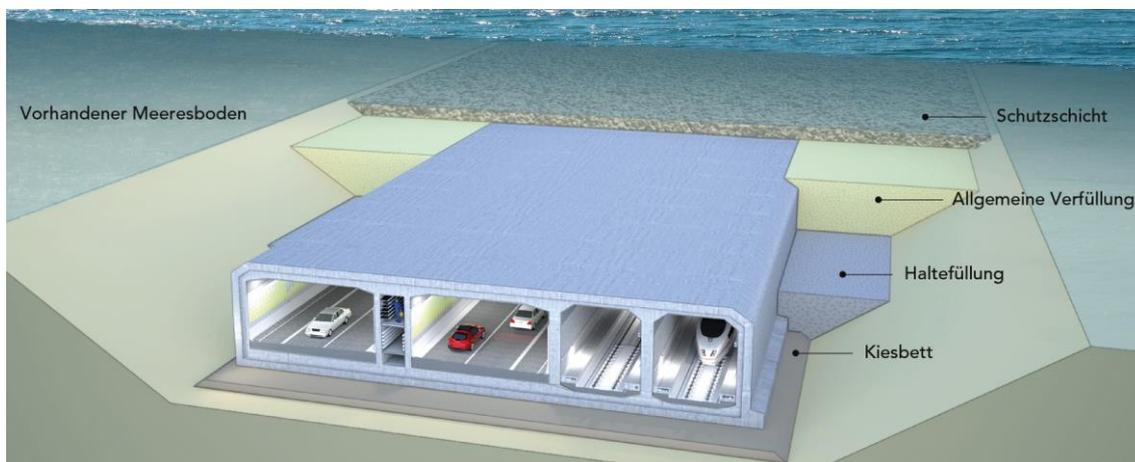
Wenn man Engpässe beseitigt...

Durchschnittliche Fahrzeuganzahl pro Tag



Der Fehmarnbelt-Tunnel

März 2018



Projektgrundlagen

- Am 3. September 2008 unterzeichneten Dänemark und Deutschland den Staatsvertrag zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung, der 2009 von beiden Staaten ratifiziert wurde.
- Am 28. April 2015 hat das dänische Parlament das Gesetz über den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung und der dazugehörigen dänischen Hinterlandanbindung verabschiedet. Es stellt die endgültige umweltrechtliche Genehmigung des Vorhabens in Dänemark dar. In Deutschland läuft derzeit noch das Genehmigungsverfahren.
- Die Feste Fehmarnbeltquerung wird als ca. 18 km langer Absenktunnel gebaut und soll die deutsche Insel Fehmarn mit der dänischen Insel Lolland verbinden. Die Verbindung umfasst eine zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke und eine vierspurige Autobahn.
- Der Fehmarnbelt-Tunnel wird in derselben Bauweise wie der Öresundtunnel zwischen Dänemark und Schweden gebaut. Er wird aus 89 Tunnelelementen bestehen, die nahe Rødbyhavn in einer Fabrik an Land produziert und anschließend zum ausgehobenen Tunnelgraben transportiert werden. Auf See werden sie abgesenkt, mit den übrigen Tunnelelementen verbunden, mit einer Kies- und Sandverfüllung fixiert und mit einer Steinschicht abgedeckt.
- Der Fehmarnbelt-Tunnel ist das derzeit größte Verkehrsinfrastrukturvorhaben Nordeuropas. Er schließt eine wichtige Lücke zwischen den skandinavischen und europäischen Schienennetzen und ist ein zentraler Bestandteil des EU-Kernverkehrsnetzes. Deswegen unterstützt die EU das Projekt finanziell.
- Die Reisezeit durch den Tunnel beträgt künftig sieben Minuten mit dem Zug und zehn Minuten mit dem Auto. Die Fährüberfahrt dauert zurzeit 45 Minuten – ohne die Wartezeit auf die nächste Fähre zu berücksichtigen.
- Durch den zusätzlichen Ausbau der Zulaufstrecken zum Fehmarnbelt-Tunnel wird sich die Dauer einer Zugfahrt zwischen Hamburg und Kopenhagen um zwei Stunden verkürzen – von derzeit ca. viereinhalb Stunden auf dann rund zweieinhalb Stunden.

Die Femern A/S ist mit der Aufgabe betraut, eine feste Querung zwischen Deutschland und Dänemark über den Fehmarnbelt zu entwerfen und zu planen. Das Unternehmen ist Teil der staatlichen dänischen Sund & Bælt Holding A/S, die bereits über Erfahrungen aus dem Bau der festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund verfügt.

Seite 1/4

- In Zukunft werden Güterzüge den 160 Kilometer langen Umweg über den Großen Belt vermeiden. Damit fördert der Fehmarnbelt-Tunnel die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und reduziert so klimaschädliche Emissionen.
- Der Fehmarnbelt-Tunnel schafft einen starken Transportkorridor zwischen Hamburg/Lübeck auf der deutschen Seite sowie der Öresundregion in Dänemark/Schweden. So kann eine neue, wettbewerbsfähigere Großregion entstehen – die Fehmarnbeltregion.

Der Staatsvertrag: Verantwortlichkeiten zwischen Dänemark und Deutschland

- Die staatliche dänische Projektgesellschaft Femern A/S ist mit der Aufgabe betraut, den Fehmarnbelt-Tunnel als öffentliche Infrastruktur zu planen und zu bauen. Für den Schienenteil des Tunnels auf deutschem Hoheitsgebiet ist Femern A/S der Vorhabenträger, für den Straßenteil der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck (LBV Lübeck).
- Die Landanbindung auf der deutschen Seite umfasst die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden sowie den Ausbau der B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen und Puttgarden zur vierspurigen Bundesstraße. Die Deutsche Bahn AG ist für den Ausbau der Schienenanbindung verantwortlich, der LBV Lübeck, für den der Autobahnverbindung. DB und LBV Lübeck wurden vom Bundesverkehrsministerium beauftragt, Varianten für eine neue Fehmarnsundquerung zu prüfen.
- Die Landanbindung auf dänischer Seite umfasst die Elektrifizierung der Bahnstrecke Ringsted–Rødbyhavn, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke von Vordingborg bis zur Insel Masnedø und von Orehoved bis nach Rødbyhavn sowie den erforderlichen Ausbau der Autobahn E 47 zwischen Rødbyhavn und Sakskøbing. Das dänische Straßenbauamt (Vejdirektoratet) ist für den Ausbau der Autobahnverbindung verantwortlich, die Bahnverkehrsbehörde (Banedanmark) für den Ausbau der Schienenanbindung. Das Vejdirektoratet wurde zudem mit einem Neubau der Storstrømrücke zwischen den Inseln Falster und Masnedø beauftragt. Der Ausbau der dänischen Schienenanbindung hat 2016 begonnen.

Kostenrahmen und Finanzierungsmodell

- Das Baubudget für den Absenktunnel beträgt insgesamt 7,1 Mrd. EUR (Preisstand 2015). Darin enthalten sind 1 Mrd. EUR an Reserven.
- Der Bau des Fehmarnbelt-Tunnels wird durch die Aufnahme von durch dänische Staatsbürgschaften abgesicherten Krediten finanziert, die durch die künftigen Einnahmen aus den Mautgebühren der Kraftfahrzeuge und den Entgelten der Eisenbahnen refinanziert werden. Für die Finanzierung ist allein Dänemark verantwortlich. Die prognostizierte Rückzahlungszeit für den Tunnel einschließlich des Ausbaus der dänischen Schienen- und Straßenanbindung beläuft sich auf 36 Jahre.
- Mit diesem sog. Staatsgarantiemodell hat Dänemark gute Erfahrungen bei der Finanzierung der Verbindungen über den Großen Belt und den Öresund gemacht. Das Modell erlaubt im Vergleich zum Haushaltsgesetzmodell eine vollständige Finanzierung über Nutzergebühren, sodass es den Staatshaushalt gar nicht oder nur in geringerem Umfang belastet.

- Als prioritäres Projekt im EU-Verkehrsnetz wird der Tunnel im Rahmen des TEN-V-Programms umfangreich durch die EU gefördert: Die Kommission hat für den Zeitraum 2007-2015 Mittel in Höhe von ca. 200 Millionen EUR gewährt. Dies entspricht etwa der Hälfte der Planungskosten.
- Für den Bau des Tunnels hat die Kommission Femern A/S in einer ersten Vergaberunde für den Zeitraum 2016-2019 finanzielle Unterstützung in Höhe von 589 Millionen EUR gewährt. Gleichzeitig hat die EU-Kommission unterstrichen, dass der Fehmarnbelt-Tunnel als eines der wichtigsten Verkehrsprojekte Europas auch bei künftigen Finanzierungsrunden gute Aussichten auf eine zusätzliche Förderung hat.
- Femern A/S hat im Februar 2016 eine aktualisierte Finanzanalyse vorgelegt, die zeigt, dass das Vorhaben auf einer soliden finanziellen Grundlage steht. Kernfaktoren dieser Finanzanalyse wie die Risikoverteilung der Bauverträge sowie die Verkehrsprognose wurden zudem von externen Experten (EY, COWI) im Auftrag des dänischen Verkehrsministeriums intensiv geprüft und für valide befunden.

