



# **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 - 4. Sitzung

am Freitag, dem 23. November 2018, 16:30 Uhr,  
im Rathaus in Norderstedt, Rathausallee 50, 22846 Norderstedt, Sitzungszimmer 2

### **Anwesende Abgeordnete**

Kai Vogel (SPD)	Vorsitzender
Wolf Rüder Fehrs (CDU)	
Lukas Kilian (CDU)	
Peter Lehnert (CDU)	
Katja Rathje-Hoffmann (CDU)	i. V. von Barbara Ostmeier
Tobias von Pein (SPD)	
Kathrin Wagner-Bockey (SPD)	
Ines Strehlau (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	i. V. von Eka von Kalben
Stephan Holowaty (FDP)	
Jörg Nobis (AfD)	
Lars Harms (SSW)	

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

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
1.	a) Nord-Ostsee-Kanal	4
	b) Fahrrinnenanpassung der Elbe	8
2.	Grenzüberschreitender Biotopverbund zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg	11
3.	Erstellung eines Territorial Review Metropolregion Hamburg durch die OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)	15
4.	Verschiedenes	18

Der Vorsitzende des Schleswig-Holsteinischen Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, Abg. Vogel, eröffnet die Sitzung um 16:40 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Zusammenarbeitsausschusses Schleswig-Holstein fest. Abg. Jarchow, der Vorsitzende des Zusammenarbeitsausschusses der Freien und Hansestadt Hamburg, eröffnet die Sitzung um 16:40 Uhr und stellt ebenfalls die Beschlussfähigkeit des Hamburgischen Ausschusses fest. Der Hamburgische Ausschuss beschließt zu den Tagesordnungspunkten 1, 2 und 3 die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung.

### **1. a) Nord-Ostsee-Kanal**

Herr Dr. Rohlfs, Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, führt in die Thematik ein und weist auf die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für die Ostseeregion hin. Zuständig für den Nord-Ostsee-Kanal sei die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Der Versuch der Landesregierung, einen Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu der Sitzung mitzubringen, sei leider erfolglos geblieben. Der Bund habe erkannt, dass es einen Sanierungsstau beim Nord-Ostsee-Kanal gebe, er habe deswegen Mittel von 1,8 Milliarden € zur Verfügung gestellt und jetzt bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch ein Projektteam zusammengestellt, das die Planungen vorantreiben solle. Dieses umfasse zurzeit 25 Personen. Allerdings habe die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ausweislich eines der Landesregierung zur Verfügung gestellten Vermerks selbst Zweifel, ob die Anzahl der Mitarbeiter angesichts der Komplexität der Aufgabe ausreiche. Die Probleme des Nord-Ostsee-Kanals bestünden darin, dass die Schleusen aus dem 19. Jahrhundert stammten und auch die Breite und Tiefe des Kanals nicht mehr heutigen Anforderungen genügten. Die Forderung der Landesregierung an den Bund sei, auch künftig die personellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um die angekündigten Investitionen und die Planungsverfahren in den vorgesehenen Zeiträumen realisieren zu können. Wichtig sei auch, dass nicht im Nachhinein Mittelumschichtungen in andere Projekte vorgenommen würden. Die anstehende 125-Jahr-Feier des Nord-Ostsee-Kanals sei eine gute Gelegenheit, für den Kanal Werbung zu machen. Derzeit seien die Schiffsverkehre eher rückläufig, Ursache sei dafür unter anderem der relativ geringe Treibstoffpreis, der dazu führe, dass Schiffe einen Umweg in Kauf nähmen. Auch der Handel mit Russland und die Probleme mit der Infrastruktur des Nord-Ostsee-Kanals seien Ursachen für den geringeren Schiffsverkehr. Insofern sei Lobbyarbeit für den Nord-Ostsee-Kanal vor dem Hintergrund des 125-jährigen Jubiläums sicher eine gute Idee. Gegebenenfalls sei in Zeiten besonderer Einschränkungen, zum Beispiel bei den bevorstehenden Sanierungsmaßnahmen, auch eine Gebührensenkung denkbar.

