



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

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

19. Wahlperiode - 2. Sitzung

am Freitag, dem 24. November 2017, 17:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Kai Vogel (SPD)	Vorsitzender
Wolf Rüdiger Fehrs (CDU)	
Peter Lehnert (CDU)	
Barbara Ostmeier (CDU)	
Tobias von Pein (SPD)	
Beate Raudies (SPD)	i. V. von Kathrin Wagner-Bockey
Ines Strehlau (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	i. V. von Eka von Kalben
Kay Richert (FDP)	i. V. von Stephan Holowaty
Jörg Nobis (AfD)	
Lars Harms (SSW)	

Fehlende Abgeordnete

Lukas Kilian (CDU)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Möglichkeiten der Forschungs Kooperation	4
	Umdruck 19/335	
2.	Heizkraftwerk Wedel - Sachstand	8
3.	S-Bahn-Ausbau S 4 / S 21 - Sachstand	14
	Umdruck 19/334	
4.	Planungen und Auswirkungen der Festen Fehmarnbelt-Querung - Präsentationen Femern A/S und Scandlines	20
5.	Verschiedenes	21

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Zusammenarbeitsausschusses der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, Abg. Vogel, eröffnet die gemeinsame Sitzung um 17:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Abg. Jarchow, Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft, stellt ebenfalls die Beschlussfähigkeit des Hamburgischen Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein fest.

Die Tagesordnung wird von beiden Ausschüssen in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Möglichkeiten der Forschungskooperation

[Umdruck 19/335](#)

Der Vorsitzende, Abg. Vogel, weist auf die Selbstbefassung zu dem Tagesordnungspunkt 1 des Schleswig-Holsteinischen Ausschusses hin. - Der Hamburgische Ausschuss beschließt, sich ebenfalls im Wege der Selbstbefassung mit dem Antrag zu befassen.

Einleitend zu seinem Vortrag weist Herr Dr. Grundei, Staatssekretär im Wissenschaftsministerium, auf die bisherige gute Zusammenarbeit zwischen den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg im Bereich der Wissenschaft hin, die man in den nächsten Jahren weiter ausbauen wolle. Er spricht das geplante Besucher-Zentrum der Forschungseinrichtung DESY an. Sinnvoll sei aus seiner Sicht, auch auf schleswig-holsteinischer Seite in Scheenefeld interessierten Besuchern etwas präsentieren zu können, das Konzept solle jedoch Synergieeffekte nutzen. Zu möglichen Konzepten habe es schon diverse Gespräche gegeben, in denen es um technische und konzeptionelle Überlegungen gegangen sei. Auch die Entwicklung im Bereich der Meeresforschung sei sehr positiv, besonders im Hinblick auf die Exzellenzcluster. Die Strategie, allen drei großen Initiativen ihre eigenen Schwerpunkte zu lassen, sei aufgegangen. Er bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, im Falle der weiteren Zusammenarbeit der norddeutschen Bundesländer auch weitere Bundesmittel durch die Allianz akquirieren zu können. Dies werde voraussichtlich jedoch nicht ohne den Einsatz von Eigenmitteln gehen.

Frau Dr. Gümbel, Staatsrätin der Behörde für Wissenschaft, Forschung und Gleichstellung in Hamburg, weist ebenfalls auf die Exzellenz-Strategie hin, bei der sowohl Hamburg als auch

Schleswig-Holstein, namentlich die Christian-Albrechts-Universität, sehr erfolgreich gewesen seien. Zur internationalen Wissenschaftskooperation erwähnt sie das von Hamburg ins Leben gerufene Baltic Science Network, in dem es darum gehe, dass sich die Ostseeanrainerstaaten darin besser organisieren sollten, um Mittel der EU, die einer der großen Drittmittelgeber sei, effektiv zu akquirieren. Eine andere sehr erfolgreiche Zusammenarbeit auf Länderebene zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein sei das Life-Science-Nord-Cluster. Dieses Cluster, in dem über 500 Firmen beteiligt seien, sei ein gutes Beispiel für die Verknüpfung von Grundlagenforschung, Anwendungsforschung und Innovationen. Zudem schaffe es Arbeitsplätze in der Region. Dieses Modell wolle man auch gern auf andere Cluster übertragen.

Von Abg. Strehlau auf das Besucherkonzept X-FEL/DESY angesprochen, legt Frau Dr. Gümbel dar, dass man gemeinsam mit Schleswig-Holstein die Idee entwickelt habe, Besuchern die Forschung am X-FEL zugänglich zu machen. Man habe ein Konzept entwickeln wollen, das an beiden Enden funktionieren könne, Hamburg habe nun den Vorteil, dass das DESY dafür eigene Mittel zur Verfügung gestellt bekommen habe. Es sei ihr derzeit nicht bekannt, ob in nächster Zeit Mittel für ein Gebäude für Besucher in Scheenefeld zur Verfügung gestellt werden könnten. Eine Idee sei, zum Beispiel eine Radverbindung herzustellen, die den unterirdischen Verlauf der Forschungseinrichtung nachzeichne.

Abg. Dr. Dressel legt dar, dass seiner Meinung nach die Sichtbarkeit und Erreichbarkeit der Forschungseinrichtung ein wichtiger Aspekt sei, aus diesem Grund begrüße er auch die Idee einer Fahrradverbindung. Auch das Thema der Verkehrsanbindung insgesamt müsse dabei im Blick behalten werden, um die angestrebten Besucherzahlen zu erreichen.