Positive Arbeitsmarkteffekte Tunnelbau und -betrieb

- Der Bau des Tunnels schafft eine neue, kompetitive Region Lolland und Schleswig-Holstein. Daraus entstehen neue Impulse zur Stärkung der regionalen Wirtschaft, die den Menschen in der Region Wachstum und neue Arbeitsplätze bringen.
- In der gesamten Bauphase werden auf deutscher Seite direkte und indirekte Arbeitsplätze in einer Größenordnung von etwa 7.000 Mannjahren entstehen. Die Bauunternehmer werden verpflichtet, während der Bauarbeiten Lehrlinge auszubilden. Der geschätzte Arbeitsmarkteffekt für den unmittelbaren Bau des Fehmarnbelt-Tunnels entspricht ca. 25.000 Mannjahren. Bei den Zulieferbetrieben im Zusammenhang mit der Erbringung von Dienstleistungen und der Lieferung von Bau- und anderem Material werden Leistungen von geschätzt rund 30.000 Mannjahren erbracht.
- Die Baukonsortien werden für die Ausführung der Bauverträge auch kleine und mittelständische regionale Unternehmen als Subunternehmer benötigen.
- Nach Eröffnung des Fehmarnbelt-Tunnels werden auch für den Betrieb des Tunnels weitere Arbeitskräfte benötigt.

Vergabeverfahren

- Im September 2013 ist das internationale Vergabeverfahren für die vier Hauptbauaufträge des Fehmarnbelt-Tunnels im Wert von ca. 4 Milliarden Euro gestartet worden. Die vier Verträge umfassen Nassbagger- und Aushubarbeiten, die Herstellung des eigentlichen Tunnels sowie die Errichtung der Portalbauwerke und Anschlussanlagen an Land. Neun zuvor präqualifizierte Konsortien mit insgesamt 24 großen Bauunternehmen haben sich hierfür beworben.
- Am 30. Mai 2016 hat Femern A/S Bauverträge mit den bevorzugten Bietern abgeschlossen. Am Bau des Fehmarnbelt-Tunnels werden Bauunternehmen aus Frankreich, Dänemark, Belgien, den Niederlanden und Deutschland beteiligt sein. Deutsche Unternehmen sind in allen bevorzugten Bieterkonsortien vertreten.
- Die Bauverträge wurden unter der Bedingung eingegangen, dass die Bauarbeiten erst beginnen können, wenn eine deutsche Baugenehmigung vorliegt.

Aktueller Planungsstand

- Der Fehmarnbelt-Tunnel muss sowohl in Dänemark (Baugesetz durch Parlament) als auch in Deutschland (Planfeststellungsbeschluss durch Planfeststellungsbehörde) genehmigt werden.
- Das dänische Parlament hat das entsprechende Gesetz über den Bau des Fehmarnbelt-Tunnels und der dazugehörigen dänischen Schienen- und Straßenanbindung im April 2015 verabschiedet. Das Baugesetz stellt die endgültige genehmigungsrechtliche Zulassung des Vorhabens auf dänischem Hoheitsgebiet dar.
- In Deutschland haben Femern A/S und der LBV Lübeck bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Betriebssitz Kiel (LBV.SH), im Oktober 2013 den Antrag auf Planfeststellung eingereicht.
- Nach Durchführung eines ersten Beteiligungsverfahrens für Bürger, Träger öffentlicher Belange und Verbände in den Jahren 2014/2015 durch den LBV SH haben Femern A/S und der LBV Lübeck die Planfeststellungsunterlagen überarbeitet und im Juni 2016 einen Antrag auf Planänderung gestellt.
- Der LBV.SH hat 2016, wie bereits 2015, erneut ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Träger öffentlicher Belange, Bürger und Verbände haben in diesem zweiten Beteiligungsverfahren ca. 12.600 Einwendungen eingereicht. Neun von zehn Privateinwendungen beruhen auf standardisierten Textvorlagen. Weniger als die Hälfte der Einwendungen kam aus Fehmarn, Lübeck und Ostholstein.
- Femern A/S hat in Vorbereitung der Anhörung und in Zusammenarbeit mit über 150 deutschen und internationalen Experten Erwidern auf alle eingereichten Einwendungen ausgearbeitet und dem LBV.SH zur Verfügung gestellt.
- Die Einwendungen und Stellungnahmen sowie die Erwidern wurden im Erörterungstermin im Sommer 2017 unter der Leitung des LBV.SH gemeinsam mit den Bürgern, den Behörden und den Vorhabenträgern erörtert.
- Im Ergebnis des 2. Beteiligungsverfahrens sowie aufgrund neuer Rechtsprechung, wurden geringe Anpassungen und Ergänzungen an den Planfeststellungsunterlagen vorgenommen und bei der Anhörungsbehörde eingereicht. Die Anhörungsbehörde hat daraufhin im Januar 2018 eine zweiwöchige Konsultation mit Behörden und Nicht-Regierungsorganisationen durchgeführt. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist ab dem 01.01.2018 vom LBV.SH in das MWVATT Schleswig-Holstein, Amt für Planfeststellung Verkehr, überführt worden.
- Ministerpräsident Daniel Günther und Verkehrsminister Bernd Buchholz haben zuletzt bestätigt, dass der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2018 zu erwarten sei. Mit einem Baubeginn ist unter diesen Bedingungen 2020 zu rechnen. Die Tunnelöffnung ist für 2028 geplant.

Mehr Informationen finden Sie auf: www.femern.de

Die Feste Fehmarnbeltquerung - ein Perspektivenwechsel



19. März 2018

Heiko Kähler, Geschäftsführer Scandlines Deutschland
Anette Ustrup Svendsen, Head of Corporate Communications
Marko Möller, Manager Special Projects

Anlage 4

WIR NEHMEN KURS AUF SKANDINAVIEN

 Scandlines

Scandlines ist einer der effektivsten Fährbetreiber der Welt – hohe Frequenz, effektiver Betrieb und fest in die Infrastruktur integriert



Puttgarden-Rødby

- 6 Fährten (davon 4 im 30-Minuten-Takt)
- 110 tägliche Abfahrten
- 15 min Hafenliegezeit
- 45 min Überfahrt
- 1,5 Mio. Pkw
- 520.000 Lkw
- 10.000 Bahnwagen

Rostock-Gedser

- 2 Fährten
- 21 tägliche Abfahrten
- 15 min Hafenliegezeit
- 1:45 Std. Überfahrt
- 340.000 Pkw
- 140.000 Lkw
- Neue Schiffe „Berlin“ und „Copenhagen“

Wir investieren in unsere Mitarbeiter sowie in innovative Technologien – und damit in die Zukunft

Viele Arbeitsplätze



- 1.500 Mitarbeiter an Bord, in den Häfen und in unseren BorderShops

Erneuerte Häfen



- 75 Mio. EUR Hafeninvestitionen zwischen 2012 und 2015

Neue Fähren



- Mehr als 280 Mio. EUR Investitionen in 2 neue Hybridfähren auf Rostock-Gedser

Grüne Technologien



- Mehr als 25 Mio. EUR Investitionen in grüne Fährentechnologie auf Puttgarden-Rødby

Unser grünes Profil – die größte Hybridflotte der Welt



Puttgarden-Rødby

FS Prinsesse Benedikte
Hybrid seit 2013



25 Mio. EUR
„grüne“ Investitionen
von 2013 bis 2015

FS Prins Richard
Hybrid seit 2014



FS Deutschland
Hybrid seit 2014



FS Schleswig-Holstein
Hybrid seit 2014



Rostock-Gedser

FS Berlin
In Betrieb seit 2016



>280 Mio. EUR Investitionen
in die größten Hybridfährschiffe
der Welt, in Betrieb seit 2016

FS Copenhagen
In Betrieb seit 2016



Kapazität pro Schiff:
364 Pkw oder 124/30 Pkw und Lkw

Kapazität pro Schiff:
460 Pkw oder 96 Lkw



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

WIR NEHMEN KURS AUF SKANDINAVIEN



Emissionsfreie Fähren: Wir wollen auch in Zukunft wegweisend sein im Bereich grüne Fährschifffahrt