Herr Rieckhof, Staatsrat der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, weist auf die hohe Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals auch für die Hansestadt Hamburg hin. Wenn die Leistungsfähigkeit des NOK nicht gegeben sei, bestehe die Gefahr, dass Ladung aus Hamburg und dem Hafen abgezogen werde. Die Gründe für den Rückgang hingen auch aus seiner Sicht unter anderem mit den Einschränkungen für die Schifffahrt zusammen. Es bestehe auf allen Seiten ein großes Interesse daran, den Rückgang der Ladungsmengen möglichst bald zu stoppen. Zukünftig spielten auch Digitalisierungsmöglichkeiten und Kanalgebühren eine Rolle.

Von Abg. Jersch auf den Abschluss der Modernisierungsarbeiten im Jahr 2030 und insbesondere die Sanierung der Schleusen angesprochen, legt Staatssekretär Dr. Rohlf dar, dass bis Ende 2022 mit dem Neubau der fünften Schleusenkammer zu rechnen sei. Bis 2027 solle gemäß dem aktuellen Plan die Anpassung der Oststrecke erfolgen, also der Strecke Königsförde bis Kiel. Bis 2024 solle das Ersatzbauwerk für die Levensauer Hochbrücke entstehen. Die kleine Schleusenkammer in Kiel-Holtenau solle bis 2025 ersetzt sein. Die Grundinstandsetzung der großen Schleuse in Kiel werde bis 2030 dauern. Die Grundinstandsetzung der großen Schleuse in Brunsbüttel solle 2028 abgeschlossen sein. Die Vertiefung des gesamten Kanals solle bis 2029 beziehungsweise 2030 vollzogen sein, die Aufstockung der Planerstellen bis 2019 erfolgen. Er bietet an, die Übersicht über die zeitlichen Abläufe für das Protokoll zur Verfügung zu stellen (siehe Anlage 1 zu dieser Niederschrift).

Auf eine Frage von Abg. Jersch im Hinblick auf den jeweiligen Beginn der Maßnahmen weist Staatssekretär Dr. Rohlf auf die völlig unterschiedlichen Planungsstände hin.

Abg. Nobis interessiert, zu welchem Anteil die Rückgänge auf die von Staatssekretär Dr. Rohlf angesprochenen Ursachen zurückgingen. - Dieser führt dazu aus, dass es keine repräsentativen Umfragen bei den Schiffen gebe, die den Nord-Ostsee-Kanal nicht mehr passierten. Es bestehe die starke Vermutung, dass die wesentlichen Faktoren die Treibstoffpreise und die Infrastrukturausfälle an den Schleusen seien. Eher untergeordnet sei aus seiner Sicht vermutlich das Thema Russlandhandel.

Staatsrat Rieckhof führt aus, dass man diese Frage an den Bund adressieren müsse. Spekulationen seien aus seiner Sicht an dieser Stelle nicht hilfreich. Der entscheidende Vorteil des Nord-Ostsee-Kanals sei eine verkürzte Fahrtstrecke in die Ostsee, durch Verzögerungen zum Beispiel bei der Schleusung falle dieser Vorteil allerdings schnell weg. - Herr Schleier

vom Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein bietet an, entsprechende konkrete Zahlen zu den Schiffspassagen den Ausschüssen zur Verfügung zu stellen (Anlage 2).

Von Abg. Sparr auf die ökologischen Belange der Maßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal angesprochen, legt Staatssekretär Dr. Rohlf s dar, dass das komplexe deutsche Planungsrecht auch die ökologischen Belange berücksichtige. Es gebe auch positive Beispiele dafür, wie man durch frühzeitige Abstimmung mit Umweltverbänden Klagen im Vorfeld habe verhindern können. Als Beispiel nennt er den Neubau der Levensauer Hochbrücke.

Auf eine Nachfrage legt Staatssekretär Dr. Rohlf s dar, dass das Land Schleswig-Holstein ebenfalls Träger öffentlicher Belange sei. Das Land habe ein vitales Interesse an einem funktionsfähigen Nord-Ostsee-Kanal, Herr des Verfahrens sei Schleswig-Holstein nicht.

Abg. Westenberger interessiert sich für potenzielle positive Auswirkungen des neuen LNG-Terminals in Brunsbüttel, sowohl im Hinblick auf die Emissionen als auch auf die Auslastung. - Staatssekretär Dr. Rohlf s führt dazu aus, dass gut denkbar sei, dass LNG positive Effekte auf Hamburg und Schleswig-Holstein und auch auf die Schifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal habe, was sich jedoch derzeit an Zahlen noch nicht belegen lasse.

