



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

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

20. Wahlperiode – 3. Sitzung

am Freitag, dem 18. November 2022, 17:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Bernd Buchholz (FDP), Vorsitzender
Martin Balasus (CDU)
Patrick Pender (CDU)
Andrea Tschacher (CDU)
Wiebke Zweig (CDU)
Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Bettina Braun (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Martin Habersaat (SPD)
Thomas Hölck (SPD), in Vertretung von Beate Raudies
Lars Harms (SSW)

Weitere Abgeordnete

Sandra Redmann (SPD)

Fehlende Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Bericht und Sachstand zum Nachfolgeprozess OECD-Studie Metropolregion Hamburg	4
2.	Bericht zum Stand von Planung und Ausbau von Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg	8
3.	Bericht zum Elbe-Sedimentmanagement, dem Ökosystem Elbe und damit korrespondierenden Fragestellungen	11
4.	Verschiedenes	15

Der Vorsitzende für die Zusammenarbeit der Länder für Schleswig-Holstein und Hamburg des Schleswig-Holsteinischen Landtags, Abgeordneter Dr. Buchholz, eröffnet die Sitzung um 17:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des schleswig-holsteinischen Ausschusses fest

Abgeordneter Pochnicht, der Vorsitzende des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, eröffnet die Sitzung des hamburgischen Ausschusses ebenfalls um 17:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des hamburgischen Ausschusses fest.

Der hamburgische Ausschuss beschließt zu den Tagesordnungspunkten 1 bis 3 die Selbstfassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der hamburgischen Bürgerschaft.

Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Bericht und Sachstand zum Nachfolgeprozess OECD-Studie Metropolregion Hamburg

hierzu: [Drucksachen 19/2191](#) und [19/3082](#), [Umdrucke 19/3015](#), [19/4433](#), [19/4479](#)

Staatssekretär Sibbel, Innenministerium Schleswig-Holstein, berichtet, von den 90 Empfehlungen der OECD-Studie seien eine Reihe als prioritär identifiziert worden und 17 Arbeitsgruppen innerhalb der Metropolregion bearbeitet worden. Im Laufe des Jahres 2022 seien bereits vier Projekte bewegt worden: Dies sei zum ersten eine Erklärung zur Zukunft der Metropolregion als Region für erneuerbare Energien und grünen Wasserstoff, zweitens eine Vereinbarung der vier Bundesländer mit der Autobahn GmbH des Bundes, die Baustellenkoordinierung digital zu vernetzen, drittens eine Zusammenarbeit auf Abteilungsleiterenebene der Landesplanung, mit dem Ziel, die Abstimmung und Zusammenarbeit der Siedlungs- und Freiraumentwicklung in einem Koordinierungskreis zu verbessern und viertens ein Kompetenzzentrum Mobilität, das auf den Weg gebracht worden sei, um die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel auf den Weg zu bringen.

In der letzten Sitzung des Regionsrats am 14. November 2022 seien nun vier weitere Vorschläge präsentiert worden. Der erste betreffe die Gründung einer gemeinsamen Innovationsagentur im Rahmen einer Innovationsstrategie. Die Innovationsstrategie, so Staatssekretär

Sibbel weiter, betone sechs Arbeitsschwerpunkte, um die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion zu erhöhen: nachhaltige und smarte Energiesysteme, Materialien und Produktionsprozesse, Life Science und Gesundheit, Bioökonomie und Ernährungswirtschaft, freie Mobilitätslösungen sowie Digitalisierung und künstliche Intelligenz. Ferner sehe ein Konzept den Aufbau eines gemeinsamen Innovationszentrums Autonomes Fahren als Chance, die Einführung in der Metropolregion effizient und zielgerichtet zu organisieren. Viertens sei eine gemeinsame Fachkräftestrategie für die Metropolregion angenommen worden; in diesem Zusammenhang werde auch die Einrichtung eines virtuellen Welcome Center zur Anwerbung internationaler Fachkräfte bewegt.

Die Landesregierung sei sich durchaus bewusst, so Staatssekretär Sibbel, dass es nun erforderlich sei, zu handeln, um nicht von anderen Regionen abgehängt zu werden. Zur Ehrlichkeit gehöre auch, dass es nicht einfach sei, vier Bundesländer, 17 Kreise, drei kreisfreie Städte, zehn Kammern und die Sozialpartner unter einen Hut zu bekommen. Die vier Länder hätten sich geeinigt, bis Mai 2023 ernsthaft zu versuchen, die vier Vorschläge umsetzen zu können. Der Koalitionsvertrag der schwarz-grünen Landesregierung Schleswig-Holsteins biete hierfür eine gute Grundlage.