Konzept
zertifiziert von
DNV GL –
Realisierbarkeit
bestätigt

2013-2014

Entwicklung
Hybridfähren

Inbetriebnahme
Hybridfähren

Senkung des
Stromverbrauchs pro
Überfahrt

Ausbau der
Stromversorgung an
Land

Emissionsfreie Fähren

In wenigen Jahren

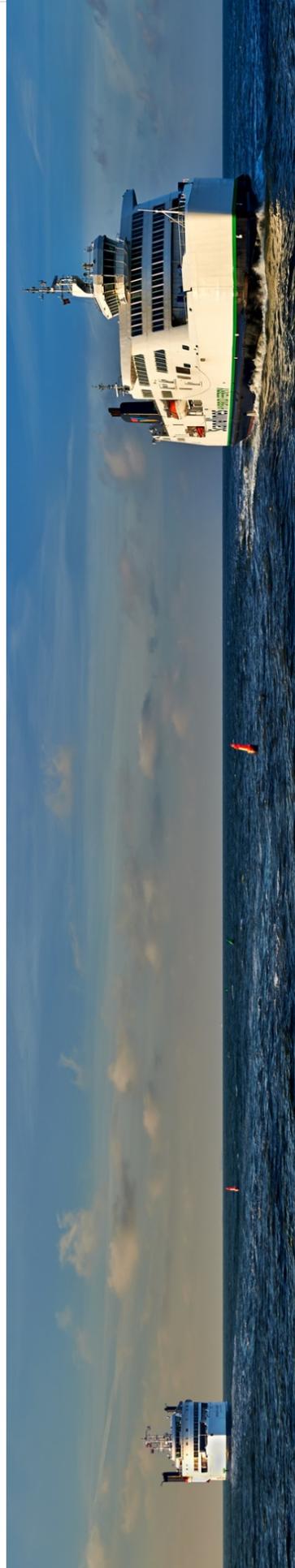
Jetziger Fokus



WIR NEHMEN KURS AUF SKANDINAVIEN

 Scandlines

Unsere Forderungen im Projekt Feste Fehmarnbeltquerung



Hafenanbindung

Schiffssicherheit

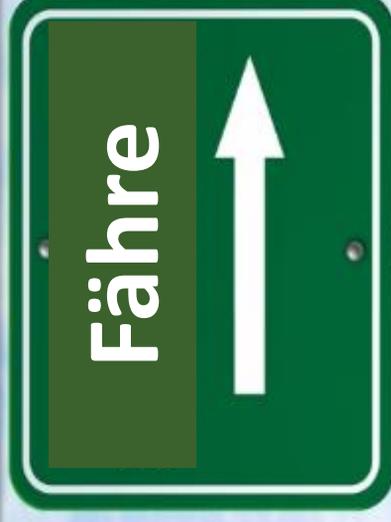
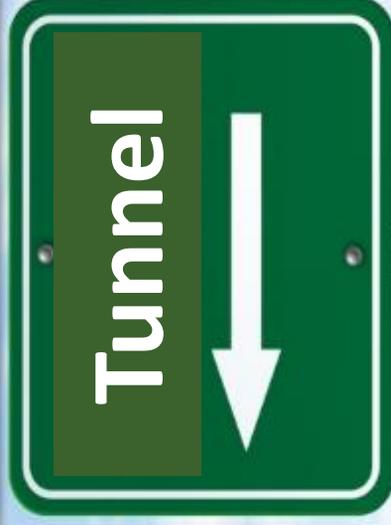
Einhaltung von fairem
Wettbewerb zwischen
staatlichen und privaten
Akteuren

WIR NEHMEN KURS AUF SKANDINAVIEN

 Scandlines

Wir fordern eine auch zukünftig gute Anbindung für unsere Kunden

Hafenanbindung
Puttgarden

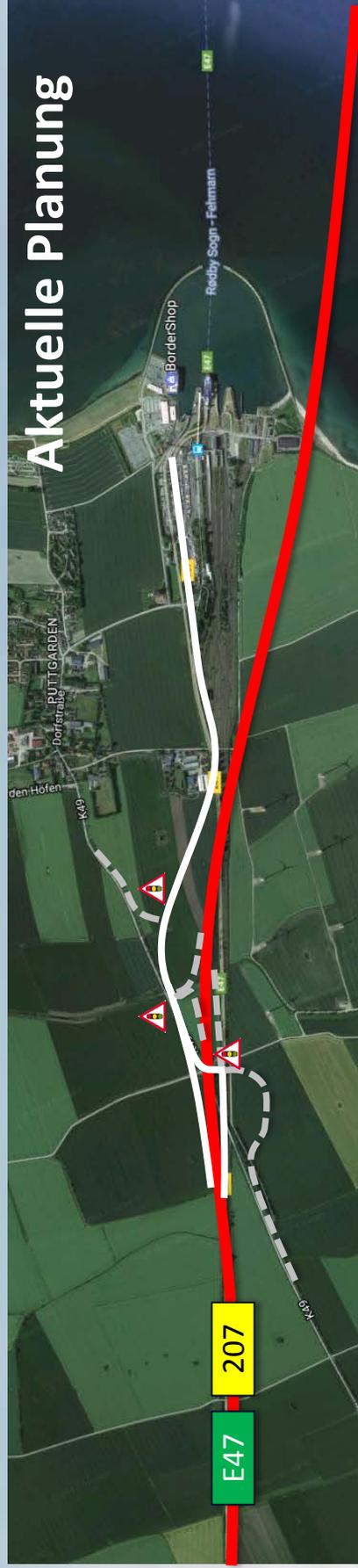


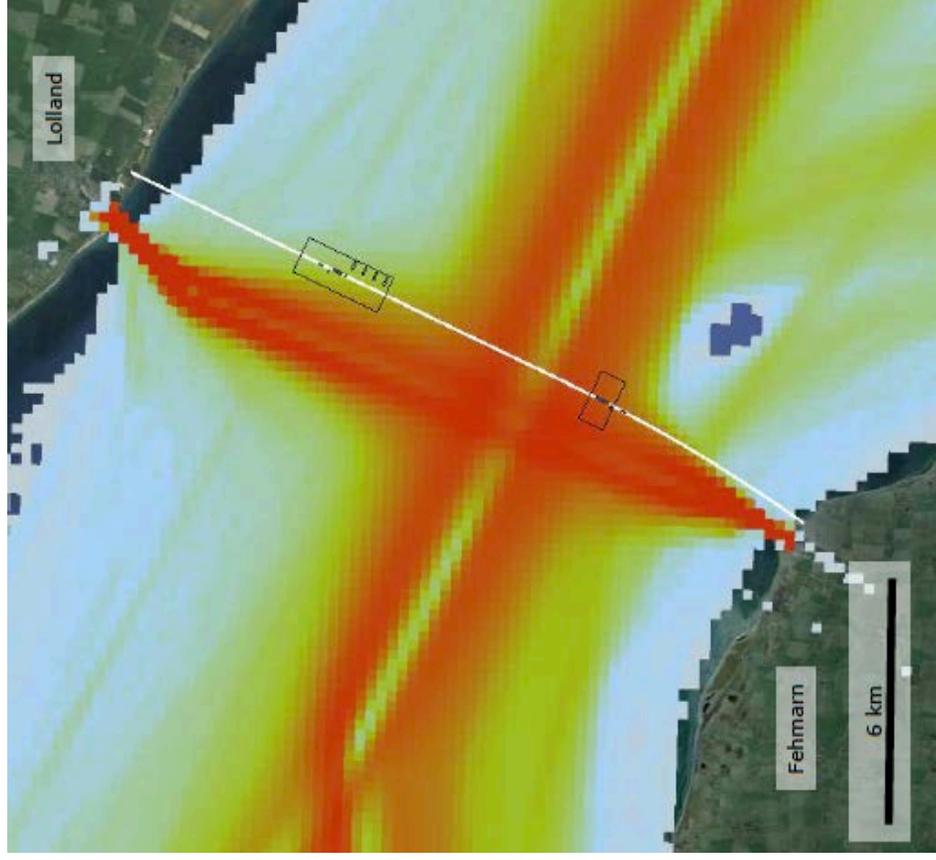
- Level playing field – gleiche Behandlung des privaten und des staatseigenen Unternehmens
- Fähre hat höhere Verkehrsintensität (pulkartige Verkehre) als der Tunnel

Unsere Forderung

Hafenanbindung
Puttgarden

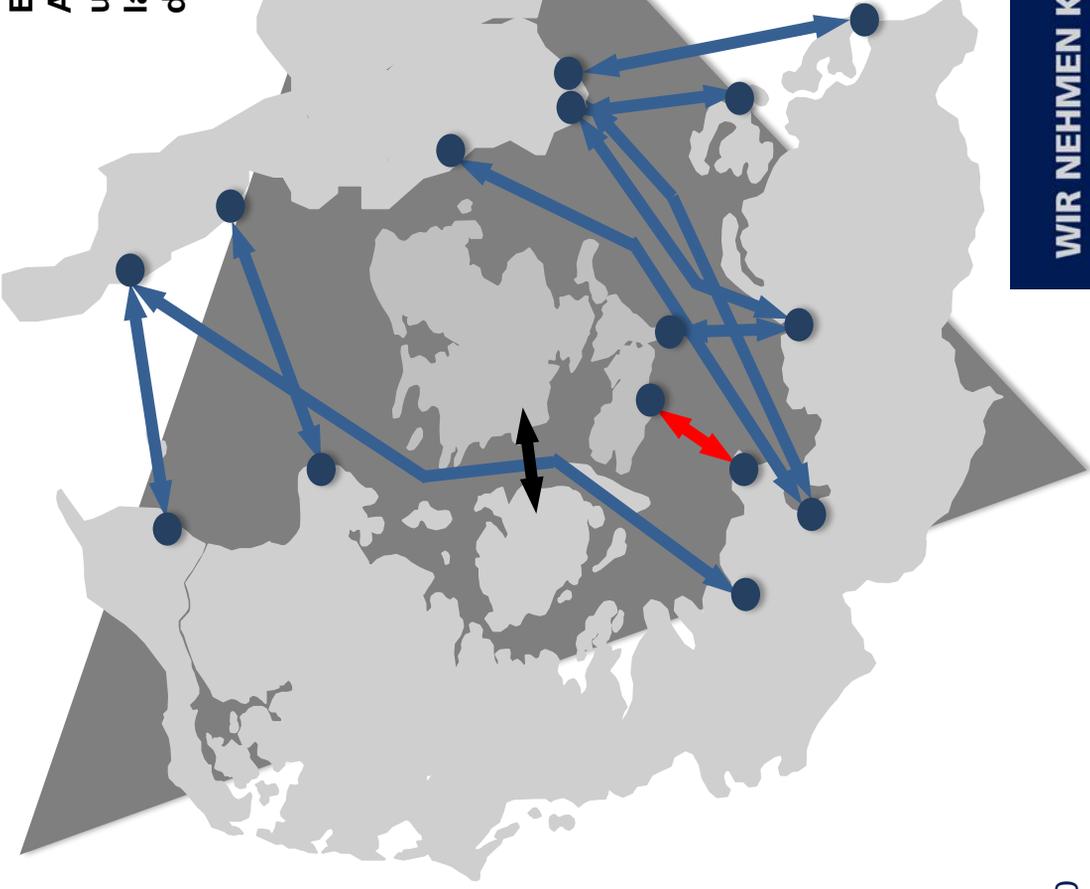
Puttgarden





- Fehmarnbelt ist eine schmale Meerenge mit viel Verkehr
 - > 35.000 Fährüberfahrten
 - > 37.000 Schiffe auf der T-Route
- Tunnelbauaktivitäten
 - Baggerschiffe
 - Schlepper- und Schuten mit schlechter Manövrierbarkeit
 - Sonstige Baufahrzeuge
 - Kontrollschiffe

Schiffsicherheit muss durch Simulationen nachgewiesen werden



Erhebliche Auswirkungen:
Arbeitsplätze bei Fährlinien
und Häfen werden nicht durch
langfristige Anstellungen bei
der FFBQ ersetzt!



