



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

19. Wahlperiode - 5. Sitzung

am Freitag, dem 18. Januar 2019, 16:30 Uhr,
im Sitzungszimmer 151 im Hamburger Rathaus

Protokoll

der öffentlichen Sitzung

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

Sitzungsdatum: 18. Januar 2019
Sitzungsort: Hamburg, Rathaus, Raum 151
Sitzungsdauer: 16:35 Uhr bis 19:05 Uhr
Vorsitz: Abg. Karl Schwinke (SPD)
Schriftführung: Abg. Carl-Edgar Jarchow (FDP)
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. Abstimmung der Landesplanungen vor allem im Bereich Bauen (Wohnen und Gewerbeansiedlung), Grünplanung (z.B. Erhalt der Grünachsen) und Verkehr
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Velorouten der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
3. Knotenuntersuchung des Schienenknotenpunktes Hamburg
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

4. Resolution zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft)
5. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Martina Friederichs (SPD)
Abg. Carl-Edgar Jarchow (FDP)
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Karl Schwinke (SPD)
Abg. Dennis Thering (CDU)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
Abg. Andrea Oelschläger (AfD)

III. Weitere Abgeordnete

Abg. Ksenija Bekeris (SPD)
Abg. Martin Bill (DIE GRÜNEN)
Abg. Heike Sudmann (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Michael Westenberger (CDU)

IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Frau	Erste Baudirektorin	Susanne Metz
Herr	Tarifbeschäftigter	Gabor Gottlieb

Behörde für Umwelt und Energie

Herr	Leitender Regierungsdirektor	Bernd-Ulrich Netz
------	------------------------------	-------------------

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Herr	Staatsrat	Andreas Rieckhof
Frau	LRD'in	Dr. Alexandra Schubert
Herr	OBauR, Leiter Arbeitsstab Radverkehr	Olaf Böhm
Herr	RD	

Außerdem:

Herr	Angestellter, Leiter der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg	Jakob Richter
------	--	---------------

Herr	Angestellter, Verkehrsreferent Metropolregion Hamburg	Oliver Mau
------	--	------------

Frau Angestellte Projektkoordinatorin Radschnellwege Dr. Susanne Elfferding
Metropolregion Hamburg

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

Abg. Kai Vogel (SPD)
Abg. Wolf Rüdiger Fehrs (CDU)
Abg. Lukas Kilian (CDU)
Abg. Barbara Ostmeier (CDU)
Abg. Tobias von Pein (SPD)
Abg. Kathrin Wagner-Bockey (SPD)
Abg. Stephan Holowaty (FDP)
Abg. Jörg Nobis (AfD)

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

Abg. Ines Strehlau (Bündnis '90/ DIE GRÜNEN)

VII. Weitere Abgeordnete des schleswig-holsteinischen Landtags

Abg. Ole-Christopher Plambeck (CDU)
Abg. Dr. Andreas Tietze (Bündnis '90/ DIE GRÜNEN)

VIII. Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Staatssekretär Dr. Thilo Rohlf

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration

Staatssekretärin Kristina Herbst

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

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

X. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit: 8 Personen

Vor Eintritt in die Tagesordnung beschlossen die Ausschüsse jeweils einstimmig, den TOP 4 in der aktuellen Sitzung nicht zu behandeln, da im Vorfeld noch weiterer Beratungsbedarf bestehe.

Zu TOP 1

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

Zu TOP 2

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die gezeigte Präsentation ist diesem Protokoll beigefügt (Anlage 1)

Zu TOP 3

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die gezeigte Präsentation liegt diesem Protokoll bei (Anlage 2)

Zu TOP 4

Dieser TOP wurde nicht behandelt (s.o.).

Zu TOP 5

Der schleswig-holsteinische Ausschuss beschloss einstimmig die bereits im Hamburger Kalender vorgesehenen Sitzungstermine. Von Hamburger Seite gab es keine Wortmeldungen zu diesem TOP.

Karl Schwinke (SPD) (Vorsitz)	Carl-Edgar Jarchow (FDP) (Schriftführung)	Dr. Monika Potztal (Sachbearbeitung)
----------------------------------	--	---

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

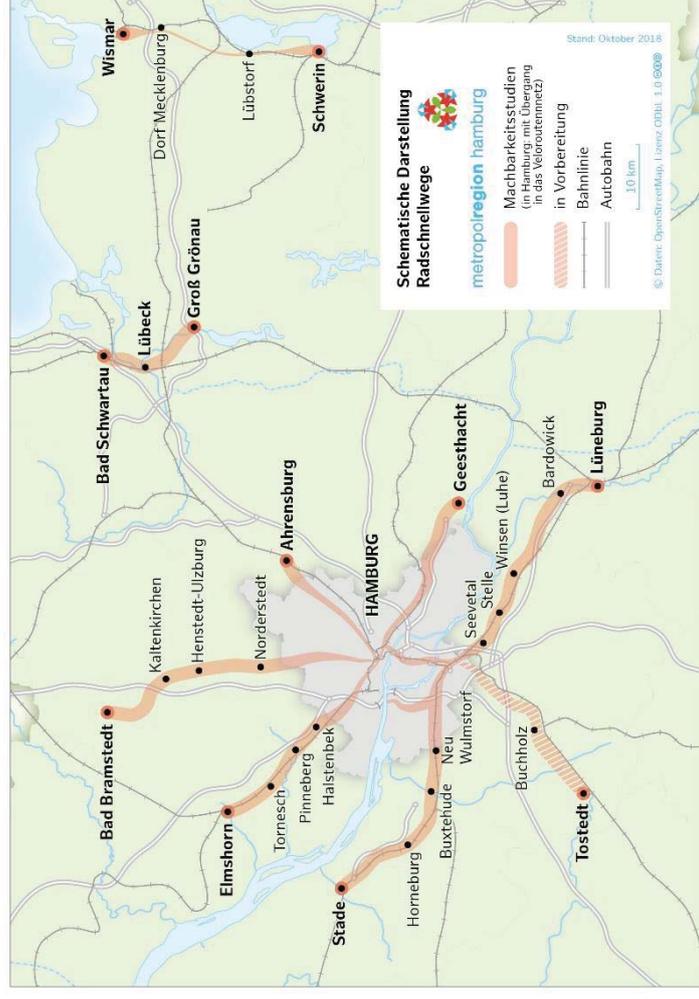


18. Januar 2019

Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg



- **Ziele**
 - ▶ Optimale Angebote auch für längere Strecken schaffen (Schwerpunkt: Pendlerverkehre)
 - ▶ Potenzielle E-Mobilität erschließen
 - ▶ Verkehrsinfrastruktur gezielt entlasten
 - ▶ Erreichbarkeiten verbessern
 - ▶ Mobilitätsketten ermöglichen
- Konzept für Radschnellwege in Hamburg mit Anbindung des Umlands
- Übergang in das Veloroutennetz



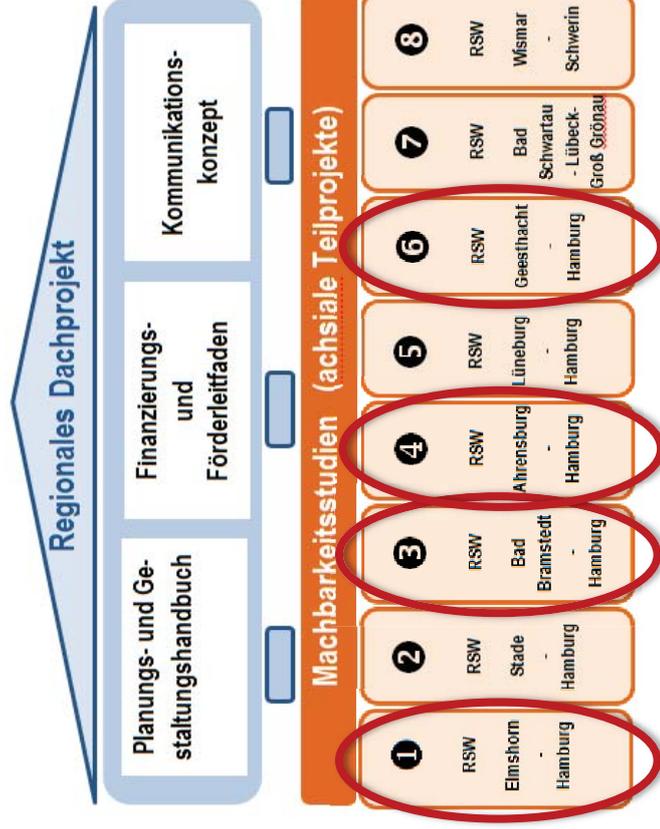
Korridore für Machbarkeitsstudien mit
Übergängen in das Hamburger Veloroutennetz
(Stand: Januar 2019)

Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg



- Von der Potenzialanalyse zur Machbarkeitsstudie

- ▶ 15.9.2017: Neues MRH-Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ beschlossen, Umfang > 1,2 Mio. EUR, 80 %-ige Förderung durch die MRH
- ▶ Machbarkeitsstudien für vier gemeinsame Korridore Hamburg/Schleswig-Holstein:
 - Trassenfindung, konkrete Maßnahmenkonzepte, Kosten
- ▶ Kooperation der Kreise, Städte und Gemeinden sowie der Freien und Hansestadt Hamburg in gemeinsamen Arbeitskreisen
- ▶ Enge Verzahnung der Teilprojekte
- ▶ Projektkoordination durch die Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg
 - → Ziel: Grundlagen für spätere Detailplanungen und möglichen Bau schaffen



Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg



metropolregion hamburg

• Was folgt nun?