Staatsrat Rieckhof, Hamburger Behörde für Wirtschaft und Innovation, ergänzt, mitnichten nur im Regionsrat, sondern auch auf der Küstenwirtschaftsministerkonferenz gebe es eine wohlwollende Offenheit für die von Staatssekretär Sibbel skizzierten großen, strategischen Projekte. Ein weiterer Punkt werde der Umbau des Tarifsystems im öffentlichen Personennahverkehr sein, der durch die aktuelle Diskussion um ein Deutschlandticket tangiert werde. Dominiert worden sei die Diskussion in beiden Gremien jedoch von der Debatte über die Innovationsagentur. Nur mit dieser Agentur sei es möglich, die Innovationsstrategie mit Leben zu füllen. Es sei zu vermeiden, dass es am Ende nicht kongruente, sich teilweise vielleicht sogar widersprechende Innovationsstrategien in den verschiedenen Akteuren der Metropolregion gebe. Es gebe bereits jetzt verschiedene Organisationsmodelle für eine solche Agentur, die von der Metropolregion auch veröffentlicht worden seien.

Staatsrat Rieckhof plädiert an die parlamentarische Ebene, die Verwaltung in der Frage der Gründung einer Innovationsagentur zu unterstützen und die erforderlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Im Zentrum der Aussprache steht der Vorschlag einer Innovationsagentur. Abgeordneter Dr. Buchholz drängt auf eine Präzisierung im Bericht, was genau denn nun hier beschlossen worden sei. – Staatsrat Rieckhof berichtet, es sei im Regionsrat das Gutachten entgegengenommen worden und Arbeitsverabredungen getroffen worden. Der Regionsrat könne nicht an den Kabinetten und Länderparlamenten vorbei Beschlüsse fassen. Es gehe in jedem Fall um eine Menge Geld und Personal. – Herr Richter, Leiter der Geschäftsstelle der Metropolregion, ergänzt, in einem Basisfall, der einen Aufbau der Agentur in fünf Jahren vorsehe, gehe es um 8,5 Millionen Euro, in einem sogenannten fortgeschrittenen Fall um zusätzliche 13,5 Millionen Euro.

Abgeordneter Jersch kritisiert, Hamburg gebe zu wenig Geld für Forschung und Entwicklung aus. – Staatsrat Rieckhof widerspricht dem. Das OECD-Gutachten habe regionale Disparitäten in der Metropolregion in diesem Bereich festgestellt, beinhalte aber nicht die Aussage, dass Hamburg zu wenig Mittel im öffentlichen Bereich in Forschung und Entwicklung ausbebe. Allerdings seien in der Metropolregion insgesamt insbesondere die Aufwendungen des privaten Sektors deutlich geringer als in anderen Metropolregionen. Der schonungslose Befund des Gutachtens sei zudem, dass dies in den letzten Jahren nicht besser geworden sei. Er persönlich halte die Entwicklungsagentur der Metropolregion Rotterdam in diesem Bereich für modellhaft.

Abgeordneter Dr. Buchholz thematisiert den Unterschied zwischen einer Entwicklungsagentur, von der Staatsrat Rieckhof spreche, und einer Innovationsagentur. In der Tat lägen die Ausgaben für Forschung und Entwicklung in Schleswig-Holstein, aber auch in der Metropolregion insgesamt deutlich unter dem, was dafür aufgewendet werden solle. Empfohlen seien drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts. In Stuttgart seien es sechs Prozent, in der Metropolregion 0,8 Prozent.

Auf eine Frage der Abgeordneten Oldenburg zum weiteren Prozess skizziert Herr Richter, die 90 von der OECD gemachten Empfehlungen seien unterschiedlicher Qualität. Die 17 als prioritär identifizierten seien zuerst angegangen worden, hiervon seien nun acht umgesetzt.