Drei Fährtreiber und ein Hafen
haben Klage beim Europäischen
Gerichtshof eingereicht – für
klare Wettbewerbsrichtlinien für
staatseigene Unternehmen mit
nahezu unbegrenzten Mitteln
und sehr optimistischen
Verkehrsprognosen.

Faire Ausgangsbedingungen schaffen

1. Gleichwertige Hafenanbindung
2. Schiffssicherheit nachweisen
3. Faire Wettbewerbsbedingungen sichern

Vielen **Dank** für Ihre Aufmerksamkeit

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

„NEW 4.0“

Vorsitz: Carl-Edgar Jarchow

Schrifführung: Karl Schwinke

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 19. März 2018 und führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Er beschloss darüber hinaus einstimmig eine Anhörung gemäß § 58 Absatz 2 GO. Als Auskunftsperson wurde Herr Prof. Werner Beba vom Projekt NEW 4.0 angehört.

Zeitgleich und am selben Ort tagte zu demselben Thema der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein. Zu der Sitzung lag dem Ausschuss ein von den Fraktionen SPD, CDU, GRÜNEN und der Fraktion DIE LINKE getragener Antragsentwurf vor, der mit dem schleswig-holsteinischen Ausschuss abgestimmt war. Er wurde als Drucksache 21/12662 in die Sitzung der Hamburgischen Bürgerschaft am 11. April 2018 eingebracht.

II. Beratungsinhalt

Herr Prof. Beba stellte das Projekt NEW 4.0 zu Beginn ausführlich im Rahmen einer Präsentation vor, die dem Protokoll 21-3 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein angehängt ist und über die Internetadresse der Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter www.buergerschaft-hh.de/parldok/ aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden kann.

Die SPD-Abgeordneten sahen den vorliegenden Antragsentwurf als einen Versuch zur Bekräftigung von Möglichkeiten, um die von Herrn Prof. Beba aufgezeigten Probleme zu lösen. Denn gegenwärtig würden die erneuerbaren Energien im Sinne einer Netzdienlichkeit und eines netzstabilisierenden Einsatzes in großem Maßstab aus wirtschaftlichen Gründen nicht genutzt. Auch die Investitionen mancher Hamburger Unternehmen in diesem Bereich lägen aus wirtschaftlichen Gründen mehr oder weniger brach. Mit dem Antrag versuchten sie an die Bundesregierung hinsichtlich einer hilfreichen Änderung der SINTEG-Verordnung zu appellieren, denn wenn man die Experimentierklausel nicht erweiterte, werde dies weitreichende Folgen haben. Sie betonten, dass die technisch gegebenen Möglichkeiten unbedingt zur

Anwendung kommen müssten und machten darauf aufmerksam, dass auch laut des Koalitionsvertrages im Bund über Sonderausschreibungen der Einsatz insbesondere der Windenergie gesteigert werden solle. Sie würden es begrüßen, wenn man gemeinsam den Antrag auf den Weg bringen könne, um die Dringlichkeit des Anliegens deutlich zu machen. Sie interessierte, ob sich die Aurubis AG aus dem Gemeinschaftsprojekt zurückgezogen habe.

Herr Prof. Beba berichtete, dass man die Salzgitter AG als Partner verloren habe, die einen sehr innovativen Druckluftspeicher in Heide bauen wollen. Das Unternehmen verzichtete auf 2,7 Mio. Euro Förderung, weil mit jeder Betriebsstunde der Deckungsbeitrag sinken würde. Aurubis/Trimet werde bei dem Projekt bleiben, man befinde sich aber in Gesprächen über eine Umplanung des bisherigen Konzepts. Sie hofften sehr, dass über die Zusammenarbeit der Partner in den Landesregierungen ein neuer Anlauf genommen und verständlich gemacht werden könne, dass das Förderprogramm nicht auf die Schaffung wirtschaftlicher Vorteile für Unternehmen ziele, sondern darauf, wirtschaftliche Nachteile zu beseitigen.

Die SINTEG- Verordnung habe einen gravierenden Konstruktionsfehler, denn sie gleiche im bestehenden Rechtsrahmen Nachteile aus, was dazu führe, dass den Industrieunternehmen in Hamburg die Netznutzungsentgelte, die sie für einen systemdienlichen Einsatz gebraucht hätten, durch die Netzbetreiber - Stromnetz Hamburg - erstattet würden, diese aber die Kosten aber auf die Hamburger Bürger abwälzten. Ihr Vorschlag sei der Einbau eines zweiten Zählers gewesen, sodass der Moment erfasst würde, in dem ein Unternehmen die Lastspitzen systemdienlich abfahre. Dieser sei dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie(BMWi) nicht zu vermitteln gewesen. Es sei ein Fehler in der Konstruktion, dass eine Firma in jeder Stunde mehr, die sie beispielsweise eine Power-to-heat-Anlage betreiben, auf negative Ergebnisse in dem Bereich komme.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete sprach die großindustriellen Nachfrager an. Ihn interessierte, wie der Einbau eines präzisen Modells erfolgen solle, da der Mechanismus eines Nachteilsausgleichs eine Preisbewertung erfordere. Punkt 5 der Vorlage verstand er so, dass eine Erstattung durch die Bundesregierung gewünscht werde, und wollte wissen, um welche Größenordnungen es dabei gehe.

Herr Prof. Beba wies zur ersten Frage auf die ENKO-Plattform hin. Zu erwarteten Netzengpasspunkten könnten dabei alle Partner im Projekt NEW 4.0 um Vortag melden, wie viel Flexibilität sie dafür hätten, wobei der Betreiber der Plattform alle Angebote sammle. Innovativ sei dann der nächste Schritt: Denn die Verteilnetze Schleswig-Holstein Netz AG und der Übertragungsnetzbetreiber TenneT tauschten permanent die technischen Sensitivitäten aus, beispielsweise ob der Strom tatsächlich fließen und zu einer Engpassbeseitigung beitragen könne. Zu einem bestimmten Zeitpunkt werde die Auktion geschlossen und die angebotene Flexibilität wie bei einem üblichen Ausschreibungsmodell vergeben, wobei Nähe zu dem Engpasspunkt und Preis die entscheidenden Kriterien seien. Dieses Modell müsse nicht das abschließende für eine Flexibilitätsplattform sein. Es bestehe das Problem, dass BMWi und vor allem die Bundesnetzagentur die regionalen Märkte vermeiden wollten.

Bezüglich des Punktes 5 der Vorlage betonte er, es gehe nicht darum, eine zusätzliche Förderlinie für Erzeuger erneuerbarer Energien aufzulegen, sondern Nachteile auszugleichen, wenn Erzeugungsanlagen beispielsweise in Kombination mit Batteriespeichern, Elektrolyseanlagen besonders systemdienlich eingesetzt würden.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter fügte hinzu, die ENKO -Plattform sei eingerichtet worden, weil das BMWi keine regionalen Märkte wünsche. Sie stelle keinen eigenen Marktplatz, sondern nur eine Informationsbörse dar.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE drückte seine Begeisterung über das Projekt und dessen Größenordnung und Auswirkung aus. Nichtsdestotrotz würde er befürworten, auch die fossilen Brennstoffe deutlich unattraktiver zu machen. Zu der laut Präsentation zu erwartenden Vervielfachung der Windenergie bis 2035 interessierte ihn auch hinsichtlich der Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern eine Einschätzung, welche Anteile davon auf Repowering, Offshore- und Onshore-Gewinnung entfallen würden. Zu der angekündigten Roadshow erkundigte er sich, ob

sie über die Darstellung des Projektes hinaus eine didaktische Zielsetzung habe. Die ENKO-Plattform verstehe er als eine Art Börse, an der Zeiten gehandelt würden. Ihn interessierte, wer diese augenblicklich betreibe und ob es eine Übergangsregelung hinsichtlich späterer Zeit gebe.

Herr Prof. Beba merkte an, dass kein Markt so hoch reguliert sei wie der Energiemarkt. Dass die Netzbetreiber nicht schon früher Daten ausgetauscht hätten, habe damit zu tun, dass es keinen Anreiz dafür gegeben habe. Sie hielten es für entscheidend, dass nicht die Regulierung, sondern Markt und Wettbewerb zunähmen, denn die Flexibilität deutscher Industrieunternehmen sei ein großes Potenzial.

Aus regelmäßigen Erhebungen wisse man, dass 80 Prozent der Bevölkerung Hamburgs und Schleswig-Holsteins den Klimawandel für bedrohlich hielten, dass über 70 Prozent die Energiewende als gut und sinnvoll ansähen und dass 50 Prozent nicht genau wüssten, was in der Energiewende geschehe. So bestehe ein großes Kommunikationsproblem. Aufgrund ihrer Erfahrungen mit vorangegangenen Projekten gingen sie davon aus, dass man bei mehr „gefühlter Informiertheit“ eine größere Zustimmung zur Energiewende finden werde. Er wies darauf hin, dass es neue Technologien geben werde, in denen auch die einzelnen Bürger eine aktive Rolle spielen könnten. Aktuell nähmen sie an, dass die Vervierfachung der Windenergie zu etwa 75 Prozent aus Offshore-Windenergieerzeugung gedeckt werden werde.