Abg. Jersch weist auf den Umstand hin, dass LNG aus problematischen Quellen, zum Beispiel aus Fracking, global sehr negative Auswirkungen habe. - Staatssekretär Dr. Rohlf s hebt hervor, dass es sich beim LNG-Terminal um eine Infrastruktur handele, die die Möglichkeit des LNG-Imports ermögliche. Bei der nachhaltigen Reduktion von Schiffsemissionen sei LNG für die nächsten Jahre alternativlos. Er verweist auf das klare Bekenntnis zu LNG im Koalitionsvertrag in Schleswig-Holstein.

Von Abg. Dr. Schaal auf die zeitweise gleichzeitig stattfindenden Bauarbeiten an der Rader Hochbrücke und die Abstimmung mit den Kanalbauarbeiten angesprochen, führt Staatssekretär Dr. Rohlf s aus, dass sich das Jahr 2030 als einer der genannten Zeitpunkte auf die Grundinstandsetzung der Schleusen beziehe. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sei in den Prozess der Bauarbeiten und der Abstimmung eng einbezogen. Nach derzeitigem Stand seien keine Probleme zu erwarten. Der Plan sehe vor, ein neues Brückenbauwerk neben der alten Rader Hochbrücke zu errichten und diese dann zurückzubauen. Die Frage der Beeinträchtigung des Schifffahrtsverkehrs sei bereits Teil des Planfeststellungsverfahrens zur Maßnahme an der Rader Hochbrücke, insofern sei die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

als Träger öffentlicher Belange dabei mit einbezogen gewesen. Umgekehrt seien auch keine Beeinträchtigungen zu erwarten, wenn die Bauarbeiten entsprechend abgestimmt würden.

Von Abg. Nobis auf die Gefahr von Mittelumschichtungen angesprochen, legt Staatssekretär Dr. Rohlfs dar, dass diese Frage an den Bundesverkehrsminister gerichtet werden müsse. Am Anfang stehe die Einstufung in den vordringlichen Bedarf. Parallel zum Baurecht stelle sich die Frage der Finanzierung, wobei einige Maßnahmen schon bepreist werden könnten, andere zurzeit noch nicht. Aus diesem Grund könne noch keine abschließende Schätzung dazu abgegeben werden, ob die derzeit veranschlagten 1,8 Milliarden € ausreichen. Er verweist auf den bereits länger zurückliegenden Zeitpunkt der Kostenschätzung, der ebenfalls ein gewisses Risiko für Kostensteigerungen berge.

Auf eine Nachfrage des Abg. Nobis zu den bisher ermittelten konkreten Preisen weist Staatsrat Rieckhof darauf hin, dass man sich über eine Maßnahme des Bundes unterhalte. Vonseiten der Landesregierungen sei Zurückhaltung bei der Antwort geboten. Man habe politische Forderungen auch im Rahmen der „Ahrensburger Liste“ aufgestellt und bemühe sich, den Bund bei der Erfüllung seiner Aufgaben zu unterstützen. Insofern sei es aber nicht möglich, die Fragen umfassend zu beantworten.

Auf eine Frage des Abg. Harms zur Abladung des Baggerguts bei einer Ausbaggerung des Nord-Ostsee-Kanals legt Herr Schleier dar, dass man sich zurzeit noch in einer Vorphase befinde, in der solche Fragen geklärt würden. Es gebe gesetzliche Vorschriften zum Umgang mit Baggergut, die zu beachten seien. - Abg. Harms regt an, bei den Überlegungen im Hinblick auf die Verwendung des Baggerguts zu eruierten, inwieweit das belastet sei oder sich gegebenenfalls für Sandvorspülungen eigne.

Frau Erdmann, Staatssekretärin im Umweltministerium, führt aus, dass sie sich bereits Flächen angesehen habe, auf die das Baggergut verbracht werden könne. Das Gesamtkonzept stehe noch nicht. Auch die Landesregierung - im konkreten Fall das Landesamt für Küstenschutz - sei eingebunden und mache sich über die Fragen Gedanken. Selbstverständlich würden Untersuchungen vorgenommen, um sicherzustellen, dass kein belastetes Baggergut ausgebracht werde.

