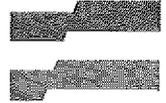


Schleswig-Holsteinischer Landtag
Kommissionsvorlage 17/25

Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein



Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den Vorsitzenden der
Enquetekommission
„Norddeutsche Kooperation“ des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Markus Matthießen, MdL
Postfach 7121
24171 Kiel

Kiel, 26. . Oktober 2010

Sehr geehrter Herr Abgeordneter Matthießen,

ich übersende Ihnen den gewünschten schriftlichen Bericht als Stellungnahme zum
Einsetzungsantrag der Enquetekommission „Norddeutsche Kooperation“ für die 7. Sitzung
der Enquetekommission am 01.11.2010.

Mit freundlichen Grüßen

Jost de Jager

Anlage

B e r i c h t

zur Norddeutschen Kooperation im Verkehrsbereich

1. Strukturen

Verkehrsthemen von gemeinsamen Interesse der norddeutschen Länder werden auf den Verkehrsministerkonferenzen erörtert, denen jeweils Amtschefkonferenzen bzw. Abteilungsleiterkonferenzen vorgeschaltet sind. Dort positionieren sich die norddeutschen Länder einzeln und gemeinsam gegenüber dem Bundesverkehrsministerium und gegenüber anderen Ländern und Ländergruppen. Die Küstenwirtschafts- und Verkehrsministerkonferenz (**KüWiVerMinKo**) ist das zentrale Forum, in dem ein Interessenausgleich der norddeutschen Länder gesucht wird und eine gemeinsame norddeutsche Position gegenüber dem Bund und den Ländern im Süden der Republik entwickelt wird. Bei Bedarf tagt die KüWiVerMinKo gemeinsam mit den Vertretern der norddeutschen Industrie- und Handelskammern.

Auf der Konferenz Norddeutschland der Regierungschefs (**KND**) und der vorgeschalteten Konferenz der Chefs der Staats- und Senatskanzleien (CdS-Nord) sind Verkehrsthemen ebenfalls auf der Tagesordnung.

Auf der **Arbeitsebene** (Fachreferatsleitungen) erfolgen Informationsaustausch und Abstimmungen in Bund-Länder- oder Länderarbeitskreisen und in informellen Abstimmungsgesprächen, die mehr oder weniger stark institutionalisiert sind. Diese Abstimmungen erfolgen teils bilateral, teils multilateral. So treffen sich beispielsweise die Luftfahrtreferatsleitungen und Luftfahrtreferenten der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit und des Verkehrsministeriums Schleswig-Holstein halbjährlich zu Abstimmungsgesprächen. Vertreter der Logistik- und Hafenreferate in Bremen, Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein bereiten zusammen mit der Logistikinitiative Niedersachsens in einem Arbeitskreis (KüMiKo-AG Log Nord) eine jährliche Veranstaltung in der Landesvertretung Niedersachsen und Schleswig-Holstein vor, auf der der Logistikstandort Norddeutschland in der Bundeshauptstadt präsentiert wird.

Die Facharbeitgruppe Verkehr (**FAG Verkehr**) der Metropolregion Hamburg (**MRH**) tritt unter Vorsitz der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt mehrmals pro Jahr zum Informationsaustausch zusammen.

Das **Hanse-Office** in Brüssel ist für die Verkehrsressorts in Hamburg und Schleswig-Holstein in gleicher Weise tätig, vornehmlich als Informationsbeschaffer und Interessenvertretung.

2. Verkehrsträgerübergreifende Aktivitäten und Programmatik

Verkehrsträgerübergreifende Aktivitäten, Initiativen oder Politikansätze beschränken sich bisher auf die KND und die KüWiVerMinKo. So gibt es beispielsweise vor Verkehrsministerkonferenzen keine gesonderten Vorbesprechungen der norddeutschen Verkehrsstaatssekretäre oder -abteilungsleitungen. Auf Arbeitsebene gibt es bisher keine Abstimmungstreffen der verkehrspolitischen Grundsatzreferatsleitungen der norddeutschen Länder.

Das zentrale Programmdokument der norddeutschen Verkehrszusammenarbeit ist die sog. **Ahrensburger Liste**. In ihr sind die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturvorhaben der norddeutschen Länder zusammengefasst (vgl. Anlage). Sie hat den Charakter eines Forderungskatalogs gegenüber der Bundesregierung. Von den Regierungschefs der Länder wurden die Forderungen in der Ahrensburger Liste zu Beginn der Amtszeit der Bundesregierung bekräftigt.