Der Hamburger FDP-Abgeordnete bat um nähere Erläuterung des Punktes 7 der Vorlage. Weil die Wälzung der Kosten für den Nachteilsausgleich ungewöhnlich sei, bat er um genauere Ausführungen zu Notwendigkeit, Verfahren und erwarteten Kosten. Er erwähnte zudem den Umstand, dass bei manchen Windparks auch ohne Produktion eine Vergütung erfolge, weil die entsprechende Spannung gehalten werden müsse. Hierzu interessierte ihn, mit welchen Mengen und Kosteneinsparungen man künftig rechne, wenn weniger produziert werde oder Vergütungen unterblieben, wenn nicht produziert werde.

Herr Prof. Beba hoffte, dass auf diesen Umstand mit der nächsten Novelle des Gesetzes für erneuerbare Energien (EEG) reagiert werden könne, wenn sie nicht einen Weg fänden, erneuerbar erzeugten Strom sinnvoll zu nutzen, bevor er abregelt werde. Er erinnerte zum gegenwärtigen Zustand an den Grundsatz der Rechtssicherheit für alle, die aufgrund alter EEG-Verträge Anspruch auf Vergütungen hätten. Er hob noch einmal das Ziel hervor, dass man jede erzeugte Kilowattstunde nutzen können solle. Weil das Projekt dies nicht leisten könne, sei es umso wichtiger, den Rechtsrahmen anzupassen und Möglichkeiten für andere Anwendungen von Strom für Mobilität und Wärme zu schaffen.

Wenn man die Energiewende wolle und diese strombasiert sei, werde man einen deutlich größeren Zuwachs an erneuerbarer Energieerzeugung benötigen. Das bilde sich auch in der angegebenen Vervierfachung der Windenergieerzeugung bis 2035 ab.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter kam auf den erwähnten Begriff des Nachteilsausgleichs zurück und erläuterte, dass dieser in der Diskussion über EEG und SINTEG-Verordnung im Sommer 2016 im Bundestag aufgekommen sei, weil seinerzeit die Befürchtung des BMWi und mancher Bundesländer im Raum gestanden habe, dass Norddeutschland sich mit diesem Projekt Standortvorteile für seine Industrie schaffen würde. Dementsprechend enthalte die SINTEG-Verordnung die Regelung, dass für die Power-to-X-Projekte am Ende nur eine schwarze Null herauskommen beziehungsweise nur ein Nachteilsausgleich gewährt werden dürfe und Gewinne sofort abgeschöpft werden müssten.

Die Hamburger Abgeordnete der GRÜNEN hielt fest, dass die Diskussion die Komplexität des Themas deutlich gemacht habe. Trotzdem müsse man sich dem politisch stellen. Als entscheidendes Moment sehe sie, dass das Förderregime bei der Energieproduktion seit Jahrzehnten mehr oder weniger aus der Kohle- oder Atomstromsubventionierung stamme und man nun aber wegen anderer Herausforderungen das System umstellen müsse. In dem Rahmen sehe sie auch die Anforderungen an die SINTEG-Verordnung und den Wunsch, daran noch weiterzuarbeiten. Denn die dort erreichten Erkenntnisse lieferten die Basis für eine

generelle politische Umformung der Förderregime. Den vorliegenden Antrag wertete sie als einen ersten Schritt in diese Richtung.

Die Hamburger Senatsvertreterinnen und -vertreter konstatierten zu dem Antragsentwurf, das Anliegen zu teilen und zu unterstützen. Senat und Fachbehörden bemühten sich in den Fachministerkonferenzen, im Bundesrat und über direkte Ansprache des Bundesministeriums in dieser Richtung voran zu kommen. Die Möglichkeiten, hier in Kürze zum Erfolg zu gelangen, schätzten sie allerdings als gering ein, denn das BMWi sage in erster Linie, dass es, solange im Elektrizitätssektor die erneuerbaren Energien bundesweit im Schnitt eine Durchsetzungsrate von 40 Prozent hätten, gar kein gesteigertes Interesse an Sektorenkoppelung habe. Aus ihrer Sicht werde dabei die Situation in Norddeutschland nicht richtig berücksichtigt, wo man sich die volkswirtschaftliche Absurdität leiste, für nicht erzeugten Strom zahlen zu müssen. Insofern würden sie weiterhin modellhaft aufzuzeigen suchen, wie Preisstrukturen abgebildet werden müssten, um in der Sektorenkoppelung voranzukommen. Selbst wenn man den Elektrizitätssektor mit erneuerbaren Energien beschicken könne, fehlten noch die großen Sektoren der Mobilität und der industriellen Energiebedarfe sowie der Wärmebedarfe in den Haushalten, bei denen sie perspektivisch auch auf erneuerbaren Strom in großen Teilen abstellen müssten. Solange es die bisherigen Aufschläge gebe, fehle an vielen Stellen eine Wettbewerbsfähigkeit, wie beispielsweise bei der Landstromversorgung von Schiffen. Sie würden sich gern weiter dafür einsetzen, auf Verordnungsebene geeignete Experimentiermöglichkeiten zu schaffen, um zu zeigen, wie man vorankommen könne, und um auf den Reformbedarf der Preisstrukturen insgesamt aufmerksam zu machen

Herr Prof. Beba sprach aus den Verhandlungsjahren um die SINTEG-Verordnung noch einmal drei große Widerstandspunkte aus:

1. Die Aussage, man wolle erst den Strommarkt regeln und dann die Sektorkopplung in Angriff nehmen - was mit dem vorliegenden Koalitionsvertrag hinfällig sein könne,
2. Man habe kein Präjudiz schaffen wollen,
3. die unterschiedlichen Länderinteressen, denn es entstehe eine neue Wertschöpfung im Norden.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten, ob das SINTEG-Programm auch die zur Metropolregion gehörenden Teile Mecklenburg-Vorpommerns umfasse, und welche Rolle die Digitalisierung im Projekt NEW 4.0 mit sich bringe.

Herr Prof. Beba führte aus, die Digitalisierung bedeute im ersten Schritt die Schaffung von Echtzeit in Informations- und Kommunikationssystemen auf allen Ebenen zwischen Erzeugung, Transport, Verbrauch und Speicherung. Endziel sei eine Informationsplattform, die Verbrauch und Erzeugung möglichst genau anpassen könne, was bis in einzelne Produktionsprozesse hineinreichen könne. Bezüglich der erweiterten Metropolregion hätten sie in der Tat überlegt, Teile Mecklenburg-Vorpommerns einzubeziehen, zumal Hamburg auch immer mehr Windstrom aus diesem Bundesland erhalte. Sie hätten dies aber unterlassen, weil allein schon die Zusammenführung der jetzigen 60 Partner und 100 Projekte in dem Projektzeitraum sehr schwierig sei. Wenn NEW 4.0 gute Erfolge zeige, könne man in einem möglichen Nachfolgeprojekt über einen Ausbau nachdenken, beispielsweise auch nach Niedersachsen, weil dort auch die Übertragungsnetzwerke weiter ausgebaut würden.

Der schleswig-holsteinische AfD-Abgeordnete fragte nach der Meinung Prof. Bebas zum Thema der Regulierung. Während Hamburg seiner Kenntnis nach nur mit der Bundesnetzagentur zusammen arbeite, werde in Schleswig-Holstein aktuell diskutiert, ähnlich wie in Mecklenburg-Vorpommern eine Landesregulierungsbehörde zu schaffen. Sei es politisch sinnvoll, wenn Hamburg und Schleswig-Holstein hier unterschiedliche Wege gingen?

Herr Prof. Beba merkte an, dass die in Rede stehenden Aspekte Bundesgesetze betreffen und die regulatorischen Hemmnisse bislang alle auf der Ebene dieser lägen. So würde hierbei auch eine Landesnetzagentur nicht viel bewegen können. Es gebe aber andere Möglichkeiten, die sich vorteilhaft auswirken könnten.

Der Vorsitzende des Hamburger Ausschusses stellte daraufhin fest, dass keine weiteren Wortmeldungen vorlägen und die Selbstbefassung damit beendet sei. Der Bürgerschaft solle die Kenntnisnahme der Beratungen empfohlen und ein der Vorlage folgender Antrag in die Bürgerschaft eingebracht werden.

Der schleswig-holsteinische Ausschuss nahm den Antrag aus dem Umdruck 19/763 mit den Stimmen der Abgeordneten von CDU, SPD, Bündnis '90/DIE GRÜNEN, FDP und dem SSW-Abgeordneten bei Enthaltung des AfD-Abgeordneten an.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Karl Schwinke, Berichterstattung

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

„Der Fehmarnbelt-Tunnel: Planungen, Stand, Perspektiven“

Vorsitz: Carl-Edgar Jarchow

Schriftführung: Karl Schwinke

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 19. März 2018 und führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Er beschloss zudem einstimmig eine Anhörung gemäß § 58 Absatz 2 GO. Als Auskunftspersonen waren Herr Lars Friis Cornett und Herr Stephan Siegert – beide Vertreter der Firma Femern A/S- anwesend.

Zeitgleich und am selben Ort tagte zu demselben Thema der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

II. Beratungsinhalt

Die Vertreter der Firma Femern A/S gaben einleitend anhand einer Präsentation einen Überblick über Genese, Bedeutung, Stand und Perspektiven des Projekts. Diese Präsentation sowie eine weitere Unterlage über das Projekt sind dem Protokoll 21-3 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein angehängt und können über die Internetadresse der Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter www.buergerschaft-hh.de/parldok/ aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE wies auf den durch das längere Planfeststellungsverfahren verschobenen Baubeginn hin. Er wollte wissen, ob noch EU-Gelder für dieses Vorhaben reserviert oder durch die Zeitverzögerung Mittel verloren gegangen seien. Er fragte weiterhin, ob gegebenenfalls versucht worden sei, andere EU-Mittel dafür zu requirieren. Wie er den Ausführungen entnommen habe, seien die Hauptbauverträge bedingt abgeschlossen worden. Er wollte wissen, welchen Baubeginn man ursprünglich dabei avisiert habe und ob die Verschiebung für die Bauherrn ohne finanzielle Folge möglich gewesen sei.