Abgeordnete Frieling spricht die mangelnde Zusammenarbeit der Akteure in der Metropolregion im Rahmen einer Innovationsstrategie an. – Staatsrat Rieckhof verweist auf das relativ umfangreiche Gutachten. In der Tat bestehe die Metropolregion ja nicht nur aus den vier Bundesländern. Für die zu gründende Innovationsagentur werde es wichtig sein, die Länder dazu

zu bewegen, lieb gewordene Zuständigkeiten ein Stück weit loszulassen. – Staatssekretär Sibbel stimmt dem grundsätzlich zu. Es sei in der Tat so, dass der Regionsrat hierzu keine Beschlüsse fassen könne, gleichzeitig sei klar, wenn die Länder sich auf die Gründung einer entsprechenden Agentur verständigten, dass dies auch zu beschließen sei. – Abgeordneter Brandt erinnert daran, das Thema sei auch im Koalitionsvertrag festgelegt.

Auf mehrere Rückfragen aus den Ausschüssen zu gemeinsamen Förderaufrufen im Rahmen der EFR-Programme berichtet Staatssekretär Sibbel, die Fachreferate seien damit beschäftigt, länderübergreifende Förderaufrufe zu konzipieren. – Staatsrat Rieckhof ergänzt, es seien nun in die Förderrichtlinien der Länder entsprechende Öffnungsklauseln integriert worden, um die Möglichkeit für gemeinsame Förderaufrufe zu schaffen. Dies bedeute natürlich nicht, dass es nun permanent gemeinsame Förderprojekte und -aufrufe geben werde. Ziel sei eine Harmonisierung.

Abgeordneter Brandt und Abgeordnete Braun fragen nach den Plänen für das Innovationszentrum Autonomes Fahren. – Frau Druba, Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein, erläutert, es habe in der Tat schon eine Reihe von Pilotprojekten gegeben. Im Rahmen der Metropolregion liege der Fokus vor allem auf den Stadt-Umland-Beziehungen sowie auf der Anbindung des ländlichen Raumes. Ziel sei es, in diesem Bereich nun koordiniert vorzugehen.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz berichtet Staatssekretär Sibbel, im Bereich der Baustellenkoordinierung gehe es nicht um die Gründung einer eigenen Organisation, sondern um eine bessere digitale Vernetzung. Ähnlich verhalte es sich im Bereich der Landesplanung, wo ein Koordinierungskreis auf Abteilungsleiterenebene angedacht sei.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt schließlich nach dem Zeitplan für die Einbeziehung des Parlaments bei der Gründung der Innovationsagentur. Er rege an, den Landtag bereits im Jahr 2022 über die Eckpunkte so zu unterrichten, dass man im Haushalt 2023 bereits entsprechende Gelder vorsehen könne. – Staatssekretär Sibbel entgegnet, man befinde sich hier noch in einem relativ frühen Stadium. Bis zur Sitzung des Regionsrats im Mai 2023 sei zunächst beabsichtigt, die beabsichtigten Maßnahmen mit konkreten Zahlen zu hinterlegen.

2. Bericht zum Stand von Planung und Ausbau von Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg

Frau Pfaue und Herr Blaß, Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, und Staatssekretär von der Heide, schleswig-holsteinisches Verkehrsministerium, berichten anhand einer Präsentation zum derzeitigen Stand des Radschnellnetzes (Umdruck 20/405).

Abgeordnete Tschacher, Abgeordneter Brandt und Abgeordneter Jersch fragen zu den beabsichtigten Trassenbündnissen. – Staatssekretär von der Heide berichtet, die Verantwortlichkeit sei hier in der Tat von Fall zu Fall sehr unterschiedlich. Klar sei, dass der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Kommunen unterstütze. Am Ende sei jedoch die entsprechende Gemeinde zwingend Bauvorhabenträger, wenn es um einen Radschnellweg ohne Verbindung zu einer Landesstraße gehe. Trassenbündnisse sehen insbesondere dann sinnvoll oder sogar erforderlich, wenn man sich auf bestimmte Strecken gemeindeübergreifend einigen müsse. – Frau Druba ergänzt, federführend seien in der Regel die Kreise. – Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Jersch zu den Kompetenzen der Bezirke in Hamburg sagt Staatsrat Rieckhof, hier seien keine Veränderungen geplant. – Frau Pfaue ergänzt, die Baulastträgerschaft liege in Schleswig-Holstein immer bei den Kommunen, in Hamburg entsprechend bei den Bezirken.