3. Straße

Die Straßenbau- und -verkehrsverwaltungen der Länder sind für die Landesstraßen in eigener Zuständigkeit tätig und gleichzeitig im Bundesfernstraßenbau als Auftragsverwaltung für die Bundesregierung. In der ersten Funktion gibt es in der Regel weder Konflikte, noch viele Berührungspunkte. Ausnahmen sind Verkehrsprobleme nahe den Landesgrenzen, die auf ein oder mehrere Nachbarländer ausstrahlen. Als Ergebnis von Personaleinsparvorgaben und Rationalisierungen sind die Straßenbauverwaltungen heute ganz überwiegend sehr schlank aufgestellt. In der zweiten Funktion stehen die Straßenbauverwaltungen der Länder gemeinsam im gleichen Verhältnis zum Bundesverkehrsministerium.

Eine länderübergreifende Zusammenarbeit ist bei den Bundesfernstraßen erforderlich, z.B. dem Ausbau der A 7 und der westlichen Elbquerung im Verlaufe der A 20. Diese Zusammenarbeit ist weitgehend durch die Bundesfernstraßenplanung des BMVBS und Planungsrecht geprägt und eingespielt und wird durch bilaterale Zusammenarbeit ergänzt und vertieft.

Bei der Bundesfernstraßenplanung konkurrieren alle Länder nach den gleichen, vom BMVBS gesetzten Kriterien um dieselben knappen Haushaltsmittel. Die Bundesfernstraßenplanung wird derzeit, wie die gesamte Bundesverkehrswegeplanung, überprüft. Dies soll bis zum Ende der Legislaturperiode im Bund abgeschlossen sein.

4. Schiene

Im **Schiennenfernverkehr** sind die Interessen der norddeutschen Länder unterschiedlich. Hamburg und Bremen betonen sehr stark die notwendige Verbesserung der Schienenhinterlandanbindung ihrer Seehäfen nach Süden (sog. Y-Trasse). Niedersachsen hat als Durchfahrtsland dieser Verkehre ebenfalls ein Interesse. Schleswig-Holstein trägt diese Forderungen wegen der Bedeutung des Hamburger Hafens für Schleswig-Holstein mit, allerdings nicht zu Lasten anderer Verkehrsvorhaben, an denen Schleswig-Holstein ein ausgeprägtes Interesse hat, das von anderen Ländern nicht geteilt wird. Mecklenburg-Vorpommern ist in dieser Frage tendenziell indifferent. Demgegenüber wird das Interesse Schleswig-Holsteins an der Beseitigung vorhandener und der Vermeidung künftiger Engpässe nördlich der Metropolregion nur teilweise von Hamburg geteilt.

Der **Schienennahverkehr** wird maßgeblich durch die sog. Regionalisierungsmittel des Bundes finanziert. Die Infrastrukturfinanzierung erfolgt aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sowie durch Bundesmittel.

In der Metropolregion Hamburg steht den Bürgern ein attraktives Nachverkehrsangebot zur Verfügung. Der sog. **HVV-Tarif** umfasst die Stadt Hamburg und die nördlich und südlich angrenzenden Landkreise. Der Schleswig-Holstein Tarif (SH-Tarif) gilt im übrigen Schleswig-Holstein. Die Tarife sind gegenseitig durchlässig (d.h. man kann von Husum mit einem Fahrschein nach Hamburg fahren und umgekehrt). Die Fahrpläne zwischen dem HVV und dem SH-Tarifgebiet sind abgestimmt. Die Landesverkehrsservicegesellschaft (LVS) und der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) arbeiten eng zusammen (Kooperationsvertrag). Schienenverkehrsdienstleistungen in Schleswig-Holstein werden bis zum Hamburger Hauptbahnhof mit Hamburg abgestimmt und gemeinsam finanziert (Territorialprinzip). Hier kann es im Einzelfall zu Interessenkonflikten kommen, da es unterschiedliche Bedarfsschätzungen gibt (innerstädtischer Verkehr/ Verkehr im weniger dicht besiedeltem Raum). In der Metropolregion werden derzeit Park+Ride und Bike+Ride – Konzepte entwickelt (u.a. im Zusammenhang mit weiteren Bahnhofsmo- dernisierungen). Der HVV und die LVS werden in 2010 eine gemeinsame Kundengarantie auf den Weg bringen.