Von Abg. Dr. Dressel auf die Möglichkeit eines Brückenschlags zum Physikunterricht durch die bereits eingerichteten und zukünftig zu erweiternden Schülerlabore angesprochen, legt Staatssekretär Dr. Grundei dar, dass es eine Initiative zur Förderung durch die Stiftung der Schülerförderzentren gebe. Eine Nutzung der Schülerlabore durch Schulen in der Fläche Schleswig-Holsteins sei schwierig, es gebe aber Bestrebungen in die Richtung, die universitäre Forschungsinfrastruktur zu nutzen und auch das entsprechende Interesse im Land daran. Das Ziel, Interesse an den naturwissenschaftlichen Fächern zu wecken, bestehe auch im Hinblick auf eine stärkere Einbindung von Mädchen, die nach wie vor einen geringen Teil zum Beispiel der Physikstudierenden ausmachten. Vorteil des X-FEL sei, dass dies in der Öffentlichkeit wahrgenommen werde und als Marketing-Instrument genutzt werden könne,

auch wenn ein einmaliger Besuch aus seiner Sicht keinen großen Effekt auf einzelne Schüler haben werde. - Staatsrätin Dr. Gümbel ergänzt, dass die Kapazitäten der Schülerlabore durchaus beachtlich seien. Dies beziehe sich jedoch noch nicht auf den X-FEL, sondern auf das gesamte Areal der Forschungsbereiche des DESY. Sie stellt dar, dass sich das Fahrrad als Transportmittel vor allem für Wissenschaftler anbiete, die die Strecke des X-FEL abführen, eine Nahverkehrsanbindung, zum Beispiel durch ein Shuttle-Bus von den Landungsbrücken in Hamburg, könne sie sich gut vorstellen.

Auf eine Frage von Abg. Dr. Dressel zur Teilnahme von Schülerinnen und Schülern an den Schülerlaboren aus der Metropolregion außerhalb Hamburgs legt Staatssekretär Dr. Grundei dar, dass er dies durchaus für realistisch halte, auch in anderen campusnahen Regionen finde ähnliche Partizipation statt.

Abg. Harms plädiert dafür, den Schülern in der Metropolregion auch außerhalb des Bundeslandes Hamburg ein Besuch im Besucherzentrum des DESY zu ermöglichen. Er regt an zu prüfen, ob eine Zusammenarbeit in dieser Hinsicht zwischen den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg möglich sei. - Staatssekretär Dr. Grundei führt dazu aus, dass bisherige Aktivitäten im Hinblick auf eine Kooperation mit Schulen häufig auf persönlichen Kontakten basiert hätten. Man versuche, jetzt nachhaltigere Strukturen zu schaffen, das sei allerdings noch ausbaufähig.

Abg. Raudies unterstreicht die Tatsache, dass im Kreis Pinneberg mehr als 10 % der Bevölkerung Schleswig-Holsteins wohnen, das sei aus ihrer Sicht eine Rechtfertigung für eine enge Kooperation mit dem Wissenschaftszentrum. Sie plädiert für eine konzeptionelle Weiterentwicklung der Kooperation.

Staatssekretär Dr. Grundei weist auf das Institut für die Pädagogik der Naturwissenschaften in Kiel (IPN) hin, mit dem man entsprechende Kooperationsprojekte fundiert begleiten könne. Dennoch verfüge man nicht über die Strukturen eines Stadtstaates. Er hebt hervor, dass auch die schleswig-holsteinische Bildungsministerin sehr interessiert sei, die Bereiche Schule und Hochschule - auch vor dem Hintergrund der beiden von ihr vertretenen Ressorts - zusammenzubringen. Dies werde es ermöglichen, Impulse zu setzen. Ein praktisches Problem für Schülerinnen und Schüler bestehe darin, dass günstige Fahrscheine im Nahverkehr erst ab 9 Uhr gelten würden, sodass bei längeren Anfahrtszeiten häufig eine Ankunft vor Ort

erst so spät erfolge, dass sich dann bestimmte Experimente nicht mehr durchführen ließen. Aus seiner Sicht sei dies ein Thema, dem man sich widmen solle.

Abg. Lehnert und Abg. Ostmeier bringen ihre Verwunderung über die geänderte Fassung des [Umdrucks 19/335](#) zum Ausdruck. - Abg. Strehlau erläutert, dass die kurzfristige Änderung der Komplexität des Themas geschuldet und nach einer Absprache mit dem Wissenschaftsministerium vorgenommen worden sei. Zukünftig werde man auch über das Verfahren der Einigung debattieren müssen.

Abg. Friederichs weist darauf hin, dass das DESY und die Forschungskooperation auch die Hamburgische Bürgerschaft schon länger beschäftige, ebenso wie die Frage, wie die Kooperation zwischen beiden Ländern weiter ausgebaut werden könne. Sie bringt ihre Hoffnung zum Ausdruck, sich auf einen gemeinsamen Antrag verständigen zu können, und legt dar, dass es Schleswig-Holstein unbenommen bleibe, auch weitere Schritte, zum Beispiel im Zusammenhang mit der Kooperation mit Unternehmen, zu gehen.

Abg. Dr. Kruse bemängelt, dass die von ihm vertretene AfD-Fraktion bei der Erstellung des Antrags nicht gefragt worden sei.

Abg. Lehnert spricht sich dafür aus, Resolutionen weniger kurzfristig vor der Ausschusssitzung zwischen den Fraktionen zu beraten und zu einer gemeinsamen Fassung zu kommen.

Einstimmig empfiehlt der schleswig-holsteinische Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg dem Schleswig-Holsteinischen Landtag, den aus [Umdruck 19/335](#) ersichtlichen Beschluss zu übernehmen und ihm zuzustimmen. - Der Zusammenarbeitsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft nimmt den Antrag einstimmig zur Kenntnis.

2. Heizkraftwerk Wedel - Sachstand

Der Hamburgische Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder beschließt nach § 53 der Geschäftsordnung, den Tagesordnungspunkt im Wege der Selbstbefassung zu behandeln.