Auf eine Nachfrage der Abgeordneten Tschacher zu Aufmerksamkeitsstreifen berichtet Herr Blaß, insgesamt werde angestrebt, auf den Radschnellwegen eine komfortable, glatte Asphaltoberfläche zu verbauen, die jedoch mit geringer Geräusentwicklung verbunden sei. Für blinde Menschen sei es jedoch wichtig, dass der herannahende Radverkehr hörbar werde. Zu diesem Zweck werde der beschriebene Materialtest durchgeführt.

Abgeordneter Jersch fragt zur Finanzierung des Radschnellwegeausbaus in Hamburg. – Frau Pfaue schildert, die Hamburger Radschnellwege würden zum einen über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr, zum anderen über die Bundesfinanzierung finanziert. Auf Nachfrage der Abgeordneten Domm zu den angegebenen 9 Millionen Euro Kosten berichtet Frau Pfaue, hiermit könne der Bau von sechs Brückenbauwerken für den Radverkehr finanziert werden. Grundsätzlich rechne man mit ungefähr 2 Millionen Euro pro Kilometer Radschnellweg, tendenziell durch die steigenden Baukosten inzwischen mehr.

Auf eine Frage der Abgeordneten Domm zur adaptiven Beleuchtung berichtet Herr Blaß, hier gebe noch keine fertige Lösung. Klar sei, dass eine ganzjährige Befahrbarkeit sichergestellt

werden solle, es somit auch eine Beleuchtung geben müsse. Jedoch sei bei einem Pilotprojekt in Münster unter anderem auch die Rückmeldung eingegangen, dass eine adaptive, also nicht permanente Beleuchtung per Bewegungsmelder das Sicherheitsgefühl einiger Benutzerinnen und Benutzer eingeschränkt habe.

Abgeordnete Petersen kritisiert den Ausbau der Radwege als ein Projekt grün-ideologischer Verkehrspolitik. Außerdem halte sie Kopenhagen nicht unbedingt für vergleichbar mit Hamburg. – Staatssekretär von der Heide entgegnet, er habe den Eindruck, in den meisten Parlamenten gebe es eine parteiübergreifende Unterstützung des Ausbaus der Radinfrastruktur. – Staatsrat Rieckhof ergänzt, es stehe jedem frei, in der Hamburgischen Bürgerschaft entsprechende Haushaltsanträge zu stellen, um eine andere Mittelverwendung zu erreichen. – Herr Blaß entgegnet der Abgeordneten Petersen, Kopenhagen biete sich in der Tat sehr gut als Vergleichsstadt zu Hamburg an. Das zusammenhängend bebaute Gebiet von Kopenhagen werde von circa 1,3 Millionen Menschen bewohnt. 35 Prozent der Wege würden hier mit dem Rad zurückgelegt werden, zudem führen 80 Prozent der Menschen, die im Sommer in Kopenhagen Rad fahren, auch im Winter Rad.

Staatssekretär von der Heide führt aus, es gebe heute tatsächlich keinen Radschnellweg in Schleswig-Holstein, der die strengen Anforderungen des Bundes erfülle. Dies betreffe insbesondere die Kriterien der Breite und der freien Querung. In Kiel gebe es mit der Veloroute 10 zwar einen sehr gut angenommenen Radweg, der aber auch nicht unter diese Definition falle. Insgesamt handele es sich beim Ausbau der Radinfrastruktur um eine große Aufgabe. Im Rahmen des 100-Tage-Programms der Landesregierung habe es eine erste Auftaktveranstaltung mit den Kommunen gegeben mit dem Ziel, die Akteure zusammenzuführen. In der Folge müsse es auch um eine Priorisierung der Strecken gehen.

Auf mehrere Rückfragen zum Verhältnis vom Radschnellwegebau und ÖPNV berichtet Frau Pfaue, dies dürfe kein Gegeneinander sein; in der Tat müssten Radschnellwege immer gut an den ÖPNV angebunden seien.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz zur Finanzierung der Radschnellwege in Schleswig-Holstein berichtet Staatssekretär von der Heide, bis 2030 gebe es 14,5 Millionen Euro durch den Bund. Aus Landesmitteln stünden 25 Millionen Euro zur Verfügung, von denen noch rund 9,8 Millionen Euro nicht verausgabt seien. Zudem sehe der Koalitionsvertrag jedes