Auf eine Bitte des Abg. Harms, dem Ausschuss mitzuteilen, um welche Flächen es sich bei den ausgesuchten handele, sagt Staatssekretärin Erdmann zu, diese Frage mitzunehmen. Sie könne allerdings keine Antwort darauf versprechen, da der Bund der Vorhabenträger sei.

### **b) Fahrrinnenanpassung der Elbe**

Staatsrat Rieckhof führt in die Thematik ein.

Herr Oellerich stellt die Präsentation vor (siehe Anlage 3 zu dieser Niederschrift). Ziel des Fahrrinenausbaus sei, Schiffen mit einem Maximaltiefgang von 13,50 m ein Befahren der Elbe zu jeder Zeit, also unabhängig vom jeweiligen Tidewasserstand, zu ermöglichen. Schiffe mit einem Maximaltiefgang von 14,50 m sollten künftig tideabhängig in einem definierten Zeitfenster die Elbe befahren können. Voraussichtlich müssten circa 40 Millionen m<sup>3</sup> Baggergut entnommen werden, das sowohl bei der Vertiefung als auch bei der Verbreiterung der Fahrrinne anfallen werde. Eine Anpassung der Fahrrinnenbreite sei auch der zunehmenden Breite der Schiffe geschuldet, die noch stärker zugenommen habe als der Tiefgang. Das Baggergut solle zur Verwirklichung - das sei ein neues Konzept - eines integrierten Strombaukonzepts genutzt werden, das im Wesentlichen aus dem Bau von Unterwasserablagerungsflächen bestehe. Diese sollten strömungslenkende und strömungsreduzierende Wirkungen haben, um so Wasserstandsauslenkungen und Strömungsvergrößerungen zu vermeiden. Das Baggergut solle durch bauliche Maßnahmen an den entsprechenden Stellen auch liegen bleiben, damit die strombaulichen Wirkungen auch nach Realisierung des Fahrrinenausbaus anhielten. Die hydrologischen Auswirkungen sollten dabei laut Berechnungen um die Hälfte reduziert werden können. Er verweist auf die zusätzlich notwendigen Baumaßnahmen, zum Beispiel die Versetzung von Leuchttürmen oder die Vertiefung von Dückern. Kurz stellt er die geplanten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen dar. Mit der Realisierung des Ausgleichskonzepts habe man ebenfalls bereits begonnen. Abschließend stellt er den zeitlichen Ablauf dar.

Staatssekretär Dr. Rohlf hebt hervor, dass der Hamburger Hafen auch für die schleswig-holsteinische Wirtschaft eine überragend wichtige Bedeutung habe. Daher seien die Fahrrinnenanpassung und die damit verbundene Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens im Bereich Im- und Export von großem Interesse. Die Sicherung der Zugänglichkeit sei insofern auch ein gemeinsames Ziel. In der Vergangenheit sei auf Behördenseite sehr eng zusammen gearbeitet worden. Es sei auch weiter das Ziel, die Anstrengungen gemeinsam voranzutreiben.

Auf eine Frage der Abg. Dr. Schaal zu den Ablagerungsflächen legt Herr Oellerich dar, dass im Rahmen der Planung nie vorgesehen gewesen sei, die Ablagerungsflächen als Inseln auszuführen. Von der Bundesanstalt für Wasserbau habe es Systemstudien zum Bau von Inseln gegeben, die jedoch viel stärker wirken würden. Allerdings hätten diese Inseln auch lokal sehr starke Wirkungen, da die Strömung links und rechts der Inseln sehr stark zunehme. Dies sei insofern aus heutiger Sicht kein gangbarer Weg.

Abg. Sparr interessiert sich für die Bauweise der Unterwasserablagerungsflächen beziehungsweise der dafür geplanten Schutzwände. - Herr Oellerich legt dar, dass die Bauwerke so ausgeführt würden, dass sie dauerhaft wirksam seien. Es würden relativ große Schüttsteine eingesetzt, die voraussichtlich aus norwegischen Steinbrüchen bezogen würden. Die Positionierung der Unterwasserablagerungsflächen sei im Laufe des Verfahrens angepasst worden.