Herr Goldschmidt, Staatssekretär im Umweltministerium Schleswig-Holstein, führt in die Thematik ein und weist auf die bekannten Probleme mit dem Heizkraftwerk Wedel hin. Problematisch seien der Partikelaustritt und die Tatsache, dass es insgesamt nicht in das Energiewendekonzept des Landes Schleswig-Holsteins passe: Aus Klimaschutzgründen sei ein ursprünglich ausschließlich Kohle verfeuerndes Kraftwerk nicht wünschenswert. Gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg solle eine Lösung gefunden werden, um das Kraftwerk möglichst bald seinem Bestimmungsende zuzuführen.

Herr Pollmann, Staatsrat der Behörde für den Bereich Umwelt und Energie, stellt anhand der in Anhang 1 dieser Niederschrift angefügten Präsentation die Sachlage dar. Er erläutert, dass im Hamburger Fernwärmenetz, das mehrere hunderttausend Haushalte mit Wärme versorge, der Anteil erneuerbarer Energien sehr gering gewesen sei. Hamburg habe nach einem Volksentscheid für die Re-Kommunalisierung des Wärmenetzes Sorge zu tragen. Vor diesem Hintergrund sehe man auch die Ablösung des Steinkohleheizkraftwerks Wedel als eine zentrale Aufgabe an. Zu den Planungen zum Hamburger Fernwärmenetz stellt Staatsrat Pollmann verschiedene Varianten dar, wobei die erstgenannte (Anhang 1, Seite 4) die von Hamburg präferierte sei. Kurz skizziert Herr Staatsrat Pollmann die Planungen hinsichtlich der Einrichtungen eines Aquiferspeichers, in dem nicht mehr für die Trinkwassergewinnung nutzbare Schichten im Boden für die Speicherung warmen Wassers genutzt werden könnten. Mit der Zwischenspeicherung von Wärmeenergie könne der unterschiedlich starke Verbrauch von Wärme zwischen Sommer und Winter ausgeglichen werden. Wenn die von Hamburg präferierte Variante planmäßig umgesetzt werden könne, sei nach Ablauf der Heizperiode 2020/2021 die Wärmeerzeugung aus den beiden Blöcken in Wedel verzichtbar. Bei der Nutzung anderer Varianten sei wegen erheblicher notwendiger Veränderungen unter anderem im Gasleitungsnetz nicht mit einem Abschalten des zweiten Blocks in Wedel vor 2025 zu rechnen. Das sei eines der ausschlaggebenden Argumente, den Ersatz des Heizkraftwerks Wedel nicht allein nördlich der Elbe vornehmen zu wollen.

Mehrere Abgeordnete regen an, zukünftig Power-Point-Präsentationen den Ausschüssen vor der Sitzung zur Verfügung zu stellen.

Auf eine Frage des Abg. Nobis im Hinblick auf das Vattenfall-Kraftwerk Moorburg, das einen hohen Wirkungsgrad habe, in der Präsentation des Staatsrats jedoch nicht vorgekommen sei, legt Staatsrat Pollmann dar, dass es sich bei Moorburg um ein großes modernes Steinkohlekraftwerk handele, das zwar von der Firma Vattenfall, nicht jedoch von der Firma Vattenfall Wärme Hamburg GmbH betrieben werde. Politisch gebe es eine Festlegung der Koalitionspartner in Hamburg, die Nutzung dieser Wärme auszuschließen. An diese politische Vorgabe sehe sich die Behörde gebunden. Es gebe dafür auch gute Gründe, denn das jetzt entwickelte Wärmekonzept komme weitgehend ohne den Einsatz von fossilen Energien aus. Sich weiterhin von Kohle abhängig zu machen und darauf angewiesen zu sein, sei auch im Hinblick auf das Paris-Abkommen und die Interessen der Länder nicht zielführend. Er weist darauf hin, dass der Wärmemarkt - anders als der Strommarkt oder der Gasmarkt - kein regulierter Markt sei. Die Vermarktungsbedingungen für Wärme, die durch einen hohen Ausstoß von CO₂ produziert worden sei, seien schon heute schlecht.

Auf eine Frage der Abg. Raudies im Hinblick auf den Rückkauf des Netzes antwortend, legt Herr Staatsrat Pollmann dar, dass sich der Vorgängersensat in Verhandlungen mit der Firma Vattenfall darauf geeinigt habe, dass der Rückkauf des Netzes auch das Kraftwerk Wedel mit umfassen solle, das ebenfalls in den Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg übergehe. Auf eine weitere Frage der Abg. Raudies erläutert er die Zusammensetzung der Wärmeenergielieferanten, die Wedel ersetzen sollten. Die Aquiferspeicher-Technologie sei in mehreren Bohrungen auf ihre Wirksamkeit hin überprüft worden, die Bohrungen selbst seien Probebohrungen gewesen, die jedoch operativ gestellt werden könnten. Durch das Einleiten warmen Wassers könne der Grundwasserspeicher auf circa 80 °C Grad erhitzt werden, wozu das warme Wasser aus industrieller Abwärme oder aus der Wärmepumpe genutzt werden könne, wenn es im Sommer nicht anderweitig verwendet werde. Im Winter könne das Wasser aus dem Speicher dann mit etwas geringerer Temperatur entnommen und verteilt werden. Mit den ersten beiden Bohrungen habe belegt werden können, dass das Verfahren funktioniere.

Abg. Dr. Schaal unterstreicht die Vorteile, die dieses Wärmekonzept insgesamt dadurch biete, die ohnehin entstehende Wärme zu nutzen. Trotzdem seien Investitionen notwendig. Eine Rolle für die Entscheidung für dieses Konzept spiele neben den Aussagen des Koalitionsvertrags auch der Volksentscheid, der auf eine klimafreundliche Wärmeversorgung dringe. Das Konzept sei eine gute Annäherung an das Ziel einer umweltfreundlichen Wärmeversorgung, da fast 50 % der Energie durch nicht fossile Energieträger erzeugt werde. - Abg. Sparr pflich-

tet Abg. Dr. Schaal bei und unterstreicht, dass der Volksentscheid und die dahinterliegende Motivation es verböten, auf Abwärme aus dem Kraftwerk Moorburg zurückzugreifen. Dies sei aber auch deswegen ausgeschlossen, weil man sich auf einen Innovationsweg begeben habe, auf dem Zukunftstechnologien entwickelt würden. Diese würden für die künftige Energieversorgung eine große Rolle spielen.