Jahr 20 Millionen Euro für das Thema Radwege vor. Dies betreffe zwar den Ausbau von Landesstraßen, jedoch werde immer, wenn eine Landesstraße saniert werde, auch der entsprechende Radweg mit saniert. – Abgeordneter Dr. Buchholz meint, die Antwort des Staatssekretärs gehe an seiner Frage vorbei. Mit den skizzierten Landesmitteln sei ein Ausbau von lediglich vier Kilometer Radschnellwege bis 2030 zu erwarten. – Staatssekretär von der Heide verweist in seiner Entgegnung auf die entsprechende Bundesförderung, die noch hinzukomme. Insgesamt sei dies eine Rechnung, die man heute noch nicht vollständig absehen könne. Er wolle auf jeden Fall festhalten, dass das Land Schleswig-Holstein sich intensiv für Radschnellwege einsetze.

Staatsrat Rieckhof berichtet hierzu, Hamburg stelle grundsätzlich nur Anträge auf Bundesmittel, wenn die Kofinanzierung sichergestellt werden könne. – Frau Pfaue ergänzt, Hamburg finanziere beim Radverkehr alles über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr, hier sei es möglich gewesen, 2021 einen Mittelabfluss von 81 Millionen Euro zu realisieren.

3. Bericht zum Elbe-Sedimentmanagement, dem Ökosystem Elbe und damit korrespondierenden Fragestellungen

Staatsrat Rieckhof betont einleitend das gemeinsame Interesse beider Bundesländer wie Norddeutschlands insgesamt an der Sicherung der seewärtigen Zufahrt des Hamburger Hafens einerseits und an Fragen der Gewässerökologie und des Küsten- und Meeresschutzes andererseits. Der Hamburger Hafen habe eine enorme ökonomische Strahlkraft weit über den norddeutschen Raum hinaus. Bereits seit ungefähr zwei Jahren sei eine Anschlusslösung mit Schleswig-Holstein zur Verbringung von Sedimenten bei der Tonne E 3 in Erarbeitung. Die Zusammenarbeit seines Hauses mit dem schleswig-holsteinischen Ministerium für Energie- wende, Klimaschutz, Umwelt und Natur sei durchweg gut und konstruktiv. Ziel sei es, in Kürze eine konkrete Vereinbarung schließen zu können. Beide Länder befänden sich seit Monaten mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde als zentralen Gutachter in einem engen fachlichen Austausch, um eine langfristig tragbare Nutzung zu realisieren und unsinniges Kreislaufbag- gern zu reduzieren. Die fachlichen Prüfungen im Zusammenhang mit den wasser- und natur- schutzrechtlichen Fragestellungen erforderten eine sorgsame Bearbeitung und somit auch viel Zeit und Aufwand.

Die aktuelle Sedimentationslage, so Staatsrat Rieckhof weiter, sei mindestens schwierig. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes habe angekündigt, noch im Jahr 2022 die bereits zugesagten Tiefgänge aus der Fahrrinnenanpassung in Teilen wieder zurückzu- nehmen.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz verwehrt sich Staatsrat Rieckhof zunächst gegen die Verwendung des Begriffs „Verklappung“ im Zusammenhang mit Sedimenten. Es gehe um die Umlagerung von Sedimenten, deren Qualität nicht so schlecht sei, dass es hier Probleme gebe. Problematische Sedimente würden in Hamburg an Land verbracht. Insgesamt erfolgte der Schadstoffeintrag bei Sedimenten tendenziell eher im Oberlauf der Elbe und sei hier vor allem in der Vergangenheit sehr stark gewesen. Es sei daher auch Ziel Hamburgs, dieses Thema im Rahmen der nationalen Hafenstrategie zu verankern.

Auf eine weitere Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz geht Staatsrat Rieckhof auf wei- tere Verbringgebiete von Sedimenten ein. Die Verbringung von Sedimenten bei Neßsand sei ökologisch sicherlich überhaupt nicht sinnvoll und solle daher begrenzt werden. Es gebe ein Sedimentinventar von ungefähr 5 Millionen Tonnen im Jahr, das auch weiter aufwachsen

werde. Eine Anschlusslösung für die Verbringung bei der Tonne E 3 könne hiervon ungefähr 2 Millionen Tonnen abnehmen. Im Bereich Neuer Lüchtergrund könnten nur ganz geringe Mengen untergebracht werden. Eine Verbringung in der Hamburger Außenelbe sei jedoch, wie auch öffentlich kommuniziert, weiter auf der Tagesordnung und werde vorbereitet. Ein entsprechender Antrag sei bei der hamburgischen Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft eingereicht. Er sei überzeugt, dass dies einen sinnvollen Beitrag leisten werde angesichts einer dramatischen Sedimentsituation.