Abg. Strehlau interessiert sich für die Gefahr der Verschlickung kleiner Häfen, wozu Herr Oellerich ausführt, dass man sich sehr intensiv mit diesem Thema auseinandergesetzt habe. Die Untersuchungen hätten ergeben, dass man gerade in den kleineren elbanliegenden Häfen keine signifikante Erhöhung der Sedimentation zu finden erwarte. Tatsache sei, dass die Häfen bereits heute große Probleme mit der Sedimentierung hätten, aus diesem Grund sei auch ein entsprechender Fonds der Freien und Hansestadt Hamburg aufgelegt worden, mit dem die Sportboothäfen in die Lage versetzt werden sollten, ihre Unterhaltungsmaßnahmen entsprechend zu unterstützen.

Auf eine Nachfrage des Abg. Kilian zum Umfang der Elbvertiefung legt Herr Oellerich dar, dass die Elbe bis in den Hamburger Hafen hinein vertieft werden solle, inklusive Köhlbrand und Norderelbe bis zum mittleren Hafen, wo sich ebenfalls ein Containerterminal befinde.

Abg. Harms interessiert, ob vor dem Hintergrund, dass es wahrscheinlich keine weitere Elbvertiefung geben werde, eine engere Zusammenarbeit der norddeutschen Häfen geplant sei. - Staatsrat Rieckhof legt dar, dass es keine von der Hansestadt politisch betriebene Ladungsumlenkung geben werde, die Hamburg schaden könne. Es gebe seit einigen Jahren zwischen der HPA, dem Seehafen Stade, Brunsbüttel, Glückstadt und Cuxhaven eine Kooperation im Rahmen der Unterelbe. Wichtig sei aus Hamburger Sicht, ein gemeinsames Ziel zu verfolgen. Eine norddeutsche Hafenkooperation sehe man deutlich kritischer. Staats-

rat Rieckhof unterstreicht die Bemühungen Hamburgs, seine Seehafenhinterlandanbindung zu verbessern.

Staatssekretär Dr. Rohlf s hebt hervor, dass man nur als gemeinsame Region stark sei, was für viele Themen gelte, die man in der Metropolregion gemeinsam bewege. Man bemühe sich, die eigenen Stärken in die Kooperation mit Hamburg einzubringen. Er verweist auf bestehende Kooperationen, zum Beispiel mit Brunsbüttel. Durch einen gemeinsamen Marketingverband trete man auch gemeinsam auf.

Herr Aschermann von der Wirtschaftsbehörde Hamburg legt dar, dass genügend Ladung und Umschlag für alle Häfen vorhanden sei und man nicht von einem ruinösen Hafenwettbewerb sprechen könne. Es sei wichtig gewesen, dass die EU-Kommission dem Ausbauprojekt zustimme, diese interessiere sich jedoch nicht für den föderalen Aufbau. Auch die EU-Kommission habe man von der Notwendigkeit der Elbvertiefung überzeugen können, in dem man darauf hingewiesen habe, dass die norddeutschen Häfen nur dann gemeinsam funktionieren könnten, wenn jeder seine Stärken ausspielen könne.

Von Abg. Nobis auf die Gesamtkosten angesprochen, legt Herr Oellerich dar, dass man für die Hamburger Delegationsstrecke von Gesamtkosten von 286 Millionen € ausgehe. Der Bund rechne für seine Maßnahmen mit knapp 500 Millionen €.

Zum Thema Hafenverbund weist Abg. Westenberger darauf hin, dass die einzelnen Häfen unterschiedliche Funktionen übernähmen. Das System, dass jeder die Aufgabe übernehme, die er am besten könne, habe sich bewährt. Das Größenwachstum von Schiffen sei nicht nur durch physikalische Gegebenheiten begrenzt sei, sondern auch durch die Bereitschaft von Häfen, zum Beispiel in neue Infrastruktur zum Be- und Entladen von noch größeren Schiffen zu investieren.

## **2. Grenzüberschreitender Biotopverbund zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg**

Staatsrat Rieckhof führt in die Thematik ein und legt dar, dass es sich bei dem Leitprojekt Biotopverbund, das auf den Weg gebracht worden sei, um ein sehr wichtiges Projekt handle. Man wolle eine Zerschneidung von Lebensräumen verhindern und diese stattdessen verbinden, weil miteinander verbundene Schutzgebiete oder miteinander verbundene bedeutende Räume für den Artenschutz wichtig seien. Trotz der dichten Besiedlung der Metropolregion sei die Erwartung der Bürgerinnen und Bürger, dass sich die Hansestadt auch mit diesen Fragen intensiv auseinandersetze.