Auf eine Nachfrage von Abg. Nobis legt Staatsrat Pollmann dar, dass die Wärmepumpe Abwärme aus dem Abwasser des Klärwerksverbunds Köhlbrandhöft/Dradenau gewinne. Eine Ableitung von Wärme des Kraftwerks Moorburg in die Elbe sei gerichtlich untersagt worden. Zwar werde das Kraftwerk Moorburg wahrscheinlich länger als andere ältere Kraftwerke betrieben, wenn man aber seinen Klimaverpflichtungen nachkommen wolle, werde es aber auf keinen Fall eine Restlaufzeit haben, wie von Abg. Nobis angedeutet. Aus seiner Sicht sei zu hoffen, dass das Kraftwerk spätestens 2030 außer Betrieb gehen werde, was allerdings auch von den Ausbauzielen der erneuerbaren Energien abhängt.

Auf eine Nachfrage von Abg. Raudies zu der Verlässlichkeit der Funktion des Aquiferspeichers legt Staatsrat Pollmann dar, dass es um Wärmezwischenlagerung gehe, die die Wirtschaftlichkeit des Gesamtkonzepts verbessere. Daran hänge jedoch nicht die technische Umsetzungsfähigkeit des Gesamtkonzepts. Die Zwischenlagerung sei vor allem ein wirtschaftlicher Faktor, der dazu führe, dass die Verkäufer von Abwärme dies ganzjährig wirtschaftlich tun könnten. Der Umsetzungszeitplan sei in der Tat ehrgeizig, die Umsetzung der einzelnen Module könne nicht garantiert werden, zumal Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu durchlaufen seien. Es gebe die Möglichkeit, die Ergebnisse zu beklagen, und insofern zeitliche Unsicherheiten.

Von Abg. Raudies auf die Formulierung im Koalitionsvertrag angesprochen, führt Staatssekretär Goldschmidt aus, dass dort vereinbart sei, unverzüglich mit der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Betreiber Vattenfall Gespräche aufzunehmen. Das sei erfolgt. Der Ministerpräsident habe das Thema bei seinem Antrittsbesuch beim Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg angesprochen. Insgesamt befinde man sich im engen Austausch mit der Hamburger Seite. Der Koalitionsvertrag beinhalte auch das Ziel, eine gemeinsame Lösung für die Voraussetzung der Abschaltung des Kohlekraftwerks Wedel noch in dieser Legislaturperiode zu schaffen. Das entsprechende Konzept liege jetzt vor. Im Dezember werde auf Hamburger Seite noch eine entsprechende Entscheidung gefällt, welches Konzept das Wedeler Kraftwerk ablösen solle. Es handele sich um eine innovative Technik,

was aus seiner Sicht sehr positiv zu bewerten sei. Die damit verbundenen Verzögerungsrisiken müsse man kennen und dennoch innovative Projekte vorantreiben.

Zu dem von Abg. Raudies angesprochenen Partikelausstoß und Emissionsschutz legt Staatssekretär Goldschmidt dar, dass dies in der Tat ein Risiko sei. Bis zum Enddatum müsse die Überwachungsbehörde den Betreiber immer wieder an seine Pflicht erinnern, die Anlage so emissionsarm wie möglich zu betreiben. Das Ministerium habe immer wieder Anordnungen erlassen, entsprechend sei das Kraftwerk mehrfach modernisiert worden.

Zu den Partikelniederschlägen ergänzt Frau Dr. Holzgraefe, Leiterin des Referats Immissionsschutz, Anlagensicherheit, Anlagenbezogene Energieeffizienz und Marktüberwachung des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, dass diese seit August 2016 beobachtbar gewesen seien. Vor Ort habe eine Monitoring-Platten-Beobachtung stattgefunden, um die täglichen Partikelniederschläge zu überwachen. Seit April 2017 werde ein Messnetz nach der TA-Luft mit vier Messpunkten betrieben. Es gebe eine Zwischenauswertung von April bis August, deren Ergebnisse zeigten, dass die Beurteilungswerte der TA-Luft weit unterschritten seien. Die Staubniederschläge seien auch nach Elementen analysiert worden und gäben keinen Anlass, da einzuschreiten.

Herr Staatsrat Pollmann ergänzt, dass auch von Hamburger Seite ein Messprogramm aufgelegt worden sei, um die Staubniederschläge quantitativ zu bestimmen und im Hinblick auf die Inhaltsstoffe zu analysieren. Gemeinsam mit der schleswig-holsteinischen Seite habe man sich auf ein gemeinsames Konzept verständigt, wo die gleichen Parameter nach dem gleichen Verfahren untersucht worden seien. Es lägen jetzt die Ergebnisse von April bis September 2017 vor. Der Beobachtungszeitraum reiche nicht aus, um abschließend gültige Aussagen für einen Jahresmittelwert zu treffen, insofern könne man nicht automatisch auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften schließen, es sei aber ein guter Anhaltspunkt. Auch in Hamburg würden die Grenzwerte der TA-Luft bei Weitem nicht erreicht, auch nicht in der Analyse der einzelnen Inhaltsstoffe der Staubbemissionen. - Frau Dr. Holzgraefe legt dar, dass man ganzjährig zu messen beabsichtige, sodass man dann eine Übersicht über das Jahr bekomme.