Machbarkeitsstudien

Grobe Trassenfindung

Bestandsanalyse, Variantendiskussion



→ **Ermittlung Vorzugstrasse**

Einbindung Politik

Bürger: Online-
Beteiligung

Bürger: Workshop-
Veranstaltung(en)



Detaillierte Trassenfindung

Aufzeigen Machbarkeit, Lagepläne,
Steckbriefe, Prinzipiskizzen, Kosten etc.



→ **Handlungs- und Umsetzungskonzept**

Einbindung Politik

Einrichtung projektbegleitende **Arbeitsgruppe** (pro Korridor)

Teilnehmer: Landkreise (Gesamtfederführung)+ Kommunen Umland,

BWVI (Federführung FHH) + Bezirksämter / (HPA)

+ Austausch mit
Verbänden

METROPOLREGION HAMBURG

Radschnellwege:

Über die Velorouten in die Hamburger City



metropolregion hamburg

- Verknüpfung der Radschnellwege aus dem Umland mit dem kommunalen Netz
- Velorouten als bezirks- und stadtteilübergreifendes Hauptnetz / „Rückgrat“: 280 km
- bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrsarmen Strecken
- Ziel: ganzjährig und ganztäglich sicher, zügig und komfortabel befahrbar
- Ausbau in bundesweitem Standard



METROPOLREGION HAMBURG

Bild: BWVI

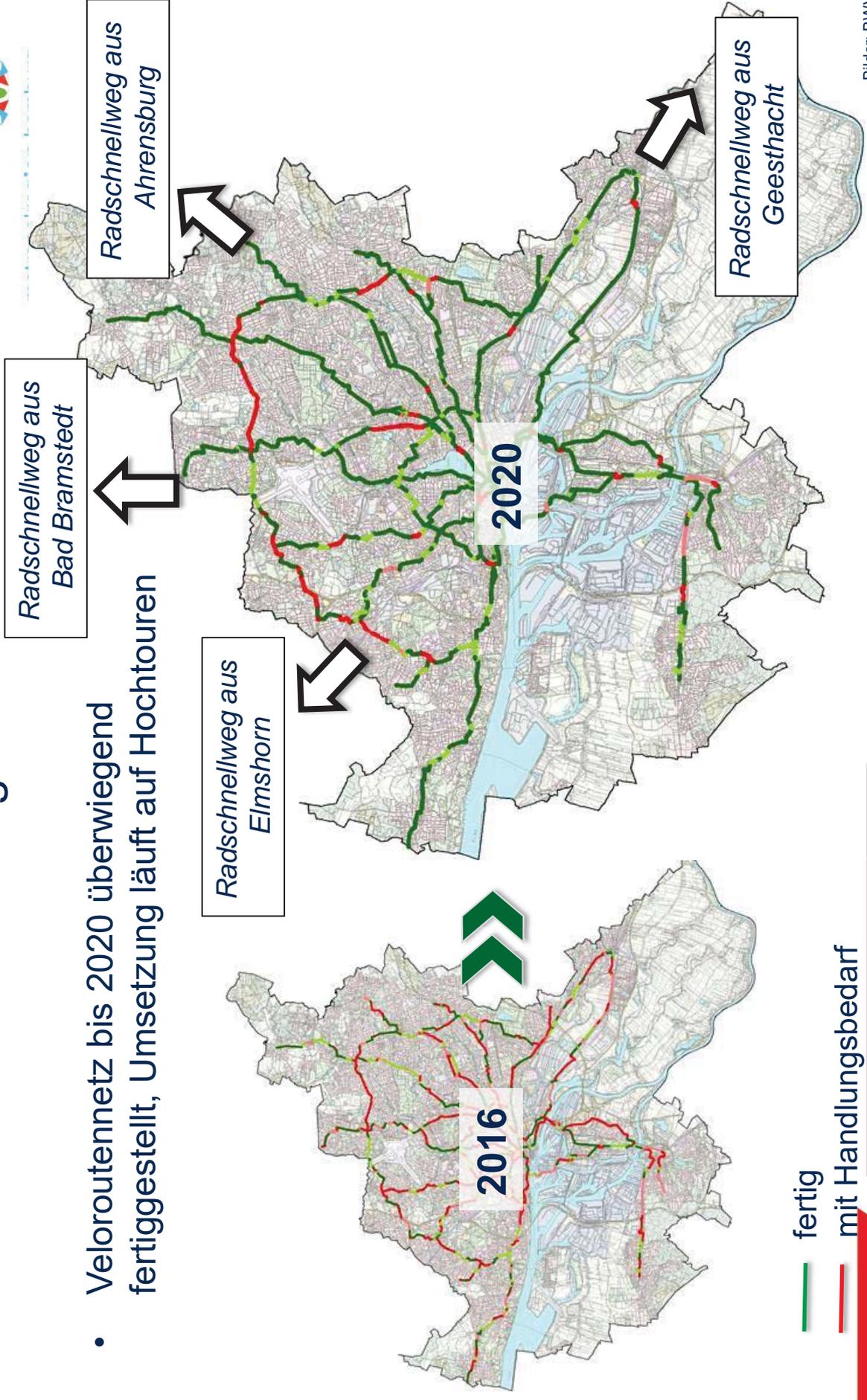
Velorouten: So kann (und soll) es aussehen

- Verlässliche Infrastruktur, von der Landesgrenze bis in die City



Der Anschluss wird sichergestellt

- Veloroutennetz bis 2020 überwiegend fertiggestellt, Umsetzung läuft auf Hochtouren



— fertig

— mit Handlungsbedarf

METROPOLREGION HAMBURG

Bilder: BWVI

Fazit/Ausblick



- Machbarkeitsstudien liefern wichtige Grundlagen für spätere Planung und Bau
- Große Herausforderungen im dicht bebauten Umfeld und in sensiblen Landschaftsräumen
- Fortsetzung der gut funktionierenden interkommunalen/ länderübergreifenden Kooperation, Sicherstellung sinnvoller Übergabepunkte an der Landesgrenze
- Fördermittel des Bundes sichern, Hamburger Korridore vorsorglich bereits angemeldet

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



KNOTEN HAMBURG

Darstellung in der Präsentation durch das BMVI auf Folie 30 in Präsentation unter folgendem Link:

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/bewertung-schienenwegeausbau-des-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile

Anlage 2

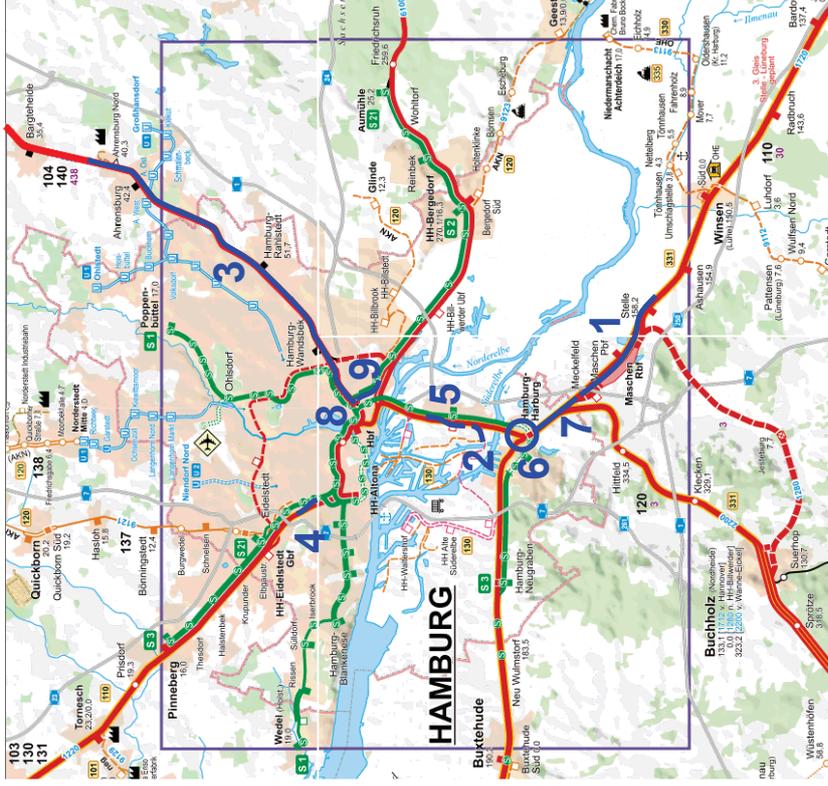
BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030 – SCHIENE