Die Vertreter der Firma Femern A/S versicherten, zum Thema Finanzierung in einem permanenten Kontakt mit der EU-Kommission zu stehen, die diesem Projekt eine

hohe Priorität gebe. Die zeitlichen Verschiebungen hätten keine Auswirkungen auf die Förderbescheide. Sie hätten für die Planungsphase bereits Fördermittel erhalten und weitere in dem seinerzeit avisierten Umfang für die Bauphase in Aussicht.

Zum Thema Hauptbauverträge berichteten sie, zum Beginn der Ausschreibung für die vier Hauptlose, die die beiden Portalbereiche und den Tunnel betreffen, bereits von einem Baubeginn nicht vor 2020 ausgegangen zu sein. Hausintern evaluierten sie kontinuierlich, wie es mit den Rahmenbedingungen aussehe. Terminliche Verschiebungen hätten sich frühzeitig abgezeichnet. Für im Vorfeld angekündigte Klagen habe man ein Zeitfenster vorgesehen und die Bauverträge daher auf das Jahr 2020 abgestellt. Es sei den Bietern bei von vornherein bekannt gewesen, dass es eine Weile dauern werde, bis die Bauverträge „aktiv geschaltet“ würden.

Auf Nachfrage des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, wie es sich verhalte, wenn der Termin sich über das Jahr 2020 hinaus verschieben würde, betonten die Vertreter von Femern A/S, dass die Verträge nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt ungültig würden. Sie enthielten eine Klausel zur Wartezeit. Zeichne sich eine Wartezeitverlängerung ab, würden sie mit den Konsortien in erneute Verhandlungen eintreten, um dies monetär zu bewerten und eine entsprechende Regelung zu finden.

Auf die Bitte der SPD-Abgeordneten um nähere Erläuterungen zum Sachstand des Planfeststellungsverfahrens auf deutscher Seite führten die Vertreter von Femern A/S aus, dass mittlerweile drei Beteiligungsverfahren für das im Oktober 2013 beantragte Planfeststellungsverfahren stattgefunden hätten.. Im Zusammenhang mit der öffentlichen Auslegung seien Einwendungen eingegangen, zu denen beide Vorhabenträger Erwidern verfasst hätten, die durch Auslegungsbehörde an die Einwender versandt worden seien. Bei dem Erörterungstermin im Sommer 2015 habe sich ergeben, dass die Vorhabenträger die Unterlagen in einzelnen Punkten überarbeiten müssten, zumal sich beispielsweise durch neue Urteile an mancher Stelle die Rechtslage geändert habe. Denn entscheidend sei die Rechtslage am Tage des Planfeststellungsbeschlusses. Die geänderten Unterlagen hätten sie 2016 mit einem entsprechenden Änderungsantrag der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Im darauf folgenden Beteiligungsverfahren hätten sie rund 12600 Einwendungen erhalten und schriftlich erwidert. Im Rahmen des anschließenden Erörterungstermins 2016/17 habe sich wegen eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Wasserrecht ein erneuter Anpassungsbedarf ergeben. Weil diese zweite Änderung nach Auffassung der Anhörungsbehörde nur einen kleinen Kreis potenziell Betroffener habe, seien die Unterlagen ohne öffentliche Auslegung direkt den Adressaten übermittelt worden. Nachdem sie der Anhörungsbehörde Anfang März 2018 ihre Erwidern gesandt hätten, hofften sie nun auf einen baldigen Planfeststellungsbeschluss.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte nach, warum es zwei Erörterungstermine mit Planergänzungen gegeben habe und wollte wissen, woraus sich Hemmnisse ergeben hätten.

Die Vertreter der Firma Femern A/S hielten den geschilderten Verlauf für nicht überraschend. Manchmal würden - wie hier- Hinweise aus der Bevölkerung sie dazu bringen, einzelne Aspekte noch einmal zu überdenken und zu überarbeiten. Entscheidend für den Planfeststellungsbeschluss sei zudem die dann gültige Rechtslage, weshalb sie auf eine Vielzahl von Normänderungen und Urteilen hätten reagieren müssen. Außerdem sei durch die Erarbeitung des neuen Verkehrswegeplans der Prognosezeitraum von 2025 auf 2030 verlegt worden.

Die SPD-Abgeordneten interessierte, welche Bedeutung die Firma und die schleswig-holsteinische Regierung dem Projekt für Hamburg und Norddeutschland beimessen würden und welche Auswirkungen zu erwarten seien.

Die schleswig-holsteinische Regierungsvertreterin erläuterte, dass das Projekt vorrangig aufgrund wirtschaftspolitischer Ziele eine hohe Priorität auf regionaler, nationaler und EU-Ebene habe. Unabhängig von der politischen Zusammensetzung unterstütze die Landesregierung es von Anfang an und erhoffe starke Impulse davon. Die wirtschaftlichen Effekte seien verschiedentlich berechnet und durch Machbarkeitsstudien belegt worden. Bei aller Unsicherheit von Prognosen gebe es viele Anhaltspunkte auch aus Dänemark, die sie von wirtschaftlichen Impulsen ausgingen ließen. Schon jetzt sähen sie, dass auf der Achse der A1 zwischen Hamburg und dem Norden einiges auf dem Weg sei, das beispielsweise von der Industrie- und Handelskammer und den Unternehmensverbänden unterstützt werde, und es habe sich eine bis nach Mecklenburg reichende Hansebelt-Initiative gegründet, die Projekte entwickle. Nicht minder wichtig als die wirtschaftspolitischen Erwartungen sei die Hoffnung auf die grenzüberschreitenden Sekundäreffekte im Kultur-, Bildungs- und Forschungsbereich. Sie bekräftigte die große Bedeutung der schnellen Erreichbarkeit der Partner, die Anliegen des Projektes sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wollten sich zum Planfeststellungsverfahren nicht äußern, da man gemäß einer zwischen den Ländern geübten Praxis nicht zu Verfahren in Nachbarländern und der Kostenentwicklung, Wirtschaftlichkeit und möglichen Gerichtsverfahren spreche. Sie akzeptierten den 2008 geschlossenen Staatsvertrag und wiesen darauf hin, dass das Projekt auch für die Hamburger Schienenverkehrsvorhaben in der Region, wie beispielsweise die S4, Bedeutung habe. Sie sahen das Projekt vor dem wichtigen Ziel einer bedarfsorientierten und vor allem leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, weil diese einen wichtigen Standortfaktor zwischen den Regionen darstelle. Weil die Ostseepolitik auch für Hamburg durch die Einbindung der baltischen Staaten und die Nachbarschaft zu Russland, dessen zweitwichtigster Hafen Sankt Petersburg sei, eine immer größere Rolle spiele, unterstütze Hamburg das Projekt nachhaltig und setze auf eine möglichst baldige Realisierung.

Sie fügten hinzu, es bestünden Kooperationen zwischen der Metropolregion, zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) und der Stadt Kopenhagen sowie mit der Region Greater Copenhagen, denn die Öresund-Region und der Raum Kopenhagen seien für Hamburg in wirtschaftlicher, wissenschaftlicher, touristischer und verkehrlicher Hinsicht von eminenter Bedeutung. In der EU werde es auf eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen ankommen, weil hoch entwickelte Volkswirtschaften eng miteinander verbunden werden sollen. Dass sie auch die dynamisch wachsenden Transformationsländer enger anbinden wolle, spreche für sich.

Die Investitionen Dänemarks in die Verkehrsinfrastruktur hielten sie auch vor dem Hintergrund der in der Präsentation dargestellten europäischen Verkehrsmagistrale für sehr sinnvoll. Zudem sei die Verbesserung der Verbindung nach Helsingborg zur Verkürzung der Reisezeit sehr wünschenswert. Sie begrüßten, dass die Scandlines GmbH weiter fahren werde, weil eine Fährfahrt eine Entschleunigung mit sich bringe, doch müsse auch eine schnellere Verbindung möglich sein. Sie seien zuversichtlich, dass die Erweiterung der Verbindungen durch das Projekt die Räume enger zusammenbinden werde. Es gehe nicht um die Entscheidung gegen die Wasserstraße, sondern die Hoffnung auf zwei weitere Verbindungen.

Der schleswig-holsteinische Abgeordnete des SSW bezog sich auf eine relativ neue Mitteilung, dass man für die für den Absenktunnel benötigten Materialien und für zu installierende Produktionseinheiten direkt am Fehmarnbelt Investitionen in Höhe von 50 Mio. Euro tätigen wolle, um vorbereitet zu sein, wenn auf deutscher Seite das Planungsrecht gegeben sei. Da möglicherweise auch Zuwegungen neu gestaltet würden, interessierte ihn, ob vonseiten der Femern A/S und des dänischen Staates sichergestellt sei, dass auch die Scandlines GmbH diskriminierungsfrei von dänischer und deutscher Seite angebunden werde.

Die schleswig-holsteinische Regierungsvertreterin antwortete, dass die Hinterlandanbindung, also der Ausbau der B 207, mitberücksichtigt werden müsse. Hier bestünden noch einige offene Fragen, wobei sie bezüglich der Amalienhofer Brücke dabei seien, eine Lösung zu finden, die der Scandlines GmbH und der Insel Fehmarn dienlich seien. Auch über die Anbindung an der Schnittstelle, bei der Scandlines mit der aktuellen Planung nicht zufrieden sei, und die aktuelle Idee einer Vorrangberechtigung sei kürzlich unter Leitung des zuständigen Ministers gesprochen worden. Sie versicherte, man befinde sich diesbezüglich in gutem Kontakt mit der Scandlines GmbH. Gleichwohl habe die Anbindung Richtung Skandinavien Vorrang. Da der Bund nicht alle Maßnahmen finanzieren werde, die man sich im Sinne einer Gleichberechtigung vorstelle, werde eine Abwägung der Interessen und der wirtschaftlichen Konsequenzen erfolgen müssen.