Abg. Dr. Dressel führt aus, dass aus seiner Sicht ein wichtiges Ergebnis der gemeinsamen Sitzung sein könne, den Bürgerinnen und Bürgern in Schleswig-Holstein und Hamburg zu

garantieren, dass bis zum Ende der schleswig-holsteinischen Wahlperiode das Heizkraftwerk unter Abwägung aller Risiken abgeschaltet sein könne.

Zu der von Abg. Dr. Dressel angesprochenen Inaussichtstellung einer Garantie im Hinblick auf die Schließung legt Staatsrat Pollmann dar, dass eine Garantie zu geben aus seiner Sicht unverantwortlich sei. Bei dem Verlauf von Genehmigungsverfahren und den damit verbundenen Fristen, die man aus der Praxis kenne, halte man es für ehrgeizig aber möglich, dass die Anlage in Wedel nach Ablauf des Winters 2021/2022 ersetzt werden könne. Es gebe eine Reihe von Risikofaktoren dabei, auf die die Behörde keinen Einfluss habe. Soweit die Möglichkeit bestehe, Einfluss zu nehmen, werde die Behörde das tun, zum Beispiel durch die Aufstockung von Personal.

Staatssekretär Goldschmidt unterstreicht, dass die neuen Anlagen von der Stadt Hamburg genehmigt werden müssten. Er formuliert die Erwartung, dass der Prozess schnell vorstattegehe, weist aber auf die Schwierigkeiten hin, die mit innovativen Technologien verbunden seien.

Abg. Dr. Schaal weist auf die intensiven Diskussionen hin, die auch im Energienetzbeirat um die Frage der Partikelemission geführt worden seien.

Von Abg. Dr. Schaal auf die Ergebnisse des Runden Tisches in Kiel angesprochen, führt Frau Dr. Holzgraefe aus, dass ein Ergebnis unter anderem gewesen sei, die bereits angesprochenen Messungen durchzuführen. Diese sollten ganzjährig und in Abstimmung mit der Stadt Hamburg aufgelegt werden. Man habe sich auch zur Auswertung eng mit den Kollegen aus Hamburg abgestimmt. Die Bürgerinitiative habe den Wunsch geäußert, dass das Plattenmonitoring wieder aufgenommen werden solle, was daraufhin geschehen sei. Auf den aufgestellten Platten seien weniger Partikel niedergegangen. Zudem habe man sich über das gegenseitige Vorgehen im Hinblick auf die Informationen verständigt, weil es in der Vergangenheit vorgekommen sei, dass Informationen an die Öffentlichkeit gelangt seien, ohne dass die Behörde zuvor informiert gewesen sei. Nach wie vor führe die Bürgerinitiative Pressearbeit durch, ohne dass sich die Behörde damit befassen könne. Die Ergebnisse aus dem Sachverständigengutachten hätten keine Erkenntnisse auf eine Gesundheitsgefährdung erbracht, dennoch handele es sich um eine Belästigung, weswegen der Betreiber Vattenfall aufgefordert werde, die Partikelniederschläge soweit wie möglich zu reduzieren.

Staatsrat Pollmann ergänzt, dass man bei den Messungen in Hamburg in der Zeit von April bis September zwar Staub habe nachweisen können, jedoch keine auffälligen größeren Partikel gefunden habe. Sollte es in der angegebenen Zeit zu Partikelemissionen gekommen sein, die von den Anwohnern beklagt würden, seien diese nicht zu den in Hamburg aufgestellten Messpunkten gelangt. Bei dem analysierten Staub seien die Referenzwerte der TA Luft weit unterschritten.

Auf eine Nachfrage des Abg. Dr. Dressel zu der Bewertung des Hamburger Konzepts aus schleswig-holsteinischer Sicht legt Staatssekretär Goldschmidt dar, dass eine komplette Analyse des Konzepts aufgrund der Tatsache, dass dieses noch nicht lange vorliege, noch nicht möglich gewesen sei. Es handele sich in jedem Fall um ein innovatives Projekt, das Wedel ersetzen solle.

Abg. Ostmeier begrüßt das gute Signal, das von den länderübergreifenden Gesprächen ausgehe.

Der Hamburgische Ausschuss für die Zusammenarbeit beschließt nach der Selbstbefassung die Kenntnisnahme.

3. S-Bahn-Ausbau S 4 / S 21 - Sachstand

[Umdruck 19/334](#)

Der Hamburgische Ausschuss beschließt, den Tagesordnungspunkt im Wege der Selbstbefassung zu beraten.

Herr Dr. Rohlfs, Staatssekretär im Schleswig-Holsteinischen Wirtschaftsministerium, führt in die Thematik ein und legt dar, dass die Linie S 4 einige wesentliche Ziele verfolge: die Erhöhung der Kapazitäten auf der Strecke, die Entflechtung der Verkehre und damit auch die Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs sowie zusätzliche Stationen und ein verdichtetes Angebot. In der Hauptverkehrszeit solle es künftig einen 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Ahrensburg sowie einen 20-Minuten-Takt nach Bargteheide und einen 60-Minuten-Takt nach Bad Oldesloe geben. Es gehe darum, für 250.000 Pendler in der Region ein verbessertes Angebot zu schaffen. Aus diesem Grund sei dieses Projekt in beiden Koalitionsverträgen verankert. Die von Hamburg und Schleswig-Holstein bevorzugte Variante - die sogenannte Eisenbahnbetriebswissenschaftliche-Untersuchungs-Variante (EBWU-Variante) - sehe vor, zwischen Hasselbrook und Ahrensburg 17 km zusätzliche Zweigleisigkeit zu schaffen, einen eingleisigen Neubau im Umfang von rund drei Kilometern von Ahrensburg bis kurz hinter Ahrensburg-Gartenholz sowie die Anpassung der Bahnsteige vorzunehmen. Die Kosten - eine Schätzung aus dem Jahr 2015 - beliefen sich auf 950 Millionen €, darin seien ungefähr 150 Millionen € für den Lärmschutz sowie zusätzliche Risikoaufschläge enthalten. Die Herausforderung bestehe jetzt darin, den Bund an der Finanzierung zu beteiligen. Darauf ziele auch der gemeinsame Antrag der Ausschüsse ab. Der Bund halte das Projekt - das sei in mehreren Gesprächen, unter anderem mit dem Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums Ferlemann deutlich geworden - in der von den Ländern präferierten EBWU-Variante für zu groß dimensioniert. Er fokussiere sich mehr auf den Nahverkehrs nutzen, während die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein auf den Nutzen für den Hamburger Hauptbahnhof und die Güterverkehre hinwiesen. Der Bund habe immer wieder neue Varianten präsentiert, aber alle anderen Varianten seien entweder nur sehr wenig vorteilhaft oder sogar nachteilig. Insbesondere für Schleswig-Holstein müsse man feststellen, dass die EBWU-Variante die einzige sei, die wirklich einen Mehrwert im Hinblick auf die Vertaktung bringe. Insgesamt hätten Schleswig-Holstein und Hamburg 70 Millionen € an Planungskosten in dieses Projekt investiert. Man müsse jetzt politischen Druck in Richtung Berlin ausüben.