Eisenbahnknoten Hamburg (im Bau, nicht Ergebnis der neuen Knotenuntersuchung)

- 1) Zweites Gleis Umfahrung Maschen Ost
- 2) Zweites Gleis Kornweide nach Norden

Ergebnisse Knotenuntersuchung Nov. 2018

- 3) S4 Ost
- 4) S4 West (Überwerfungsbauwerk in Altona Nord)
- 5) Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg
- 6) Bahnhof Harburg (Verbindungskurve)
- 7) Überwerfungsbauwerk Meckelfeld
- 8) Hauptbahnhof: zusätzlicher Bahnsteig an Gleis 9
- 9) Zweites Gleis von Rothenburgsort bis ca. Anckelmannsplatz
- 10) Bahnsteiggleis Elmshorn



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

„Abstimmung der Landesplanungen vor allem im Bereich Bauen (Wohnen und Gewerbeansiedlung), Grünplanung (z.B. Erhalt der Grünachsen) und Verkehr“

Vorsitz: Dr. Karl Schwinke

Schriftführung: Carl-Edgar Jarchow

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 18. Januar 2019. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich und am selben Ort tagte dazu der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

II. Beratungsinhalt

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und –vertreter führten wie folgt in das Thema ein. Vor wenigen Tagen habe die erste Sitzung des Dialogs für Raumplanung Hamburg/Schleswig-Holstein mit der Senatorin der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und dem Innenminister des Landes Schleswig-Holstein, Herrn Grote und der jeweiligen Arbeitsebene stattgefunden. Die Einrichtung dieses regelmäßigen Dialogs basiere auf einem Beschluss der gemeinsamen Kabinettsitzung Hamburg/Schleswig-Holstein vom 29. Mai 2018. Sein Ziel sei es, den strategisch-politischen Austausch über die räumliche Entwicklung im engeren Verflechtungsraum Hamburg/Schleswig-Holstein zu intensivieren. Dadurch solle auch die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Bereich der Raum- und Siedlungsentwicklung zum beiderseitigen Vorteil weiter ausgebaut werden. In der erwähnten ersten Sitzung sei es um einen Austausch der Sachstände zu den in dem Arbeitsprogramm 2018/2019 verabredeten vier Themen gegangen:

- Gemeinsames Raumstrukturkonzept für den engeren Verflechtungsraum Hamburg/Schleswig-Holstein,
- Wohnungsmarktentwicklung,
- Weiterentwicklung der Nachbarschaftsforen und
- Zusammenarbeit im Bereich XPlanung.

Sie skizzierten die hierbei getroffenen konkreten Verabredungen:

Beim Thema Raumstrukturkonzept kämen beide Landesplanungen überein, dass vor dem Hintergrund der sich weiter abzeichnenden Wachstumsdynamik der Metropole Hamburg und ihrem engeren Verflechtungsbereich in Schleswig-Holstein und den daraus resultierenden Herausforderungen eine verbesserte Abstimmung und Weiterentwicklung der räumlichen Entwicklung in diesem Raum erforderlich sei.

Auf der Basis der teilweise neu geschaffenen räumlichen Planungsgrundlagen beider Länder und dem Bekenntnis zu gemeinsamen planerischen Grundprinzipien wie dezentrale Konzentration, Achsenkonzept, Freiraumsicherung und nachhaltige Verkehrsentwicklung solle bis Ende 2019 ein gemeinsames Raumstrukturkonzept für den engeren Verflechtungsraum Hamburg/Schleswig-Holstein erarbeitet werden. Neben textlichen Ausführungen zu den Entwicklungszielen für diesen Raum sollten die zentralen Aussagen auch in Form einer visualisierten Leitbildkarte dargestellt werden. Vor dem Hintergrund der für die Entwicklung des Raumes entscheidenden Verkehrsentwicklung und Verkehrsvorhaben werde dabei neben der Landschaftsplanung die Verkehrsplanung eng eingebunden. Dabei sollten auch Flächennutzungskonflikte, zentrale Planungsvorhaben und strategische Projekte im engeren Verflechtungsraum Hamburgs identifiziert werden.

Darüber hinaus solle neben der gegenseitigen Einbindung von Behördenvertreterinnen und -vertretern beider Länder bei relevanten räumlichen Planungsprozessen im Rahmen des ITS-Weltkongresses 2021 in Hamburg ein gemeinsames Projekt zum autonomen Fahren im „kleinen“ Grenzverkehr durchgeführt werden.

Bei der Wohnungsmarktentwicklung seien beide Länder der Auffassung, dass auch in Zukunft der Schaffung von (gefördertem) Wohnraum und der Bereitstellung von Bauland große Bedeutung zukomme. Es bestehe daher Einigkeit darüber, dass besonders die Wohnraumförderungen der Länder auf einem hohen Niveau zu verstetigen seien. Zur dauerhaften Entspannung des Wohnungsmarktes bedürfe es aber auch des freifinanzierten Geschosswohnungsbaus und der verschiedenen Eigentumsformen. Aus diesem Grunde müssten die Bezirke Hamburgs beziehungsweise die Städte und Gemeinden Schleswig-Holsteins darin gestärkt werden, ihre spezifische Attraktivität zu nutzen und bedarfsgerechten Wohnungsbau anzubieten. Die Innentwicklung solle weiterhin Vorrang genießen, aber auch der Ausweisung neuer Bauflächen komme eine große Bedeutung zu. Insbesondere im Hamburger Umland sei wichtig, neben den vorhandenen auch neue und zusätzliche Potenziale im Bereich der Siedlungsachsen zu erschließen. Die Lagegunst vieler Wohnstandorte hänge wesentlich davon ab, dass sie nicht nur ein attraktives Wohnumfeld und eine gute Ausstattung mit Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen aufwiesen, sondern auch, dass man von ihnen den Arbeitsplatz gut und schnell erreichen könne. Die Erschließung neuer Potenziale für den Wohnungsbau bedinge daher – auch aus Sicht vieler Kommunen im schleswig-holsteinischen Umland - eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Dies setze voraus, dass nicht nur die verschiedenen Träger des Nahverkehrs eng kooperierten und Verbundlösungen angeboten würden, sondern auch dass die Kommunen aus integrierter Perspektive Siedlungs- und Verkehrsentwicklung planten und sich bei der Fortentwicklung der Verkehrssysteme stärker in Abstimmungs- und Planungsprozesse einbringen würden.

Beide Länder würden die kommunalen Akteure in geeigneten Teilräumen auffordern, ihre Problemstellungen und Lösungsstrategien im Rahmen „Regionaler Wohnungsmarktkonferenzen“ gemeinsam zu erörtern. Im Rahmen des Leitprojektes „Wohnen der Metropolregion Hamburg“ stünden ab Sommer 2019 dafür Fördermittel zur Verfügung.

Hinsichtlich der Nachbarschaftsforen stimmten beide Länder überein, dass die Nachbarschaftsforen ein wichtiges Instrument auf kommunaler Ebene seien, um die Zusammenarbeit auf Ebene der Landesplanungen zu ergänzen. Es sollten daher nicht nur die bestehenden Nachbarschaftsforen weiter unterstützt werden, sondern auch zwei neue Nachbarschaftsforen etabliert werden:

1. Zwischen dem Hamburger Bezirk Wandsbek und dem Kreis Stormarn und
2. zwischen dem Hamburger Bezirk Hamburg-Nord und der Stadt Norderstedt.

Beide Landesplanungen würden dafür ihre Akteure vor Ort ansprechen und für deren Einrichtung werben. Dabei sollten auch bereits vorhandene Strukturen mitgenommen werden. Des Weiteren sollten auch die ARGE Hamburg Rand und der Lenkungsausschuss der MRH einbezogen werden. Die Nachbarschaftsforen könnten Plattformen sein, um zu konkreten Projekten in der Region zu kommen.

Durch die Einführung und Umsetzung des so genannten XPlan-Standards werde der grenzüberschreitende Datenaustausch verbessert. Die Standardisierung der Bauleitpläne sei nicht nur wichtig für die Behörden und Kommunalverwaltungen, sondern auch für Ingenieurbüros und die Wirtschaft. Zudem werde die Analyse und Auswertung der Planungen vereinfacht.