Die Vertreter der Femern A/S wollten dem nichts hinzufügen.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete erwähnte die Sorgen mancher Anwohner aus dem Umkreis der Trasse bezüglich des zusätzlichen Verkehrs, des Lärms und anderer Umweltschäden. Er erkundigte sich, mit welchem zusätzlichen Verkehr auf Straße und Bahn gerechnet werde.

Die Vertreter der Femern A/S erklärten, bezüglich der Hinterlandanbindung Lübeck-Puttgarden keine Aussagen treffen zu können, da die Firma dafür kein Mandat habe. Als Vorhabenträger bauten sie nur den Fehmarnbelt-Tunnel und schlugen etwa zwei Kilometer, nachdem dieser von Dänemark komme, in den Bestand der Verkehrswege ein. Für die Feste Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) hätten sie eine Verkehrsprognose mit dem Referenzjahr 2030 erstellen lassen, das auch das Prognosejahr des Bundesverkehrswegeplans bilde. Danach würden in dem Jahr durch den Fehmarnbelt-Tunnel 23 Personenfernzüge und 15 Züge des Nahverkehrs und auch 73 Güterzüge fahren, nachdem es seit Eröffnung der Großen Belt-Querung 1995 dort keinen Güterzugverkehr auf der Trasse gebe, weil dieser auf die Jütland-Route umgelenkt worden sei. Vor dem Hintergrund sei auch die Aussage zu verstehen, dass künftig ein Umweg von 160 Kilometern eingespart werden werde. Auf die Straße bezogen, sehe die Prognose 12 158 Kraftfahrzeuge im Jahr 2030 vor, von denen 1837 Lkws und Busse seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass gerade ein vom Bund beauftragter Gutachter an den Berechnungen für den Verkehrsknoten Hamburg arbeite, deren Ergebnisse für den Herbst/ das Jahresende 2018 erwartet würden.

Die Hamburger Abgeordnete der GRÜNEN interessierte, wie mit den Umweltauswirkungen umgegangen werde. Wie stelle sich die CO₂-Bilanz dar, mit welchen Stickoxid-Ausstößen werde gerechnet? Was geschehe mit dem Meeresboden?

Die Vertreter der Femern A/S antworteten, für das Projekt ein zweijähriges Umweltuntersuchungsprogramm durchgeführt zu haben, mit dem zunächst einmal Daten zum Naturraum des Fehmarnbelts gesammelt worden seien. Während einer Vegetationsperiode, die einem Kalenderjahr entspreche, hätten sie mit rund 200 Umweltfachleuten eine Erhebung durchgeführt. Nach Auswertung der Daten sei eine Auswirkungsprognose erstellt worden. Nachdem die Entscheidung für den Absenktunnel gefallen sei, seien sie intensiv in die Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen eingestiegen, zu der auch die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie gehöre. Diese umfasse allein im Textteil über 6000 Seiten. Darüber hinaus seien verschiedene Umweltfachgutachten formuliert worden,

wie beispielsweise zunächst ein landschaftspflegerischer Begleitplan, der eine konkrete Eingriffsausgleichsbilanzierung beinhalte und auch nach den marinem und terrestrischem Teil differenziere. Außerdem habe es unter anderem noch Emissionsgutachten, Lärm- und Schallgutachten und eine Luftschadstoffprognose sowie einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag gegeben. Zusammen mit dem dänischen hydrologischen Institut hätten sie ein Modell entwickelt, das die Auswirkungen auf den Meeresgrund durch das Ausbaggern des Tunnelgrabens abbilde. Die so gewonnenen Daten ließen die Art der Sedimentverdriftung und den möglichen Verschattungseffekt für Flora und Fauna erkennen. All dies sei in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen. Eine CO₂-Bilanz, die dafür nach den einschlägigen Richtlinien nicht vorgesehen sei, aber von ihnen trotzdem erstellt worden sei, könne über die Internetseite der Firma abgerufen werden. Sie stelle dar, welche CO₂-Emissionen man für den Bau des Fehmarnbelt-Tunnel habe, und berücksichtige unter anderem Transportbewegungen, die Erstellung der Tunnelelemente und die Werte in der künftigen Betriebsphase.

Die schleswig-holsteinische Regierungsvertreterin fügte hinzu, dass es zum Jahr 2016 eine Initiative zweier Bundestagsabgeordneter gegeben habe, damit seitens des Bundes zusätzliche Mittel für übergesetzlichen Lärmschutz zur Verfügung gestellt würden. Durch diese könnten Maßnahmen an der Schienenausbaustrecke finanziert werden, sodass die berechtigten Sorgen der Bürgerinnen und Bürger an der Strecke Berücksichtigung finden würden.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE meinte, dass es ihm durchaus anstehe, über finanzielle Aspekte zu sprechen. Er fragte, ob Mittel aus dem europäischen Fonds für strategische Investitionen für das Projekt beantragt worden seien.

Die Vertreter der Femern A/S antworteten, es seien CEF-Mittel beantragt und genehmigt worden. Sie sagten darüber hinaus eine Protokollerklärung zu.

Protokollerklärung der Femern A/S:

„In der Diskussion ist die Frage offen geblieben, ob Femern A/S für das Projekt Mittel aus dem Europäischen Fonds für Strategische Investitionen (EFSI) bezieht oder beantragt hat. Dazu kann ich Ihnen mitteilen, dass wir keine EFSI-Mittel erhalten und auch nicht beantragt haben. Der Fehmarnbelt-Tunnel erhält Mittel aus dem Programm "Connecting Europe Facility" (CEF).“

Der schleswig-holsteinische AfD-Abgeordnete nahm an, dass beim Bau des Tunnelgrabens eine Aushubmenge von circa 10 Mio. Kubikmeter zu erwarten sei, und wollte wissen, wo diese verbleiben werde.

Die Vertreter der Femern A/S erläuterten, der Aushub werde für Landgewinnungsmaßnahmen verwendet. Der größte Teil werde nach Lolland für Landgewinnungsmaßnahmen östlich und westlich des Fährhafens verschifft. Ein Teil werde auch östlich der Fährhafenmole in Puttgarden aufgeschwemmt, doch sei er klein, weil die Insel Fehmarn von Naturschutzgebieten und Natura 2000-Gebieten umgeben sei. Sie betonten, es werde kein Material aus dem Tunnelgraben im Fehmarnbelt verklappt oder weiter ausgebracht.

Der Vorsitzende stellte daraufhin fest, dass hiermit die Selbstbefassung abgeschlossen sei.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Karl Schwinke, Berichterstattung

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

„Die Feste Fehmarnbelt-Querung: Planungen, Stand und Auswirkungen“

Vorsitz: Carl-Edgar Jarchow

Schriefführung: Karl Schwinke

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 19. März 2018 und führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Er beschloss zudem einstimmig eine Anhörung gemäß § 58 Absatz 2 GO. Als Auskunftspersonen waren Vertreter der Firma Scandlines GmbH Deutschland - die Herren Heiko Kähler und Marko Möller sowie Frau Astrid Ustrup-Jensen - anwesend.

Zeitgleich und am selben Ort tagte zu demselben Thema der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

II. Beratungsinhalt

Die Vertreter der Firma Scandlines GmbH stellten eingangs Ausgangsbedingungen und Leistungsspektrum des Unternehmens anhand einer Präsentation dar, die dem Protokoll 21-3 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein angehängt ist. Es kann über die Internetadresse der Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter www.buergerschaft-hh.de/parldok/ aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden. Die Vertreter der Firma Scandlines GmbH gaben ihrer Befürchtung Ausdruck, durch das staatlich subventionierte Projekt des Fehmarnbelttunnel-Baus wirtschaftliche Nachteile zu haben, und legten Wert darauf, dass dadurch andere Verkehrswege nicht zerstört würden. Bezugnehmend auf die Präsentation der Firma Femern A/S unter TOP 2 in derselben Ausschusssitzung, in der von 365 Tagen Verfügbarkeit der Verbindung gesprochen worden sei, betonten sie, dass auch die Scandlines GmbH dies leiste.

Der schleswig-holsteinische AfD-Abgeordnete knüpfte daran an, dass in der Präsentation von einem Nachweis der Schiffssicherheit im Zusammenhang mit dem Tunnelbau gesprochen worden sei, und bat dazu um nähere Erläuterung.

Der Vertreter der Firma Scandlines GmbH wies dazu auf die Baufahrzeuge hin, die während der Bauphase die von der Scandlines GmbH befahrene Route langsam kreuzten und eine zusätzlichen Belastung darstellten. Durch eine Simulation könne festgestellt werden, ob eine Gefahr für die bestehende Route oder Havarien befürchtet werden müssten.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete zeigte sich erstaunt, dass die Scandlines GmbH auch nach Bau des Fehmarnbelt-Tunnels (FBT) ihren Betrieb wie bisher aufrechterhalten wolle. Er erkundigte sich nach der Preisrelation der Fährüberfahrt zum Nutzungsentgelt für den Tunnel und nach den Erwartungen des Unternehmens hinsichtlich der Wettbewerbssituation.