Staatssekretär Dr. Rohlfs ergänzt, dass die abgespeckten Varianten, die der Bund vorgeschlagen habe, die eine geringere Entlastungswirkung mit sich brächten, zusätzlich den Ausbau der Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg voraussetzen würden. Allein dieser Ausbau würde 1 Milliarde € zusätzlich kosten. Zudem sei dieser Bau mit zahlreichen anderen Schwierigkeiten behaftet. Das Projekt erscheine nicht sehr realitätsnah, was man auch dem Bund gegenüber verdeutlicht habe. Ziel müsse nun sein, Gelder des Bundes zu akquirieren, um insgesamt 2027 eine Gesamtinbetriebnahme und eine Inbetriebnahme bis Rahlstedt bis 2024 zu realisieren. In Schleswig-Holstein seien die entsprechenden Beschlüsse für die Realisierung der Maßnahme in Vorbereitung. Er betont, dass man zügig und unter guter Zusammenarbeit zwischen den Landesregierungen begonnen habe.

Herr Rieckhof, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, bestätigt, dass Hamburg und Schleswig-Holstein bei diesem Projekt sehr intensiv und gut zusammengearbeitet. Es handele sich dabei um das Leuchtturmprojekt der Zusammenarbeit der beiden Länder, dessen Nachteil die hohen Kosten seien. Aufgrund der hohen Kosten müsse man beim Bund sehr hartnäckig um die Finanzierung kämpfen. Das Problem sei zurzeit, dass es keinen Verhandlungspartner auf Bundesebene aufgrund der nur geschäftsführenden Bundesregierung gebe. Für alle drei Planfeststellungsabschnitte seien jetzt die Unterlagen eingereicht worden. Am 25. August 2017 sei für den ersten Planfeststellungsabschnitt - Hamburg bis Rahlstedt - die Einwendungsfrist abgelaufen, es gebe nur 345 Einwendungen. Die Planfeststellungsunterlagen für den zweiten Abschnitt seien am 29. September 2017 eingereicht worden, mit einem Prüfergebnis rechne man im Frühjahr 2018. Die Unterlagen für den dritten Abschnitt seien im Juli 2017 dem Eisenbahnbundesamt übergeben worden. Ohne Planung sei es nicht möglich, ein solches Projekt voranzubringen. Der vorliegende Antrag würde den Landesregierungen eine große Rückendeckung für das Projekt geben. Er unterstreicht, dass der Engpass nicht in der Planung bestehe, sondern in der Finanzierungsvereinbarung, die bald abgeschlossen werden müsse, und dass es sich bei der Festen Fehmarnbelt-Querung um ein Fern- und Güterverkehrsprojekt handele. Planungen im Hinblick auf die Ertüchtigung der Strecke von Lüneburg über Büchen bis Lübeck bedeuteten nach seiner Einschätzung nicht, dass der Bund ernsthaft plane, dieses Projekt zu realisieren, da dieses mit sehr großen Problemen, zum Beispiel einer Elbquerung und der Durchquerung mehrere FFH-Gebiete, verbunden sei.

Abg. Buschhüter weist darauf hin, dass sich die von Staatsrat Rieckhof angesprochene Strecke auch nur sehr begrenzt als Entlastung für andere Strecken eigne. Der viergleisige Aus-

bau bis Ahrensburg könne dadurch nicht ersetzt werden. Das Projekt, um das es im Tagesordnungspunkt gehe, sei ein Leuchtturmprojekt für die Zusammenarbeit der Länder. Aus seiner Sicht sei wichtig, auch aus den Ausschüssen heraus deutlich zu machen, dass die Planung weiter vorangetrieben werden müsse. An dieser Stelle dürfe kein Stillstand eintreten, vielmehr müssten Zusagen des Bundes - auch finanzieller Art - erfolgen. Er weist auf den Nutzen des Projektes für den Güter- und Fernverkehr hin. Der Bund, in dessen Kompetenz die Finanzierung falle, müsse seiner Verantwortung gerecht werden. Das Projekt S 4 sei ein wesentlicher Baustein zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofes und führe zu einer besseren Nutzung der Kapazitäten, in dem die Regionalbahn aus Bad Oldesloe nicht mehr den Fernbahnteil des Bahnhofes nutze. Die frei werdenden Kapazitäten im Hamburger Hauptbahnhof könnten für Regionalverbindungen ins schleswig-holsteinische Umland genutzt werden.