Ziel sei es, eine gemeinsame Planungsplattform zu errichten. Hierzu solle im ersten Schritt eine Kooperationsvereinbarung erarbeitet werden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter stellten vor diesem Hintergrund fest, dass sich der Dialog lohne, die Zusammenarbeit und die gemeinsamen Abstimmungen in diesem Bereich für beide Länder neue Perspektiven eröffneten und auch zu ganz konkreten Maßnahmen führten. Sie freuten sich daher auf die Fortführung dieses Dialogs, eine nächste Sitzung auf Ebene der Hausspitzen soll nach der Sommerpause 2019 stattfinden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass der Dialog zur Raumplanung aktuell sehr positiv begonnen habe. Die angestrebte Erstellung einer Raumstrukturkarte sei ein wichtiger Schritt, im Herbst würden sie weitere Ergebnisse bekanntgeben können.

Mit Bezug auf das Darstellungsziel einheitlicher Siedlungsräume über Länder- und Gemeindegrenzen hinweg wollten die Hamburger CDU-Abgeordneten wissen, ob auch Raum für spezifische Lösungen im Einzelfall durch die Träger der Planungshoheit bleibe, wie beispielsweise beim gemeinsamen Gewerbegebiet zwischen Stapelfeld und Rahlstedt.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE meinten, dass man die soeben dargestellten Ziele bereits in den 1990er Jahren in einem Gemeinsamen Ausschuss der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen verfolgt habe und wollten daher wissen, was nun neu sei. Ihrem Eindruck nach seien gute Absichten, aber keine Veränderungen erkennbar. Der Drittmix beispielsweise müsste für Hamburg überholt sein, weil inzwischen fast 50 Prozent aller Haushalte einen Anspruch auf geförderten Wohnraum hätten. Bezug nehmend darauf, dass viele Menschen nicht dort wohnen könnten, wo sie arbeiteten und es daher in Hamburg eine hohe Zahl von Einpendlerinnen und Einpendlern gebe, interessierte sie, ob man aus ökologischer und ökonomischer Sicht auch im Blick behalte, wie man diese Zahl senken könne. In Holland gebe es rund um Amsterdam Kooperationen zwischen der Stadt und den Gemeinden, in denen versucht werde, gemeinsame Arbeitsstandorte festzulegen.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/ DIE GRÜNEN fragten, ob es über die zwei genannten hinaus noch weitere Nachbarschaftsforen gebe und inwieweit bei der Ausweisung von Baugebieten in den Hamburger Randgemeinden mit Hamburg Absprachen hinsichtlich der Grünachsen getroffen würden, da sie letztere im Sinne einer „grünen Lunge“ für unbedingt erforderlich hielten.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten drückten ihr leichtes Befremden darüber aus, dass die Landesregierungen sich getroffen und eine Presseerklärung herausgegeben hätten, die dem Parlament aber nicht zugeleitet, geschweige denn ihnen im Vorwege zur Kenntnis gegeben worden sei. Sie warben dafür, diese Abläufe künftig anders zu gestalten, denn eine zeitgerechte Parlamentsbeteiligung sei ihrer Einschätzung nach in aller Sinne. Sie fragten darüber hinaus, nach welchen

Auswahlkriterien hinsichtlich der Nachbarschaftsforen vorgegangen worden sei. Aus ihrer Sicht wäre es auch sehr sinnvoll, den Raum Bergedorf/ Geesthacht in Betracht zu ziehen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten zur Frage der CDU-Abgeordneten das Ziel, dass die gemeinsamen Abstimmungen zunähmen und auch die kommunale Planung verbinde.

Auf die Frage der Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE antworteten sie, dass sich die Kernpunkte der Fragestellungen nicht veränderten, aber die Herangehensweisen neu seien, beispielsweise durch die gemeinsame Verabredung, eine visualisierte gemeinsame Leitbildkarte und eine gemeinsame textliche Ausführung dazu zu erarbeiten, nachdem es bislang nur die jeweiligen Landesentwicklungspläne in den Ländern gebe.

Den schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten entgegneten sie, dass der erste Dialog zwischen der Senatorin und den Ministern auf Arbeitsebene erst eine Woche zurückliege und ihre Berichterstattung im Ausschuss so ziemlich aktuell sei.

Auf den Beitrag der schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/ DIE GRÜNEN bekräftigten sie, es gehe ihnen selbstverständlich um die Sicherung der Freiräume und der Grünzüge, aber auch um nachhaltige Verkehrsentwicklung und die ÖPNV-Anbindungen. All diese Aspekte versuchten sie mitzudenken.

Bezüglich der Auswahlkriterien für die Nachbarschaftsforen führten sie aus, auf die kommunalen Wünsche vor Ort eingegangen zu sein. Sie hätten nur die beiden erwähnt, die aktuell neu hinzu kämen. Die Arbeit der Nachbarschaftsforen begleiteten sie seit vielen Jahren über eine Arbeitsgemeinschaft, wobei sich jetzt zeige, dass einige Teilräume über die Treffen der Ersten Bürgermeister hinaus eine Verstetigung solcher Kooperationsansätze suchen. Dies wollten sie unterstützen und versuchen, ein größeres, umfassenderes Netz um Hamburg herum in einer Struktur von Nachbarschaftsforen zu schaffen. Bislang gebe es eins im Süden Richtung Niedersachsen, eins Richtung Schleswig-Holstein und es bestehe die Idee, zwei weitere im schleswig-holsteinischen Bereich hinzuzufügen.

Zu der seit vielen Jahrzehnten bestehenden Zusammenarbeit der beiden Länder führten sie aus, früher habe es eine gemeinsame Landesplanung gegeben, die über viele Jahre über feste Entschlüsse von beider Landesregierungen den gesamten Hamburger Randbereich gesteuert, geplant, die Achsenendpunkte festgelegt, die großen Verkehrsachsen begleitet und Naherholungsmaßnahmen gefördert habe. Somit setzten sie auf einer traditionell sehr engen Kooperation auf. Mit Gründung der Metropolregion 1988/98 seien die bilateralen Landesplanungen aufgelöst worden und die Metropolregion habe diese Zusammenarbeit in dem größeren Raum der Region übernommen. Insbesondere Hamburg und Schleswig-Holstein wollten tiefer in gemeinsame Abstimmungen und Planungen einsteigen, als es die Metropolregion mit ihrer Vielzahl von Trägern könne. In Schleswig-Holstein sei es schwer, Gemeinden zum Wohnungsbau zu bewegen, weil die Verkehrsprobleme teilweise im Randbereich von Hamburg sehr groß seien. Dies rufe nach einer intensiveren Abstimmung.

Wichtig sei laut Auffassung der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter, geplante Veränderungen in diesen Bereichen im festen Verbund mit Hamburg in Angriff zu nehmen. Daher fließe die gesamte Grünplanung aus den Landschaftsrahmenplänen in den Entwurf des Landesentwicklungsplanes ein und solle später in die konkreten Regionalpläne, wie den Regionalplan Hamburg-Rand, weitergeleitet werden. Einen solchen Schritt, dass Siedlungsachsen, Freiraumachsen und Biotopverbundachsen über die Grenze hinaus dargestellt würden, habe es in der Vergangenheit noch nicht gegeben und stelle eine neue Qualität der Zusammenarbeit dar. Begleitend gebe es auch ein Leitprojekt der Metropolregion, in dem man diese übergreifenden Biotopachsen darstellen wolle. Diese würden auch in das Raumstrukturkonzept eingehen, das als eine Art Masterplan für die zukünftige Entwicklung in Hamburg und Schleswig-Holstein Ende des Jahres vorliegen und für die Bereiche Siedlung, Freiraumplanung, Erholungsplanung und insbesondere auch

ÖPNV-Planung im verdichteten Hamburger Randbereich konkrete feste Statements und räumliche Darstellungen enthalten werde.

Zur Frage der kommunalen Bauleitplanung erklärten sie, dass die Landesplanung als eine übergeordnete Planung sich auch von Anfang an mit den Kreisen und kommunalen Trägern abstimmen und die kommunale Bauleitplanung beachten müsse. Die konkrete Planungs- und Bautätigkeit von Wohnen und Gewerbe liege bei den Gemeinden und Städten, was eine enge Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene erfordere. Hier liege eine Herausforderung im Hamburger Randbereich, weil der Stadtstaat Hamburg Kommune und Land zugleich sei, die schleswig-holsteinische Regierung aber nur viele übergreifende Vorgaben machen könne.