Herr Knuth, Staatssekretär im schleswig-holsteinischen Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur, erklärt, Schleswig-Holstein sei sich der großen Bedeutung des Hamburger Hafens bewusst und wolle seinen Teil dazu beitragen, dass es auch zukünftig eine leistungsfähige Zufahrt zu diesem Hafen durch die Elbe gebe. Die Verbringung von Baggergut bei der Tonne E 3 stelle aus Sicht des Landes nach wie vor die Option mit den geringsten Auswirkungen auf Natur und Umwelt dar. Wenn die entsprechenden Unterlagen für eine Anschlusslösung eingereicht seien, sei mit einem Prüfzeitraum von ungefähr einem halben Jahr zu rechnen. Eine Verbringung in der Außenelbe sehe Schleswig-Holstein wie auch Niedersachsen bekanntlich sehr kritisch, insbesondere wegen der Nähe zum angrenzenden Nationalpark. Insgesamt sei heute jedoch schon absehbar, dass auch die Verbringung bei Tonne E 3 irgendwann an ihre Grenzen kommen werde, sodass es eine längerfristige Lösung brauche. Eine Möglichkeit sei es, die Verwendung von Baggergut als Baumaterial an Land zu prüfen.

Abgeordneter Harms erinnert an die Erwartung der schleswig-holsteinischen Seite, die Geldmittel, die Schleswig-Holstein von Hamburg erhalte, transparent durch den Haushalt zu führen. – Staatssekretär Knuth berichtet, man arbeite selbstverständlich an einer Lösung, die diese Bedingung erfülle. Es sei jedoch noch offen, ob es sich um eine haushaltsgebundene Lösung oder um ein Sondervermögen handeln werde. – Staatsrat Rieckhof unterstreicht, auch die Hamburger Seite habe ein Interesse an einer transparenten Finanzierung. Es gehe für den Zeitraum von zehn Jahren um schätzungsweise 100 Millionen Euro. In die Hamburger Stiftung seien bereits 50 Millionen Euro gegangen.

Auf eine Frage des Abgeordneten Harms zum zeitlichen Horizont berichtet Staatsrat Rieckhof, es gehe um eine Vereinbarung mit Schleswig-Holstein mit einer Laufzeit von ungefähr zehn Jahren. – Abgeordnete Redmann kritisiert, dass die Anträge erst im Januar 2023 abgegeben

werden könnten. Sie fragt außerdem, auf welcher Ebene die Kontakte und Gespräche zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein bestünden. – Staatssekretär Knuth berichtet, es gebe einen regelmäßigen Gesprächstermin auf Ebene der Staatsräte beziehungsweise Staatssekretäre. – Staatsrat Rieckhof ergänzt, es gebe hier durchweg einen sehr engen Austausch, was aber natürlich nicht bedeute, dass man in jedem Punkt auch immer einer Meinung sei. – Herr Röper, Hamburg Port Authority, berichtet, man sei auf die Bundesanstalt für Wasserbau und die Bundesanstalt für Gewässerkunde für die Bearbeitung angewiesen.

Abgeordneter Harms und Abgeordneter Hölck fragen nach Einzelheiten für Nutzung der Sedimente im Deichbau. – Herr Dr. Oelerich, Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur, berichtet diesbezüglich von ermutigenden Erfahrungen aus dem Hafen Husum. Das Material erfülle die fachlichen Anforderungen für den Deichbau auch, was die Schadstoffbelastung anbetreffe. Er spreche sich dafür aus, dass man den Mut aufbringe, auch den Elbschlick entsprechend zu untersuchen. Jedoch wolle er nicht verhehlen, dass es zahlreiche Hindernisse in Form gesetzlicher Vorgaben gebe. Es gebe eine Initiative des Kreises Steinburg, der bereit sei, in einer ersten Potenzialanalyse das Material auf seine Verwendungsfähigkeit zu untersuchen. Zudem habe Schleswig-Holstein im Rahmen des Generalplans Küstenschutz ermittelt, dass bis zum Jahre 2040 mehrere Millionen Kubikmeter Material für die Deichverstärkung erforderlich sein würden. – Staatsrat Rieckhof ergänzt, auf jeden Fall müsse das Baggergut erst einmal für lange Zeit an Land liegen, es sei sicherlich eine interessante Lösung, die jedoch nicht von heute auf morgen umsetzbar sei. – Herr Röper ergänzt, das Thema sei nicht ganz neu, zudem dürfe man nicht davon ausgehen, dass die Nutzung von Baggermaterial an Land die Verbringung von Sedimenten im Gewässerbereich vollkommen überflüssig machen könne. – Auf eine Nachfrage der Abgeordneten Redmann ergänzt Herr Dr. Oelerich, es gebe einige Schadstoffe, die durch Sonnenlicht im Laufe der Zeit abgebaut würden, bei anderen Schadstoffen werde es schwieriger.