Für die Zukunft haben sich Hamburg und Schleswig-Holstein auf ein gemeinsames „**Achsenkonzept**“ zum Ausbau der Schnellbahnen im Hamburger Umland verständigt. Dabei sollen die Achsen von Bad Oldesloe über Hamburg – Hauptbahnhof durch die Innenstadt nach Elmshorn und von Kaltenkirchen über Eidelstedt zum Hauptbahnhof ausgebaut und die Achse vom Hauptbahnhof nach Büchen gestärkt werden. Unterschiedlich sind hier die Prioritätensetzungen: Hamburg möchte innerstädtisch die U-Bahn in die Hafencity und eine Stadtbahn realisieren, für Schleswig-Holstein ist der Ausbau der Achsen vorrangig. Das Achsenkonzept soll den Hamburger Hauptbahnhof im Zusammenhang mit der Fertigstellung der festen Fehmarnbelt Querung entlasten. Angestrebt wird deshalb eine Umsetzung des Achsenkonzeptes bis 2018. Allein die Kosten für die Achse HH Hbf – Bad Oldesloe belaufen sich (incl. Fahrzeuge) auf rd. 250 Mio. €. Beide Parlamente haben dazu im Herbst 2010 gleichlautende Anträge gestellt.

5. Wasserstraßen und Häfen

Mit dem Nord-Ostsee-Kanal hat Schleswig-Holstein eine wichtige Bundeswasserstraße, an deren Ausbau ein großes Interesse besteht, das so von den anderen norddeutschen Ländern nicht geteilt wird.

Im Hafenbereich besteht bereits eine Zusammenarbeit auf der Grundlage der im Februar 2010 verabschiedeten **Hafenkooperation Norddeutschland**. Daneben haben die Häfen Cuxhaven, Stade, Brunsbüttel, Glückstadt und Hamburg ein **Hafenkonzept Unterelbe** erarbeitet, das ebenfalls einer verstärkten Zusammenarbeit den Weg bereitet hat. Konkreter Ausdruck der norddeutschen Zusammenarbeit ist das gemeinsame Auftreten der Küstenländer gegenüber dem Bund zur Förderung einvernehmlich festgelegter Ziele (z.B. Umsetzung der Ahrensburger Liste, insbesondere verbesserte Hafenhinterlandanbindungen). Auch zum Thema „Hafenkonzessionen“ besteht weitgehend Konsens, der sich nicht nur über den Bund, sondern auch über die Ländervertretungen in Brüssel Gehör verschafft. In nächster Zeit wird die Telematik als ein Aspekt der Hafenkooperation Norddeutschland die Küstenländer in Bezug auf die gemeinschaftsrechtlichen Meldepflichten und die hierfür aufzubauen- de Datenerfassung und –verarbeitung beschäftigen.

Bezogen auf den Hafenbereich hätte eine Länderfusion voraussichtlich keine Vorteile für den Standort Schleswig-Holstein. Denn die Küstenländer zeichnen sich im Hafensektor durch **heterogene Strukturen** aus, denen eine einheitliche Aufgabewahrnehmung kaum gerecht werden könnte. Gerade die schleswig-holsteinische Vielfalt kommunaler, privater und landeseigener Häfen ist einer stärker zentralisierten Steuerung kaum zugänglich. Hamburg hat seine Strukturen gerade neu gestaltet (Hamburg Port Authority).

6. Luftverkehr

Ebenfalls heterogen ist die **Verkehrsinfrastruktur** im Luftverkehr. Hamburg-Fuhlsbüttel ist der wichtigste Verkehrsflughafen Norddeutschlands. Er bietet dem nördlichen Niedersachsen, der Freien und Hansestadt, Schleswig-Holstein, Südjütland und Westmecklenburg einige internationale Verbindungen und vor allem gute Verbindungen zum internationalen Drehkreuz Frankfurt und zu Destinationen im Süden und Westen der Republik. Dieses Leistungsspektrum erreichen Hannover, Bremen und Lübeck nicht. Diese Flughäfen und Flugplätze sind aber wegen ihres Angebots an low cost-Verkehren und wegen ihrer besseren Erreichbarkeit aus peripheren Teilen Norddeutschlands geschätzt. Eine integrierte Luftverkehrspolitik für Norddeutschland findet ihre Grenze in den Trägerstrukturen und im Wettbewerb der Flughäfen und ihrer Hauptkunden untereinander. Anders als bei Straße, Schienenfernverkehr und Wasserstraße gibt es keine Planungs- und Finanzierungsverantwortung des Bundes, mit der eine Koordinierung einhergeht. Die Freie- und Hansestadt Hamburg ist Mehrheitsgesellschafter der Flughafen Hamburg GmbH. Dies prägt die Luftverkehrspolitik. Die Flughäfen Hamburg und Hannover haben den gleichen Minderheitsgesellschafter. Schlüsselkunden des Hamburger Flughafens stehen im Wettbewerb mit dem Hauptkunden in Lübeck und einem sehr wichtigen Kunden in Bremen. Das prägt das Wettbewerbsverhalten beider Flughafengesellschaften.