Bezug nehmend auf die Äußerung der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bezeichneten es die Senatsvertreterinnen und -vertreter als eher beruhigend, dass langfristig angelegte Strategien planerisch und politisch Bestand hätten. Mit dem Regionalentwicklungskonzept von 1994 und 2000 sei man auf dem richtigen Weg gewesen, wenn auch viele Maßnahmen und Projekte inzwischen überholt seien, immer neue hinzukommen und gelegentlich die Strategien gerade im Verkehrsbereich angepasst und modernisiert werden müssten. Wohnortnahe Arbeitsplätze seien wünschenswert und wenn man sie über planerische Mittel erreiche, hielten sie dies für sehr gut. Aber die wirtschaftliche Kraft dieser Metropolregion, deren Attraktivität bis nach Schwerin und Wismar ausstrahle, hänge auch wesentlich damit zusammen, dass sie ein gemeinsamer Arbeitsraum sei. Daher strebten sie auch eine Vergrößerung der länderübergreifenden nachhaltigen Mobilität an. Auch die grundsätzliche Erfahrung zeige, dass die berufliche Mobilität so groß sei, dass die reale Mobilität gefördert werden müsse. Die politische Zielsetzung, die Anzahl der Pendler zu vermindern, hätten sie nicht.

Es sei die große Stärke der Nachbarschaftsforen, dass Fragen des Wohnungsbaus, der Mobilität und der sozialen Infrastruktur mit den örtlich Zuständigen im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit zu erörtern. Wichtig sei auch die Versorgung der Standorte im Hinblick auf digitale Notwendigkeiten zu betrachten.

Hinsichtlich der räumlichen Nähe von Wohnen und Arbeiten gaben sie zu bedenken, dass eine Reihe von Betrieben ein größeres Störpotenzial hätten und deshalb auf eine Gewerbe- oder Industrieflächenausweisung angewiesen seien, die bei stärkerer Besiedlung immer schwieriger werde. Aus diesem Grunde sei Ende 2014 eine Neuauflage des Leitprojekts GEFEK – Gewerbeflächenentwicklungskonzept - und GEFIS -Gewerbeflächeninformationssystem in der Metropolregion beschlossen worden. Mit GEFEK sei eine szenarienartige Fortschreibung, wie sich die Nachfrage in den Regionen entwickeln werde, und eine Erhebung der derzeit vorhandenen Standorte vorgelegt worden. Derzeit arbeite man an einer Neuerstellung des GEFIS. Es solle so angelegt sein, dass man sich künftig jährlich mit den Wirtschaftsförderungen und den Planern auf den verschiedenen Ebenen zusammensetze und ein Monitoring durchführe. Man wolle in einen qualitativen Austausch kommen, welche Art von Flächen inzwischen stärker nachgefragt werde und wie man die große Nachfrage nach solchen Flächen gut verträglich mit anderen Planungszielen bewältigen könne.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten wollten wissen, wie Projekte der Metropolregion, wie beispielsweise der grenzüberschreitende Biotopverbund, mit den gemeinsamen Vorhaben der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein in Einklang gebracht würden und wer jeweils auf welcher Ebene plane. Bezug nehmend auf das erwähnte räumliche Leitbild mit Anknüpfungspunkten an Schumachers Achsenkonzept erkundigten sie sich, ob es dafür insgesamt ein Motto gebe.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete fragte, in welchem Umfang es derzeit mit der angeregten gemeinsamen Planung zwischen Hamburg und Schleswig-

Holstein in den Hamburger Randgemeinden Sinn habe, eigene Stadt- oder Gemeindeentwicklungskonzepte voranzutreiben und wie man kurzfristige Planungen und längerfristige Konzepte einfließen lassen könne. Zu den Nachbarschaftsforen wies er darauf hin, dass Norderstedt sich mit anderen Umlandgemeinden hinsichtlich des wirtschaftlichen Teils in der NORDGATE-Kooperation befinde. Sei es nicht sinnvoll, den Bereich des Nachbarschaftsforums Hamburg- Nord/ Norderstedt auf diesen Bereich auszudehnen?

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und –vertreter hielten es für eine gute Anregung, das Nordgate in die Nachbarschaftsforen mit aufzunehmen und wollten dies vorschlagen, wenn sie die Kommunen und Bezirke in Hamburg ansprächen.

Zu den SPD-Abgeordneten meinten sie, es komme gerade darauf an, die Leitbilder in beiden Ländern zusammenzuführen und sie in den Kernbereichen auf einen gemeinsamen Weg zu bringen. Das Denken in funktionalen Räumen solle weiter vorangebracht werden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten zum Biotopverbund und der Frage, wie die verschiedenen Darstellungsformen und Konzepte ineinander griffen, aus, dass der Biotopverbund eine Fachebene im Landschaftsprogramm Hamburgs und materiell das „Grüne Netz“, das Freiraumsystem Hamburgs, betreffe. Man habe versucht –wofür der Ansatz aus der Metropolregion wertvoll sei-, eine fachliche Vorarbeit zu leisten, um das Verständnis von einem gemeinsamen, konsistenten Biotopverbund zu vertiefen, da ihrer Erfahrung nach auch die Öffentlichkeit nur schätze, was sie kenne.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und –vertreter ergänzten zur rechtlichen Bedeutung, dass Biotopverbundachsen nicht verbindlich durch den Planungsdialog oder die Metropolregion geregelt würden, weil die Kompetenz dafür ausschließlich bei den beiden Ländern liege. Bei einem grenzüberschreitenden Planungsdialog oder dem Leitprojekt der Metropolregion gehe es darum, in Achtung der eigenen rechtlichen Zuständigkeit der Planungsträger danach zu suchen, wo man eine Entwicklung aus der eigenen rechtlichen Verantwortung heraus verändern könne, um dem grenzüberschreitenden Aspekt besser Rechnung zu tragen.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete sah seine Frage nach der Empfehlung für die Kommune im Umland, wie sie sich in Anbetracht ihrer derzeit laufenden langfristigen Planungen auf die Vorhaben zwischen den Ländern einzustellen habe, als nicht beantwortet an.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und –vertreter erklärten, dass die kommunale Planungshoheit bei der Kommune in Henstedt-Ulzburg liege. Sie hofften, dass diese nicht nur in ihren eigenen Grenzen, sondern in funktionalen Räumen denke und sich mit ihren Partnern in der Umgebung abstimme.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wollten bezüglich des ÖPNV aus der Region Bergedorf in die Hamburger Innenstadt wissen, wie bei der Änderung des HVV-Tarifs auf die zwei Zonen die Abstimmung zwischen den beiden Ländern erfolgt sei, zumal sich für die Pendlerinnen und Pendler höhere Ticketpreise ergeben hätten. Des Weiteren interessierte sie, welches Ziel die schleswig-holsteinische Landesregierung bei der Planung der ÖPNV-Anbindungen verfolge und wer finanziell für die S-Bahn-Anschlüsse und die Verdichtung des Taktes aufkomme, zumal die S-Bahn manchmal schon voll besetzt sei, wenn sie den Rand des Hamburger Stadtgebietes erreiche. Des Weiteren fragten sie nach der konkreten Planung und weiteren Abstimmung für den Bahnanschluss Geesthacht und wann das Relaunch des GEFIS stattfinden werde. Sie machten im Hinblick auf die Belastung der

Infrastruktur ihre Auffassung deutlich, dass es ein politisches Ziel sein sollte, die Zahl der Einpendlerinnen und Einpendler nach Hamburg zu verringern.