Auf eine Frage des Abgeordneten Hölck zur Veränderung der Gewässerqualität bei Tonne E 3 durch die Sedimentverbringung schildert Herr Dr. Oelerich, es gebe ein umfangreiches Monitoringverfahren in Bezug auf die Physik, Chemie und Biologie des Wassers. Eine Verschlechterung habe es nicht gegeben. – Herr Röper bestätigt dies. Dies sei für die HPA auch sehr wichtig, und zwar bei jeder Verbringstelle.

Auf Fragen aus den Ausschüssen berichtet Staatsrat Rieckhof zum Antrag auf Genehmigung zur Verbringung von Sedimenten in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ). Dieser liege

nach Einreichung nun bei der Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Es sei vor Ende 2024 nicht mit einer Entscheidung zu rechnen. Die Option stehe somit frühestens 2025 zur Verfügung. Dazu gebe es noch die Möglichkeit einer Verbringung auf der Tiefwasserreedee in Niedersachsen, die getrennt hiervon zu betrachten sei. – Herr Röper ergänzt, die HPA beschäftige sich schon seit 2018 mit alternativen Verbringorten zur Tonne E 3 und in diesem Rahmen auch mit der AWZ: Es sei sehr schwer, für diesen Bereich, wo es keine Erfahrungen zu Umweltauswirkungen gebe, einen Antrag zu stellen. Die Grundlage sei jetzt jedoch in Form umfangreicher Gutachten gelegt. – Staatsrat Rieckhof ergänzt zur rechtlichen Einschätzung, dass nach Auffassung des Landes Hamburg für eine entsprechende Verbringung innerhalb eines zum Land Hamburg gehörenden Teils der Seewasserstraße des Bundes keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich sei. – Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Brandt bestätigt Herr Röper, grundsätzlich halte die HPA den Antrag für genehmigungsfähig. Dies sei auch Bedingung dafür gewesen, dass sie sich zu einer Einreichung entschieden habe. In der Tat seien die Kosten durch die längere Fahrstrecke dann gegebenenfalls höher, dafür sei hier vielleicht eher ein nachhaltiges Verbringen möglich. – Staatssekretär Knuth wiederholt, die schleswig-holsteinische Landesregierung lehne eine entsprechende Verbringung ab. Anders als das Land Niedersachsen wolle er jedoch nicht unmittelbar rechtliche Schritte in Aussicht stellen.

Auf Fragen der Abgeordneten Petersen und des Abgeordneten Jersch zur Rücknahme der Solltiefen im Rahmen der Fahrrinnenanpassung berichtet Staatsrat Rieckhof, man kenne die Gründe nicht vollumfänglich. Der Klimawandel spiele vermutlich eine Rolle, sehr wahrscheinlich die Sturmfluten und der sogenannte morphologische Nachlauf. Das Land Hamburg heiße die Entscheidung des Bundes nicht gut, akzeptiere sie jedoch zwangsläufig. Insgesamt erwarte das Land Hamburg, dass der Bund zur Prüfung der entsprechenden Anträge personell und finanziell in diesem Bereich aufrüste.

4. Verschiedenes

Die Vorsitzenden weisen auf die nächste Sitzung am Freitag, 20. Januar 2023, in Hamburg hin und schließen die Sitzung der Ausschüsse um 20:35 Uhr.

gez. Dr. Bernd Buchholz
Vorsitzender

gez. Dr. Sebastian Galka
Geschäfts- und Protokollführer