Von Abg. Buschhüter auf spezialgesetzliche Regelungen zur Beschleunigung der Projektplanung angesprochen, führt Staatssekretär Dr. Rohlfis aus, dass ihm keine planungsbeschleunigenden Rechtswegverkürzungen bekannt seien. Man gehe den normalen Gang über das Planfeststellungsverfahren. Für eine erhebliche Verkürzung des Verfahrens könne sorgen, dass es eine vergleichsweise geringe Zahl von Einwendungen gebe. Das Projekt zeige, dass es auch Infrastrukturprojekte gebe, bei denen eine hohe Akzeptanz in der Region herrsche. - Auf eine Nachfrage des Abg. Buschhüter bietet Staatssekretär Dr. Rohlfis an, den Ausschüssen mitzuteilen, falls es doch einen anderen Sachstand in dieser Hinsicht gebe, zum Beispiel was den direkten Klageweg zum Bundesverwaltungsgericht angehe.

Staatsrat Rieckhof sagt ebenfalls zu, das Problem mitzunehmen. Er weist auf das von Verkehrsminister Dobrindt vorgelegte Papier zu den Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung hin, das jedoch auf die Zukunft gerichtet sei. Aus seiner Sicht bestehe keine technische oder planungsrechtliche Schwierigkeit bei dem Projekt, sondern ein Engpass bei der Finanzierung sei das Problem. Notwendig sei, dass der Fernverkehrsnutzen und der Nutzen für den Knoten Hamburg möglichst hoch eingestuft werde, um eine entsprechende Finanzierung zu erhalten. Aus seiner Sicht werde es keine großen rechtlichen Beschleunigungen mehr geben, da man auch schon relativ weit im Verfahren fortgeschritten sei.

Abg. Strehlau unterstützt die Beschlussfassung, die noch einmal deutlich mache, dass es sich bei dem Projekt um ein vorausschauendes und wichtiges handle. Für den Raum Pinneberg sei wichtig, auch die westliche Weiterführung mit zu bedenken. Sie interessiert, ob

frei werdende Kapazitäten auf der Achse Hamburg-Elmshorn genutzt werden könnten, um dort Züge fahren zu lassen.

Staatsrat Rieckhof legt dar, dass das Ziel sei, eine Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs herbeizuführen. Man gehe in jedem Fall von einem weiteren Wachstum des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs aus, den man sich bemühe, zu einem großen Teil dadurch abzufangen, dass man einen großen Teil der Fahrgäste an der Haltestelle im S-Bahn-Tunnel aussteigen lasse. Er räumt ein, dass es zu Verlagerungen von Verkehren kommen werde, jedoch befürchte man aus Hamburger Sicht keine Probleme. Durch den Bau der S 4 und der damit verbundenen Maßnahmen werde es möglich, zusätzliche Güter aus Dänemark und insbesondere Schweden auf die Schiene zu bringen, die sonst anderweitig den Weg durch Europa nehmen würden.

Abg. Sparr hebt ebenfalls hervor, dass der Bund in der Verantwortung stehe, und unterstreicht die Aufgabe der Ausschüsse, von parlamentarischer Seite die Prozesse zu befördern.

Abg. Gladiator betont die Unterstützung der Hamburger CDU-Fraktion für das Projekt inhaltlich, stellt aber die Frage nach der Finanzierungsverantwortung auf Länderebene in den Raum. - Staatsrat Rieckhof legt dar, dass auf Hamburg Finanzierungsverpflichtungen in erheblicher Höhe zukommen würden. Die Nennung einer Summe würde aus seiner Sicht jedoch die Verhandlungsposition schwächen. Insgesamt gehe man von Projektkosten von 900 Millionen € aus, sodass auf die Länder ein dreistelliger Millionenbetrag entfallen werde.

Abg. Dr. Dressel legt dar, dass auch aus seiner Sicht klar sei, dass beide Länder einen substantiellen Beitrag würden leisten müssen. Durch den Nutzen für den Fern- und Güterverkehr müsse aber auch der Bund einen großen Anteil beisteuern. Er verweist auf die Erfolge Bayerns, Infrastruktur durch frühzeitige Planung dadurch auszubauen, dass bei vorliegenden Planungen auch die entsprechenden Mittel akquiriert werden könnten. Über die Parteien müsse nun dafür gesorgt werden, bei einer entsprechenden Beratung in den Bundestagsausschüssen ein positives Votum zu erhalten.

Von Abg. Dr. Dressel auf die Finanzierung und die Zeitabläufe im Hinblick auf die Finanzierungszusage angesprochen, legt Staatsrat Rieckhof dar, dass man früher davon ausgegangen sei, dass man eine Einigung mit dem Bundesverkehrsministerium bis Ende des Jahres

brauche, was unter den derzeitigen Umständen jedoch schwierig sei. Wichtig sei, dass das Projekt im nächsten Bundeshaushalt mit Finanzierungsmitteln auftauche. Entsprechend sei eine Finanzierungsvereinbarung vor Einbringung des Haushaltes notwendig.

Abg. Dr. Dressel spricht die Haltestelle in Ahrensburg-West und denkbare Umsteigemöglichkeiten in andere Verkehrssysteme Hamburgs an. - Staatssekretär Dr. Rohlf's führt aus, dass dieser Haltepunkt aus Sicht der Landesregierung wichtig sei. Ziel sei jetzt, eine möglichst gute Verknüpfung mit der U-Bahn-Linie U 1 einzurichten, mit der die Bahn bereits beschäftigt sei. - Abg. Dr. Dressel weist auf die Notwendigkeit eines barrierefreien Umstiegs hin. - Staatssekretär Dr. Rohlf's führt aus, dass dies ein Ziel sei, man sei derzeit mit den Planungen beschäftigt.

Abg. von Pein plädiert dafür, im Falle von Ahrensburg, aber auch generell, den Dialog mit den Menschen vor Ort aufzunehmen, denn Akzeptanz vor Ort sei sehr wichtig. Das beziehe sich auch zum Beispiel auf die Höhe und das Aussehen von Lärmschutzwänden. - Staatssekretär Dr. Rohlf's legt dar, dass die Bahn das Thema im Blick habe. Ziel der Landesregierung sei, die Akzeptanz des Projektes vor Ort nicht zu gefährden.