Sie erinnerten daran, dass der Erste Bürgermeister Hamburgs den Wunsch geäußert habe, dass alle Pendlerinnen und Pendler in Hamburg wohnen. Auch die GRÜNEN befürworteten sicherlich nicht eine weiterhin hohe Zahl der Pendlerinnen und Pendler, da diese überwiegend ja noch mit dem Auto nach Hamburg fahren. Anknüpfend an die Feststellung des ehemaligen schleswig-holsteinischen Innenministers Breitner, dass die Metropolregion kein Dialog-, sondern ein Vollzugsdefizit habe, fragten sie, wo die gemeinsamen Siedlungsplanungen stattfänden. Zu seiner Aufforderung, Doppelarbeit zu vermeiden, indem man beispielsweise die Bauordnungen der beiden Länder anpasse, baten sie um Stellungnahme. Darüber hinaus baten sie um genauere Erläuterung, wie die Verbindlichkeit der erwähnten textliche Ausführung zu der visualisierten Leitbildkarte zu verstehen sei. Dabei sei für sie die Frage, ab welchem Stadium verbindliche Versprechungen gemacht werden könnten, zumal dafür auch die Landesparlamente eine Rolle spielten und manche Planungen sehr langfristig seien.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/ DIE GRÜNEN zeigten sich über die Intensität der Abstimmungen erfreut und wollten wissen, wieweit bei den anstehenden Planungen die Vereinbarung zur Reduzierung der Flächenversiegelung Berücksichtigung finde. Im Hinblick darauf, dass die U 5 bis zum Osdorfer Born, nicht aber bis nach Schenefeld vorgesehen sei, interessierten sie die Planungen und Absprachen dazu. Sie sprachen sodann den von ihnen wahrgenommenen Konflikt bezüglich des Busbetriebshofs der VHH in Schenefeld an. Nachdem dafür ihrer Kenntnis nach zunächst eine Deponiefläche habe genutzt werden sollen, habe die VHH nun ein Grundstück gekauft, mit dem diese Planung obsolet sei. Sie baten daher um Darstellung des aktuellen Sachstands und der Positionen der beiden Landesregierungen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten sodann nach den Abstimmungen der Körperschaften zu dem Gewerbegebiet in Barsbüttel. Während sie das Gewerbegebiet Rahlstedt-Stapelfeld auf einem guten Weg sähen, werde im Falle von Barsbüttel ihrem Eindruck nach den Empfehlungen des dazu ergangenen Gutachtens nicht gefolgt, wodurch nun eine Gewerbegebietserweiterung an der Landesgrenze unmittelbar an das interkommunale Naturschutzgebiet Stapelfelder Moor grenze.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/ DIE GRÜNEN kamen bezüglich der Nahverkehrstarife darauf zurück, dass man sich in der letzten Legislaturperiode in Richtung eines Nordtarifs auf den Weg gemacht habe. Sie interessierte der Sachstand hinsichtlich der Reformfähigkeit des Tarifsystems und wie Vertreterinnen und Vertreter Hamburgs zu einem Modell wie im Raum Berlin-Brandenburg stünden, in dem es einen Tarif für alle in der Metropolregion gebe. Sie hielten dies einer Überlegung hinsichtlich einer Übertragbarkeit auf die hiesige Metropolregion für wert.

Zudem wollten sie wissen, ob die beiden Landesregierungen gegenüber den Erwartungen der Bundesregierung zu Bahnreform und Deutschland-Takt eine gemeinsame strategische Linie verfolgten und inwieweit sich Hamburg mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-Nettelburg anfreunden könne, zumal Geesthacht als einzige schleswig-holsteinische Mittelstadt über keinen eigenen Gleisanschluss verfüge und Pendlerinnen und Pendler auf östlicher Seite wieder dichter an die Metropolregion herangeführt würden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter gaben zu bedenken, dass es bei den Landesplanungen grundsätzlich um die Nutzung der knappen Ressource Raum gehe. Takte im Verkehrsverbund oder Ticketpreise seien hierbei nicht Thema. Zu der von den Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE enannten

Äußerung des ehemaligen Ministers erklärten sie, dass Hamburg und Schleswig-Holstein nicht allein die Metropolregion darstellten und es möglicherweise in Niedersachsen oder in Mecklenburg-Vorpommern noch Vollzugsdefizite geben möge, wenn der Prozess ihrem Eindruck nach auch in der Metropolregion gut laufe.

Die angesprochenen Bauordnungen beträfen den Bereich der Bauministerkonferenz. Die aktuelle Synopse, in der die Bauordnungen der Länder der Musterbauordnung gegenübergestellt würden, zeige, dass die Abweichungen nicht sehr groß seien. Doch man habe sich darauf verständigt, sich die Musterbauordnung auch noch einmal daraufhin anzugucken, wo es Angleichungsmöglichkeiten des Wordings gebe, damit die Auslegung mancher Begrifflichkeiten nicht so unterschiedlich ausfalle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, die Themen des HVV und der Tarife würden zwischen den Aufgabenträgern länderübergreifend intensiv erörtert. Die Bürgerschaft habe vor einigen Monaten eine intensive Verbesserung der Angebote auf der angesprochenen Strecke beschlossen, womit zur Schaffung höherer Kapazitäten an dieser Stelle beigetragen werde.

Hinsichtlich Geesthachts sagten sie für die Hamburger Seite, dass man verkehrspolitisch schon ein Interesse daran habe, die Verkehre in das nächste große Zentrum, nämlich nach Bergedorf, zu führen. Dies sei bislang auch wegen vieler technischer Aspekte nicht optimal gelöst. Wegen der Schwierigkeit des Themas wollten sie zunächst die Meinungsbildung in Schleswig-Holstein verfolgen und seien dann gesprächsbereit.

Hinsichtlich des Ziels der Verringerung der Pendlerzahlen gebe es divergierende Auffassungen gegenüber der der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE. Sie hielten einen gemeinsamen Arbeitsmarkt für richtig, wobei die Überschreitung einer Landesgrenze kein Kriterium sein solle. Sie betrachteten es als Fortschritt, dass man stets die Metropolregion im Auge habe und der gemeinsame Arbeits-, Wirtschafts- und Lebensraum ein großer Bestandteil des Wohlstandes vieler in der Region sei.

Zum Thema der Reduktion der Flächenversiegelung erklärten sie, dass die Reduktion des Flächenverbrauchs das politische Ziel darstelle.

Zur möglichen Anbindung Schenefelds an die U5 habe es in Abstimmung mit Schleswig-Holstein eine Studie gegeben, nach der der technische und finanzielle Aufwand dafür angesichts der Siedlungsstruktur in Schenefeld zu hoch sei. Daher müsse man sich stärker auf die Achse der S-Bahn beziehen und Busverbindungen verstärken.

Die VHH habe sicherlich nicht vorgehabt, eine Deponiefläche zu kaufen und andere Flächen erworben. Es werde darum gehen, gemeinsam im Hamburger Westen und im Kreis Pinneberg die Elektromobilität zu stärken, denn der Betriebshof der VHH sei ihres Wissens nach der größte Betriebshof in Schleswig-Holstein überhaupt und für den Umstieg auf die Elektromobilität unverzichtbar. Dieses Thema wäre mit der Geschäftsführung zu erörtern.

Zum Aspekt der Pendlerinnen und Pendler meinten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter, dass in der Lebenswirklichkeit der Menschen die Verwaltungs- und politischen Grenzen eine untergeordnete Rolle spielten. Bezüglich der Vollzugsdefizite in der Metropolregion rieten sie, die Ergebnisse der OECD-Studie abzuwarten.

Im Verkehrsbereich sähen sie schon ein gutes Miteinander und das Bewusstsein beider Länder, dass man nur gemeinsam politisch stark beim Bund sein könne. Sie betrachteten durchaus, was beispielsweise das Thema des Deutschland-Taktes für die Projekte bedeute.

Wegen der Anbindung der Stadt Schenefeld befinde man sich mit ihr in einem sehr intensiven Dialog.

Bezüglich des Betriebshofes sei die Planungshoheit der Kommune zu beachten. Da Schleswig-Holstein aber ein Interesse an einer gut funktionierenden Elektromobilität in

Hamburg und dem Umland habe, würden sie mit ihren Möglichkeiten zu einer Lösung hinsichtlich des Betriebshofs beitragen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, das GEFEK sei abgeschlossen. Die Premiumflächen hätten sie identifiziert, sodass das Marketing vorangehen könne. Das GEFIS solle in diesem Jahr fertig gestellt werden. Es sei eine hochkomplexe Aufgabe, weil eine Reihe von Gemeinden und Kreisen noch keine georeferenzierten Daten zu den Gewerbestandorten gehabt habe und es auch IT-technisch sehr aufwendig sei.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, beendete der Vorsitzende die Selbstbefassung zu diesem Thema.

III. Ausschussempfehlung

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

Carl-Edgar Jarchow, 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

„Velorouten der Bundesländer Hamburg und Schleswig- Holstein“

Vorsitz: Karl Schwinke

Schriftführung: Carl-Edgar Jarchow

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 18. Januar 2019. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich und am selben Ort tagte zu dem Thema der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezeichneten die Velorouten als eins der attraktiven und sehr wichtigen Projekte in der Metropolregion. Es sei im Regierungsprogramm des Senats verankert und finde länderübergreifend große Zustimmung.