Bereits die **Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik** von 1995 enthielten keine verbindlichen Planungsvorgaben. Die KüWiVerMinKo wird in der nächsten Sitzung beschließen, ob ein neues **norddeutsches Luftverkehrskonzept** erstellt werden soll. Es wird mit einem positiven Beschluss gerechnet.

Die **Luftverkehrsbehörden** nehmen ganz überwiegend Aufgaben der Bundesauftragsverwaltung wahr. Bereits in der Vergangenheit war eine engere Zusammenarbeit der Luftfahrtbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg und des Landes Schleswig-Holstein erwogen worden. Die Behördenstrukturen waren und sind allerdings sehr unterschiedlich. Derzeit stimmen sich die Luftfahrtfachreferate in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit und im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr regelmäßig in halbjährlichen Gesprächen über Themen von gemeinsamem Interesse ab.

7. Einzelfragen aus dem Einsetzungsauftrag

Bilanz der Arbeit der Metropolregion Hamburg: Die FAG Verkehr der MRH ist ein Forum für den Informationsaustausch. Dort werden auch verkehrspolitische Gutachten und Initiativen mit Bezug auf die MRH angestoßen oder vorgestellt. Die MRH ist aber kein eigenständiger Akteur in der Verkehrspolitik und verfügt über keine Voll-

zugs- oder Planungsaufgaben. Verkehrsfragen die Gegenstand der Länderkooperation sind oder werden könnten, gehen in der Regel stets über die geografischen und Interessengrenzen der MRH hinaus.

Weitergehende Zusammenarbeitsformen: Denkbar sind in der Verwaltungszusammenarbeit intensivere Abstimmungen auf Arbeitsebene und gehobener Arbeitsebene, z.B. im Bereich Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik. Denkbar sind gemeinsame Beteiligungen oder Unternehmen die Dienstleistungen im Verkehrsbereich erbringen (wie z.B. DEGES, AKN). Denkbar sind im Einzelfall auch Behördenfusionen. Eine vertiefte Zusammenarbeit auf Arbeitsebene ohne institutionalisierte Lösungen (Zuständigkeitsverlagerungen/Verfahrensrecht) hätte keine Auswirkungen auf parlamentarische Kontrollrechte, Bürgerbeteiligung oder die Vertretung Norddeutschlands im Bund oder Europa.

Strukturen und regionale Interessen (Schleswig): Strukturen sind Ausdruck von Interessen und Ergebnis rechtlicher Pflichten. Die Interessen am Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und an Verkehrsdienstleistungen werden in den bestehenden Gebietskörperschaften artikuliert. Die Verkehrsverwaltungen sind politisch gegenüber den jeweiligen Parlamenten verantwortlich und außerdem fachlich in bestimmtem Umfang gegenüber dem BMVBS und der EU-KOM. Gingen regionale Interessen in größeren Gebietskörperschaften auf, würde sich ihr relatives Gewicht zwangsläufig verringern.

Kooperation und Interessenkonflikte: Die norddeutsche Zusammenarbeit findet ihre Grenze dort, wo Interessen nicht mehr übereinstimmen und auch im Wege des Kompromisses nicht mehr auszugleichen sind. Interessenkonkurrenz und Wettbewerb (betrieblich oder als Standortwettbewerb) beschränken die Reichweite und Intensität der norddeutschen Zusammenarbeit. Die norddeutsche Zusammenarbeit im Verkehrsbereich bietet hierfür vielfältige Beispiele. Die Ahrensburger Liste - gemeinsamer Forderungskatalog, der trotzdem aufgrund von Partikularinteressen immer wieder neu in Frage gestellt wird - ist nur eines.

Norddeutsche Kooperation und Vertretung beim Bund und auf europäischer Ebene: Ein Beitritt anderer norddeutscher Länder zum Hanse-Office oder eine Zusammenlegung von Landesvertretungen in Berlin könnte über einen effizienteren Personaleinsatz im Verkehrsbereich in begrenztem Umfang Spezialisierungsvorteile bieten.

Demografische Entwicklung: Mit Ausnahme des Öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein) ist es bislang nicht gelungen, die demografische Entwicklung systematisch in Verkehrswegeplanung einzubeziehen bzw. Verkehrswegeplanung demografiefest zu machen. Länderübergreifende planerische Ansätze sind nicht bekannt. Der demografische Wandel wird auf die jeweiligen Vorhaben bezogen berücksichtigt, wenn dafür Anlass besteht. Angesichts der Tatsache, dass die Lage der öffentlichen Haushalte Ausmaß und Tempo des Verkehrsinfrastrukturausbaus beschränken, muss hier nicht zwangsläufig ein Defizit gesehen werden, das Handlungsbedarf auslöst.