Zum Ausbau der AKN-Linie A 1 zur S 21 legt Staatssekretär Dr. Rohlf's dar, dass es darum gehe, eine möglichst attraktive Alternative für Berufspendler zu schaffen und mehr Pendler auf die Schiene zu bekommen. Es gehe um die Verringerung der Fahrzeit um fünf Minuten und für Schleswig-Holstein auch darum, an einer weiteren Stelle an das Hamburger S-Bahn-Netz angeschlossen zu werden. Die Kosten seien deutlich geringer als bei der S 4, man gehe nach der letzten Schätzung von 115 Millionen € aus. In dieser sei ein aktualisierter Preisstand berücksichtigt worden, der auch Beträge für eine Verbesserung des Lärmschutzes enthalte. Die AKN, die gemeinsame Gesellschaft Hamburgs und Schleswig-Holsteins, sei Vorhabenträgerin. In Hamburg stehe das Planfeststellungsverfahren kurz vor dem Abschluss, in Schleswig-Holstein liefen im Verfahren die Erörterungstermine. Im Bereich Ellerau gebe es, das sei zu beachten, erhebliche Grundstücksbetroffenheiten, er selbst habe mit der Bürgerinitiative vor Kurzem ein längeres Gespräch geführt. Die Punkte müssten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sorgfältig mit dem Ziel geprüft werden, einvernehmliche Lösungen zu finden. Ziel sei, im nächsten Jahr das Planfeststellungsverfahren abzuschließen. Soweit der Planfeststellungsbeschluss im Herbst des Jahres 2018 rechtskräftig werde, könne mit den Arbeiten im Winter 2018 begonnen werden. Angestrebt werde eine Inbetriebnahme im Jahr 2021. Im ersten Quartal 2018 werde dem zuständigen Aus-

schuss die Vorbereitung für die entsprechende Beschlussfassung auch zum Thema Finanzierung zugeleitet werden. Eine Befassung des Parlaments sei leider auch erst im ersten Quartal 2018 möglich, weil die sogenannte standardisierte Bewertung, die dann Grundlage der GVFG-Förderung sei, erst Anfang des Jahres vorliegen solle und die Grundlage für die Frage der Finanzierungsanteile biete.

Staatsrat Rieckhof ergänzt, dass das Planfeststellungsverfahren in Hamburg bald abgeschlossen werde. Auf Hamburger Seite gebe es nur 49 Einwendungen, die seiner Information nach nicht sonderlich gravierend seien. Selbstverständlich werde der Hamburger Verkehrsausschuss parallel informiert werden.

Einstimmig empfiehlt der Zusammenarbeitsausschuss des Landes Schleswig-Holstein dem Landtag im Wege der Selbstbefassung, den Beschlussvorschlag, [Umdruck 19/334](#), zu übernehmen und ihm zuzustimmen. - Abg. Jarchow stellt für den Hamburgischen Zusammenarbeitsausschuss fest, dass die Selbstbefassung abgeschlossen sei, der Bürgerschaft Kenntnisnahme empfohlen werde und der Ausschuss gleichzeitig die Bürgerschaft bitte, den Antrag mit in ihre Beratung aufzunehmen. Der Ausschuss beschließt dies einstimmig.

**4. Planungen und Auswirkungen der Festen Fehmarnbelt-Querung
- Präsentationen Femern A/S und Scandlines**

Abg. Jarchow legt dar, dass Femern A/S den Ausschüssen ein Schreiben zugesandt habe, das den Ausschussmitgliedern zugeleitet werde.

5. Verschiedenes

Abg. Friederichs regt an, Themen für die nächste Sitzung zu besprechen. Sie spricht sich dafür aus, dass Femern A/S in der nächsten Sitzung seine Präsentation halten könne. Darüber hinaus sei im Gespräch gewesen, das Thema NEW 4.0 auf die Tagesordnung zu setzen. Gegebenenfalls könne dies mit einem Vororttermin verbunden werden.

Von Abg. Strehlau auf die Fristen zur Einbringung von Anträgen für die gemeinsamen Ausschusssitzungen angesprochen, legt Abg. Jarchow dar, dass dies eines der Themen sei, das den Vorsitzenden der beiden Ausschüsse ebenfalls am Herzen liege. Er kündigt an, dass sich beide Vorsitzenden um eine Entzerrung der Fristen bemühen würden. Zu einem nächsten Sitzungstermin regt er an, den Beginn der Sitzung auf 16 Uhr zu terminieren. - Abg. Strehlau regt an, dass zwei Wochen vor der nächsten Sitzung die Anträge vorliegen sollten, damit eine Chance bestehe, die Beratung in den Gremien durchzuführen. - Die Ausschüsse kommen überein, so zu verfahren.

Abg. Ostmeier spricht sich dafür aus, auch das Thema Elbvertiefung auf die gemeinsame Tagesordnung zu nehmen, um die Themen Schlickfonds und Verbringung des Schlicks von Hamburg nach Schleswig-Holstein zu beraten.

Abg. Schwinke ergänzt, dass er es für sinnvoll halte, sich in der nächsten gemeinsamen Ausschusssitzung auch mit der Frage der Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals zu befassen. Dort gebe es gemeinsame Interessen.

Der Vorsitzende des Schleswig-Holsteinischen Zusammenarbeitsausschusses weist darauf hin, dass auch unvorhergesehene Themen Eingang in die Tagesordnung finden können müssten.

Der Vorsitzende, Abg. Vogel, schließt die gemeinsame Sitzung der Ausschüsse für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg um 20:00 Uhr.

gez. Kai Vogel
Vorsitzender

gez. Thomas Wagner
Geschäfts- und Protokollführer