Sie stellten das Leitprojekt „Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg“ und das Veloroutennetz anhand einer Präsentation vor, die dem Protokoll 21/ 5 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein als Anlage beigefügt ist.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter unterstrichen, dass das Thema in Schleswig-Holstein gerade bei der Verknüpfung verschiedener ÖPNV-Knotenpunkte eine Rolle spiele. Sie würden es mit den zur Verfügung stehenden Förderinstrumentarien unterstützen und erarbeiteten derzeit eine Radwegestrategie, bei der das Thema auch mitgedacht werde.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN dankten für dieses ambitionierte Projekt. Wenn die Korridore feststünden – so vermuteten sie-, werde derjenige den Zuschlag erhalten, der zuerst vorbringe, die beste Idee für die

Route zu haben. Sie baten daher um nähere Informationen zum Verfahren und wollten zudem wissen,

- ob auch Zubringerlinien vorgesehen seien,
- welche Prioritäten hinsichtlich der Hamburger Vorhaben bestünden,
- ob vorgesehen sei, die Radschnellwege für die seitens des Bundes angekündigten Fördermittel zum Abbau großer Stickoxidbelastungen anzumelden,
- ob an Szenarien gedacht worden sei, dass man die Radschnellwege abschnittsweise und ab bestimmten Standorten dann den ÖPNV nutze, und
- ob auch neue Formen der Mobilität berücksichtigt würden, wie beispielsweise Roller oder andere Elektromobilitätsformen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben zu bedenken, dass es bei dem Leitprojekt mit einem Finanzvolumen von 1,2 Mio Euro um konzeptionelle Arbeiten und Musterlösungen der Gestaltung und die Beurteilung gehe, welche Trasse man realisieren und wo man gute Anschlüsse schaffen könne. Die federführende Betreuung der Korridore erfolge durch die Baulastträger, sodass die sachlich-örtlichen Zuständigkeiten unberührt blieben. Das Hamburger Veloroutenprogramm sei in 250 Einzelprojekte aufgeteilt, wobei man schnell längere befahrbare Abschnitte schaffen wolle. Ihrem Wissen nach gebe es auf Bundesebene investive, nicht planerische Mittel. Man solle sich schnell engagieren, doch die Entscheidungen treffe das Bundesverkehrsministerium auf der Basis von nachprüfbar und gut abgesicherten Kriterien.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE interessierte die Definition eines Radschnellweges. Sie wollten wissen, ob die geplanten acht Routen auch tatsächlich umgesetzt werden könnten sowie der Zeitplan dafür. Sie hofften, dass im Umland gute Radschnellwege gebaut würden, die in Hamburg auf das Veloroutennetz träfen, wobei sie bezweifelten, dass alle Velorouten den für Schleswig-Holstein beschriebenen Standard hätten. Sie baten diesbezüglich um nähere Ausführungen und unterstrichen den Klärungsbedarf bezüglich der E-Bikes und E-Scooter, denn es sei die Frage, ob die Wegekapazitäten in Hamburg dafür ausreichten, wenn es schon jetzt bei den schmalen Radstreifen für die Fahrradfahrerinnen und -fahrer Probleme beim Überholen entstünden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten zu den Standards aus, dass ein Los des Dachprojektes für die Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs gedacht sei, in dem auch die Standards festgelegt würden. Von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen existiere ein Arbeitspapier zu Radschnellwegen, das deutschlandweit intensiv diskutiert werde. Der Standard liege aller Voraussicht nach bei vier Metern Breite des Radwegs für den Zweirichtungsverkehr zuzüglich bei Bedarf einem Gehweg mit bedarfsgerechter Breite. Im Übrigen bilde die Trennung von Geh- und Radweg auch ein Förderkriterium des Bundes und es werde kein Radschnellweg mit einer Mischverkehrslösung gefördert. Auch hinsichtlich der Übergänge sei zu bedenken, dass man in der gebauten Stadt nicht überall einen vier Meter breiten Radweg realisieren könne. Man müsse auch Kompromisse eingehen und Prioritäten setzen. Wo es möglich sei, werde ein Radschnellwegstandard umgesetzt, wie beispielsweise bei der Fahrradstraße Harvestehuder Weg westlich der Außenalster, die bis zum Neuen Jungfernstieg weitergeführt werden solle.

Zur Kreuzungsfreiheit und Knotenpunktlösungen führten sie aus, dass es, wo möglich, Brückenlösungen geben solle, doch befasse sich auch noch die Machbarkeitsstudie damit, ob unter Umständen Kompromisse gemacht werden müssten. Sie merkten hinsichtlich der Kapazitäten an, dass vom Übergabepunkt an der Landesgrenze nicht alle unbedingt in die Hamburger City fahren wollten und das Veloroutennetz auch der Feinverteilung auf die anderen Strecken außerhalb des Veloroutennetzes diene.

Zu den E-Scootern teilten sie mit, das Bundesministerium habe kürzlich festgelegt, dass alle Elektrokleinstfahrzeuge auf Radwegen fahren sollten, und fügten zum Zeitplan hinzu, dass derzeit die Online-Beteiligung mit dem Korridor Elmshorn-Hamburg beginne. Die Verfahren zu den einzelnen Korridoren würden nacheinander freigeschaltet, weil es innerhalb der Korridore und der Arbeitsgruppen zum Teil noch Abstimmungsbedarfe auch mit den lokalen Akteuren gegeben habe. Die Beteiligungszeiträume betrügen jeweils einen Monat. Danach erfolge eine erste Auswertung durch die Auftragnehmer, wobei dann mehrere Vorzugstrassenvarianten ins Auge gefasst würden. Diese würden mit einer Bürgerbeteiligung vor Ort in Workshops weiter diskutiert werden. Sie hofften, durch dieses Vorgehen sehr viele verschiedene Menschen ansprechen zu können. Es sei vorgesehen, dass die Projekte bis zum Sommer 2020 abgeschlossen würden und dann eine ganz konkrete Trasse feststehe, zu der einzelne Streckensteckbriefe existieren, die Empfehlungen geben würden, was auf bestimmten Streckenabschnitten geschehen solle. Darauf würde dann eine konkrete Planung aufbauen, die vor Ort umgesetzt werden könne. Ab 2020 habe man also den konkreten Planungsschritt, dass die Umsetzungsplanung, die Bauplanung, gemacht werden müsse, nach der der Bau beginnen könne.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete wies hinsichtlich der Erwartung einer Entlastung der Pendlerströme auf die großen Entfernungen in Schleswig-Holstein hin und wollte wissen, als wie relevant man die Schnellwege in dieser Hinsicht einschätze. Mit welchem Prozentsatz der Pendlerinnen und Pendler aus einem bestimmten Ort rechne man, die aufs Fahrrad umsteigen und die Velorouten nutzen würden?

Die hamburgischen Abgeordneten der GRÜNEN zeigten sich erfreut über den geschilderten Zwischenstand, der erkennen lasse, dass es vorangehe. Die künftigen Herausforderungen sähen sie nicht so sehr im exekutiven, sondern mehr im politischen Bereich, weil es auf ein politisches Commitment über diese Projekte ankomme. Die Fahrradschnellwege bedeuteten eine neue Qualität des Radverkehrs, weil mit ihnen ganz andere Distanzen als bisher überwunden werden könnten, doch solle man sich klar darüber sein, dass sich nicht sofort große Mengen an Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern für einen Umstieg entscheiden würden. Man dürfe darüber auch nicht aufhören, in den innerstädtischen und innergemeindlichen Bereichen weiterhin den Radverkehr zu fördern. Sie betonten zudem, dass auch auf einem Radschnellweg nicht täglich Menschen von Pinneberg in die Hamburger City, sondern vor allem auch zu Stationen dazwischen fahren wollten, sodass die ÖPNV-Punkte und Zentren auf der Strecke wichtig seien. Sie interessierte, wieweit der Standard von vier Metern Radwegbreite auch in Hamburg zu realisieren, und wünschten sich viele weit nach Hamburg hineinführende Korridore.

Hinsichtlich der Finanzierung äußerten sie die Befürchtung, dass aufgrund der Initiativen vieler Länder in dieser Hinsicht die vom dafür Bund bereitgestellten Mittel relativ schnell begrenzt sein würden, sodass man gemeinsam dafür sorgen solle, dass möglichst viel davon der Metropolregion Hamburg zugute komme.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten zu der Frage nach Erkenntnissen über die Potenziale an bestimmten Orten, dass die Erreichbarkeitsanalyse vorliege. Ihre Hoffnung sei, dass sie wesentliche Erkenntnisse auch für die Planung der Korridore bringe. Was den Übergang und die Standards in Hamburg anbetreffe, müsse man sicherlich mit Kompromissen rechnen, doch vertrauten sie darauf, dass die Planerinnen und Planer dafür schon die besten Lösungen fänden.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten fragten hinsichtlich der Investitionsförderung des Bundes oder des Landes, wer sich darum bewerben könne und ob schon Überlegungen existierten, wie die Baulastträgerverteilung in diesem Bereich aussehen solle. Seien Veloroute beispielsweise wie Kreisstraßen zu

betrachten? Zu den Ausführungen der Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN ergänzten sie die Frage, ob die Fahrradmitnahme beim ÖPNV mitgedacht werde.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/ DIE GRÜNEN vertraten die Ansicht, dass es eine Forderung der politischen Kräfte sein müsse, dass im Bundesverkehrswegeplans 2030 der Radschnellwegebau enthalten und mit einem Investitionsrahmenplan des Bundes hinterlegt sei, dem die Finanzierung bei Radschnellwegen an Bundesstraßen entnehmbar sei. Sie fragten darüber hinaus nach, ob man nun die Bundesstraßen ausklammern müsse, weil diese doch die Hauptachsen für schnelle Verbindungen zwischen zwei Zielen seien.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und –vertreter antworteten auf die Frage der SPD-Abgeordneten, dass dies in einem Flächenland mit den unterschiedlichen Kompetenzen eine Herausforderung darstelle. Man befinde sich derzeit in einer lebendigen Diskussion unter den Aufgabenträgern, damit die Antragstellung möglichst in einer Hand liege. Das Land sei an der Projektgruppe beteiligt und bringe die Themen ein, die es im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und der Radwegestrategie an den Landesstraßen mit einbringen könne. Wie das Förderverfahren beim Bund laufen solle und welche Bedarfe bestünden, sei noch nicht klar. Sie gingen davon aus, in den nächsten Monaten Klarheit erlangen zu können, wer für die jeweilige Route die Federführung übernehme.