Die Vertreter der Firma Scandlines GmbH erwähnten in dem Zusammenhang die Flexibilität in der Preisgestaltung: Zu schwachen Verkehrszeiten gebe es günstigere, zu starken etwas höhere Preise. Sie betonten, es dürfe nicht, wie von ihnen befürchtet, zu einem Preisdumping durch ein staatlich subventioniertes Projekt kommen.

Auf die Frage des Hamburger AfD-Abgeordneten nach der Höhe des Entgelts für die Nutzung des FBT durch einen Pkw, antwortete die schleswig-holsteinische Regierungsvertreterin, es sei ein Durchschnittspreis von vor längerer Zeit angesetzt worden, der weit unter dem derzeit von der Scandlines GmbH erhobenen Betrag liege.

Die Vertreter der Firma Scandlines GmbH sahen einen kardinalen Fehler in der Berechnung, denn unter den angenommenen 1,5 Mio. Pkw befänden sich 500 Tsd. Pkw., für die als „Shoppingverkehre“ keine üblichen Fährtarife gezahlt würden.

Der schleswig-holsteinische Abgeordnete des SSW fragte,

- wie die verkehrliche Anbindung von dänischer Seite aussehe,
- ob die Planungen die Firma Scandlines GmbH zufrieden stellten,
- ob es im Planungsverfahren noch andere Streckenvorschläge gebe und welche davon von der Firma favorisiert werde,
- ob die Fähren auch künftig noch Bahnverkehre transportieren würden und wie die Firma gegebenenfalls einen Wegfall kompensieren wolle.

Die Vertreter der Firma Scandlines GmbH sagten, dass sie nach Eröffnung des Tunnels nicht mehr mit dem Bahnverkehr rechneten, zumal die Bahn schon vorher ihre Verkehre über den Großen Belt abziehen werde. Die Anbindung in Dänemark erachteten sie als gut, denn sie garantiere eine störungsfreie Anbindung an den Hafen Rødby. Sie fügten hinzu, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ihre Vorstellung einer optimalen Anbindung vorgetragen zu haben. Weil die Verbindung aber an nachgeordneter Stelle im Wegenetz gesehen werde und dies nicht ihrer Idealvorstellung entspreche, diskutierten sie derzeit mit dem schleswig-holsteinischen Ministerium über Verbesserungsmöglichkeiten. In diesem Prozess würden sie gegebenenfalls auch Kompromisse eingehen. Sie betonten, es gebe eine Möglichkeit, den Hafen und die Feste Fehmarnbelt-Querung gleichberechtigt anzubinden.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE formulierte seine grundsätzliche Haltung, dass neue Straßen neue Verkehre generierten. Der bestehenden Fährverbindung erkenne er auch aufgrund der relativ hohen Taktfrequenz eine hohe Priorität zu. Zur Planung mit den emissionsfreien Schiffen wollte er wissen, ob die Technik dafür bereits auf dem Markt sei oder ob die Aussage dazu auf einem Vorgriff der technischen Entwicklung beruhe.

Der Vertreter der Firma Scandlines GmbH meinte, die Antwort hänge vom Adressaten der Frage ab. Die Anbieter würden mitteilen, die Technik sei vorhanden, während sie selbst nach ihren Erfahrungen mit der Hybrid-Umrüstung es so einschätzten, dass die Technik an Bord zwar gegeben sei, aber das Problem der Ladung bestehe, für die sie aufgrund der kurzen Hafenziegezeiten nur 12 Minuten zur Verfügung hätten. Sie sehen die Umstellung als machbar, aber schwierig an.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Karl Schwinke, Berichterstattung

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

„Sachstand zur Bekämpfung der Einbruchskriminalität“

Vorsitz: Carl-Edgar Jarchow

Schriftführung: Karl Schwinke

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 19. März 2018 und führte sie in derselben Sitzung abschließend durch.

Zeitgleich und am selben Ort tagte zu demselben Thema der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreter betonten, dass die Polizeidienststellen in Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen immer schon zusammengearbeitet hätten und es Austausch und gegenseitige Unterstützung zwischen den jeweiligen Randgemeinden gegeben habe. Dies prägte auch ein Stück weit die Zusammenarbeit im Bereich der Einbruchsbekämpfung, zumal die Landesgrenzen für die Täter keine Rolle spielten.

Sie berichteten, dass die Fallzahlentwicklung bundesweit bis circa 2005 relativ günstig verlaufen sei: Während man Anfang der 1990er Jahre im Wohnungseinbruch 16 Tsd. Fälle gehabt habe, sei diese Zahl bis circa 2005 auf 7000 zurückgegangen. Danach habe sich die Trendlinie mit leichten Schwankungen kontinuierlich nach oben bewegt.

Vor allem reisende Tätergruppen, die teilweise auch international arbeiteten, hätten diesen Verlauf 2015 bundesweit ansteigen lassen. Daraufhin sei in Hamburg die Besondere Aufbauorganisation (BAO) Castle eingerichtet worden, die eine deutlich intensiviertere Tatortarbeit, –auswertung und Serienerkennung betrieben und festgestellt habe, dass sich auch die Serientäter nicht nur auf Hamburg beschränkten. Weil sodann in den Umlandgemeinden Schleswig-Holsteins deutliche Fallzahlenanstiege eingetreten seien, die sie auf einen Verdrängungseffekt nach Einrichtung der BAO zurückführten, hätten sich alle Beteiligten relativ schnell mit dem Ziel an einen Tisch gesetzt, die Täter soweit zu verunsichern, dass sie sich aus der Gesamtregion entfernten. Dafür habe man gemeinsame, auf die Problematik der Wohnungseinbrüche ausgerichtete Informationsstrukturen aufgebaut. Dass

Schleswig-Holstein auch Sondereinrichtungen für die Bekämpfung des Wohnungseinbruchs eingerichtet habe, habe die Arbeit sehr erleichtert, da so die Zahl der Ansprechpartnerinnen und -partner in den Umlandgemeinden abgenommen habe und Informationen zur Lageentwicklung, zu täterorientierten Maßnahmen und Ermittlungsansätzen besser ausgetauscht werden können. Sie betrachteten die gemeinsame Arbeit als erfolgreich, denn fast parallel in beiden Ländern habe es 2016 einen ersten, 2017 einen deutlichen Fallzahlrückgang gegeben und auch in allen schleswig-holsteinischen Umlandgemeinden hätten die Fallzahlen abgenommen. In Stade allerdings habe man einen Anstieg beobachtet, was sie als Resultat eines Verdrängungseffekts werteten.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter meinte, aufgrund der Bevölkerungsdichte im so genannten Hamburger Speckgürtel und der guten Verkehrsanbindungen habe man sich der BAO Castle insbesondere im Hamburger Umland relativ zügig anschließen müssen. Durch Einrichtung einer ähnlichen Organisation in Pinneberg hätten sie dort die Einbrüche innerhalb von einem Jahr um 40 Prozent reduzieren können. Sie hofften, dass sich dieser Trend fortsetze. Am Hamburger Rand seien - anders als im Norden des Landes- die nichtdeutschen Täter auffällig. Während die Quote nichtdeutscher Täter im Norden circa 35 Prozent betrage, liege sie im Hamburger Umland bei 50 Prozent.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte bei den Senatsvertretern nach, welche Beteiligten sich an einen Tisch gesetzt hätten. Außerdem interessierte ihn, ob übergreifende Verkehrskontrollen im Zusammenhang mit der Wohnungseinbruchskriminalität lediglich zwischen den einzelnen Polizeikommissariaten abgesprochen oder von höherer Stelle veranlasst würden.

Die Senatsvertreter antworteten, in Hamburg habe sehr schnell die BAO Castle als zentrale Ansprechorganisation für Schleswig-Holstein fungiert. In Schleswig-Holstein seien gemeinsame Maßnahmen zuerst mit den Umlandgemeinden und dem Landeskriminalamt und schließlich dann mit den Sonderorganisationen abgesprochen worden.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter ergänzte, dass sich die Polizeidirektionen mit den zuständigen Kommissariaten in Hamburg austauschten und gemeinsame Kontrollen organisierten. Diese dienten allerdings eher dazu, ein Zeichen zu setzen und zögen eher Verdrängungseffekte nach sich.

Auf Nachfrage der Hamburger SPD-Abgeordneten, ob die Zusammenarbeit fortgesetzt werde, bestätigte der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter dies. Nur weil eine Abnahme der Fallzahlen zu beobachten sei, werde diese nicht beendet.

Als der schleswig-holsteinische AfD-Abgeordnete wissen wollte, ob auch die Aufklärungsquote einen positiven Trend aufweise, berichtete der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter, dass die Aufklärungsquote um einen Prozentpunkt auf knapp 12,6 Prozent habe erhöht werden können. Er gehe aber von einem weiteren Anstieg aus, da sie die Ermittlungen intensiviert hätten und Tatserien einzelnen Tätern zuordnen könnten.

Der Senatsvertreter bezeichnete die Aufklärungsquote als eins der schwierigsten Themen. In Hamburg liege sie bei knapp 12 Prozent. Sie hänge im Wohnungseinbruch immer sehr stark davon ab, was man an Serien beweissicher zuordnen könne.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten bewerteten auch die Kooperationsprojekte im Bereich der Prävention sehr positiv. Auch wenn die Effekte schwer messbar seien, falle auf, dass es im Verhältnis deutlich weniger vollendete Taten und mehr Einbruchsversuche gebe, was sie neben verbesserten mechanischen Sicherungen auf die Prävention zurückführten.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter berichtete, man liege bei 46 Prozent Versuchsstraftaten, es verbleibe also die Hälfte aller Wohnungseinbrüche in diesem Stadium, was er für einen guten Wert halte.

Auch da, so der Senatsvertreter, sei der Verlauf synchron.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Karl Schwinke, Berichterstattung