Der Vorsitzende stellte fest, dass die Selbstbefassung beendet sei, da keine weiteren Wortmeldungen dazu vorlagen.

III. Ausschussempfehlung

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

Carl-Edgar Jarchow, 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

„Knotenuntersuchung des Schienenknotenpunktes Hamburg“

Vorsitz: Karl Schwinke

Schriftführung: Carl-Edgar Jarchow

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 18. Januar 2019. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich und am selben Ort tagte zu dem Thema der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

II. Beratungsinhalt

Der Vorsitzende kritisierte eingangs, dass einige der erbetenen Gäste vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und von der Deutschen Bahn AG (DB) leider nicht erschienen seien. Der BMVI habe dazu mitgeteilt, wenn es etwas zu berichten gäbe, würden sie auch teilnehmen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, die Knotenuntersuchung sei unter verschiedensten Gesichtspunkten wichtig. Ein gemeinsames und hohes Interesse an der Entlastung des Schienenknotenpunktes Hamburg bestehe nicht nur für Hamburg, sondern auch in besonderem Maße für Schleswig-Holstein. Es handle sich um einen neuralgischen Punkt, wie ein jeder, der in dem Bereich mit der Bahn unterwegs sei, wisse. Die Maßnahmen, die Schleswig-Holstein prioritär vorsähen, beträfen den Hamburger Knotenpunkt. Im Hinblick auf die Finanzierung der S4-Ost dränge die Zeit, insbesondere zu der Frage, wie hoch der Knotennutzen sei. Diese Information sei wichtig im Hinblick auf den Bundesanteil. Der Nahverkehrsnutzen werde mit 60 zu 40 aus dem Bundes-GVFG finanziert. Sie hätten für die S4-Planungen vieles aus der Landeskasse vorgestreckt, um den Zeitplan zu halten, sie hofften daher auf baldige Erkenntnisse. Es bestünden auch viele Fragen von schleswig-holsteinischer Seite zu Einzelmaßnahmen, beispielsweise zum dritten Gleis für den Bereich Pinneberg - Elmshorn. Der Bundesverkehrsminister sei zudem mit konkreten Fragen angeschrieben worden.

Die Hamburger Senatsvertreterinnen und -vertreter schlossen sich dem an. Es sei bedauerlich, dass das BMVI keine Vertretung entsandt habe und bei der DB scheine es ein kommunikatives Problem gegeben zu haben. Es sei aber eine Studie des Bundes und nicht der DB. Der Bahnknoten als solcher, also nicht nur der Hamburger Hauptbahnhof, sei völlig überlastet. In dem Zusammenhang müsse über eine Vielzahl an Maßnahmen gesprochen werden. Die Gründe für die Verzögerungen hinsichtlich der Knotenstudie könnten nur vermutet werden. Wichtig sei ihnen, ob die Ausbauvorhaben des Schienennetzes für den Bundesverkehrswegeplan überprüft worden seien. In vielen Punkten sei die Prüfung erfreulich ausgefallen, sodass die meisten Knoten in den Bereich des vordringlichen Bedarfs befördert worden seien. Dies sei ein großer Erfolg. Vorangetrieben werde dies durch die Debatte um den Deutschland-Takt. Es sei aber kein einfaches Unterfangen und beziehe sich nicht nur auf den Schienenpersonenfernverkehr, sondern auch auf den Güterverkehr. Der Ausbaubedarf für den Knoten Hamburg sei aus ihrer Sicht erheblich, mit einem Nutzen-Kostenfaktor von 2,9 für den Gesamtbereich. Dies sei der wesentliche Schlüssel für die Finanzierung der S4. Damit bekenne sich auch indirekt der Bund zum Projekt. An vielen Einzelmaßnahmen werde bereits gearbeitet, einige Maßnahmen seien relativ neu. Es solle beispielsweise die Strecke Cuxhaven – Stade elektrifiziert werden. Hamburg und Schleswig-Holstein würden für den Fall allerdings darauf bestehen, dass zunächst der Ausbau der S4 befördert werde. Ziel für Hamburg sei, dass möglichst viele Pendlerverkehre abgewickelt werden könnten, dass heiße nicht nur mehr Züge, sondern eben auch die Erneuerung der Infrastruktur.

Die Hamburger Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten die Maßnahmen nach derzeitigem Sachstand anhand einer Präsentation vor, die dem Protokoll 21/5 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein angehängt ist. Die vielen Maßnahmen seien für die Verkehrsverbindung von Hamburg und Schleswig-Holstein wichtig, sowohl für Pendler, Erholungssuchende als auch für Fernreisende, aber auch für die Wirtschaft im Hinblick auf den Güterverkehr.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten vermissten entsprechende Vorstellungen seitens des Bundes. Es sei aber erfreulich, dass bereits Entscheidungen gefallen seien. Sie seien gespannt, wie es weitergehe. Eine der vielen Maßnahmen sei das zweite Gleis auf der Berliner Strecke. Bisher habe er Vermutungen zur Verkürzung der eingleisigen Strecke vernommen. Nun sehe es so aus, als würde die gesamte eingleisige Strecke aufgelöst.

Die Hamburger Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf ihre Präsentation, mehr Informationen lägen ihnen auch nicht vor. Da von Verkürzung die Rede sei, gingen sie von einem verbleibenden eingleisigen Streckenabschnitt aus.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN fragten, ob zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen beinhaltet seien. Dies sei wichtig für die Akzeptanz der Maßnahmen.

Sie wollten außerdem den aktuellen Sachstand zur Bürgerinitiative im Hinblick auf die Verschwenkung der S4 in Richtung der Autobahn A1 erfahren. Sie vermuteten, würde man neu mit veränderter Streckenführung planen, würde sich der Ausbau weit in die Zukunft verschieben und die jetzt möglichen Zuschüsse gegebenenfalls verfallen.

Wissenswert sei ein weiterer Punkt, und zwar habe es Überlegungen oder Befürchtungen gegeben, dass S-Bahnverkehre, die derzeit direkt an Wohnbebauungen vorbeiführten, verlegt werden sollten, um möglicherweise für Güterverkehre Platz zu machen.

Die Hamburger Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, bei Neu- und Ausbaumaßnahmen finde auch der Lärmschutz entsprechende Berücksichtigung. Die Entwicklungen zur S4 seien keine Bestandteile der Knotenuntersuchung des Bundes. Zu bedenken sei auch, dass der erste Bauabschnitt bereits weit gediehen sei, derzeit

laufe das Planfeststellungsverfahren. Auch die weiteren Abschnitte stünden am Start. Grundlegende Veränderungen an den S4-Planungen hätten ungeahnte Folgen. Den eingeschlagenen Weg müsse man weiterverfolgen, gegebenenfalls müsse man sich gerichtlich streiten, aber aus den derzeitigen Planungen auszusteigen, wäre eine Katastrophe.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter meinten, das Planfeststellungsverfahren im Hinblick auf die S4 sei relativ reibungslos gelaufen. Dennoch gebe es auch Widerstand, aber dies sei ein häufiges Problem, damit müsse man umgehen. Was dies für das Verfahren bedeute, komme beispielsweise auch auf die Art der Finanzierung an, also ob der Schwerpunkt bei einer GVFG-Finanzierung oder ob er im Bereich des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) liege. Im letzteren Falle gebe es die Möglichkeit eines gesetzlich angeordneten Sofortvollzugs. Die Vorhabenträger müssten dies beantragen. Dies sei eine Möglichkeit, um ungeachtet etwaiger gerichtlicher Einwendungen unschädliche Maßnahmen weiterzuführen.

III. Ausschussempfehlung

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

Carl-Edgar Jarchow, Berichterstattung