Herr Netz von der Umweltbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg hebt die Bedeutung von Biotopverbänden gerade in Zeiten des Klimawandels hervor. Der Biotopverbund habe auch etwas mit pflanzlichem und tierischem Verkehr zu tun, die Populationen sollten sich frei im Raum bewegen können. Dafür brauche man einigermaßen zusammenhängende Räume. Naturschutz sei in Deutschland Ländersache, die Länder hätten die Aufgabe, Biotopverbände zu verwirklichen. Dass Biotope auch über Ländergrenzen hinweg zusammenpassten, sei Ergebnis der Abstimmung gewesen, gleichwohl habe es bisher vier einzelne Planwerke gegeben. Es gebe jetzt eine Karte, auf der die einzelnen Biotopflächen eingezeichnet seien, damit man sehen könne, dass diese auch über Ländergrenzen hinweg zusammenpassten.

Das Leitprojekt - so setzt Herr Netz seine Ausführungen fort - gliedere sich in vier Teilprojekte. Der erste Teil sei der Regionalpark Wedeler Au, der - wie andere Biotope - auch der Naherholung diene. Das zweite Projekt betreffe alle vier Länder, dabei gehe es um die Verbindung der Gewässernetze. Dieses Teilprojekt habe weitere Verbesserungen für das Metropolnetz gebracht. Das Projekt sei bereits als Projekt für die biologische Vielfalt ausgezeichnet worden. Beim dritten Projekt handle es sich um den besseren Anschluss von Wildbrücken, ein rein schleswig-holsteinisches Projekt. Beim vierten Teilprojekt zwischen den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein gehe es um Gewässerkorridore auch im Verbund mit dem „Grünen Band“, der ehemaligen innerdeutschen Grenze. Die Projekte könnten alle im dafür vorgesehenen zeitlichen und finanziellen Rahmen abgeschlossen werden. Die Akteure hätten bereits Schlüsse aus dem bisherigen Verfahren gezogen und sich darauf verständigt, dass es mit dem Leitprojekt nicht aufhören solle, sondern dass eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Hinblick auf die Biotope nötig sei und gewollt werde. Zukünftig müsse es aber auch darum gehen, von der Planung in die Maßnahmen zu kommen. Der Biotopverbund funktioniere vor allem dadurch, dass man

Lücken schließe und Verbindungen herstelle, die bisher nicht da gewesen seien. - Frau Erdmann, Staatssekretärin im Umweltministerium Schleswig-Holstein, hebt die Bedeutung der Kooperation für das Land Schleswig-Holstein hervor.

Auf eine Frage von Abg. Strehlau zum Erhalt von Grünzügen zwischen den Bebauungen legt Staatsrat Rieckhof dar, dass es informelle Pläne gebe. Es gebe eine intensive Absprache, jedoch sei man sich nicht immer in allen Fragen einig, was auch mit der kommunalen Planungshoheit zusammenhänge. - Herr Netz ergänzt, dass es neben dem Bebauungsplan auch die Landschaftsplanung gebe und diese in der Flächennutzungsplanung berücksichtigt werde. Es sei insofern nicht bindendes Recht, gehe aber in die Planung mit ein.

Staatssekretärin Erdmann legt dar, dass man für Schleswig-Holstein zurzeit einen Landesentwicklungsplan aufstelle. Zuständig sei die Landesplanung im Innenministerium. Gleichzeitig bringe das Land auch Landschaftsrahmenpläne auf den Weg. Insofern seien Vorabsprachen getroffen worden. Sie verweist aber auch in dem Zusammenhang auf die kommunale Selbstverwaltung.

Von Abg. Sparr auf das Erscheinen der Karte angesprochen, in der die Biotopverbünde dargestellt seien, führt Herr Netz aus, dass die Karte zum Hamburger Landschaftsprogramm schon fertig sei. Man habe mit Schleswig-Holstein abgesprochen, dass das Land an den entsprechenden Punkten anknüpfen könne. Eine weitere Karte mit der Zusammenfassung, was im Landschaftsprogramm und in den Landschaftsrahmenplänen enthalten sei, sei technisch fertig und werde voraussichtlich im Mai 2019 veröffentlicht. Auf eine weitere Frage zu den Maßnahmen, die umgesetzt werden sollten, führt Herr Netz aus, dass es noch kein fertiges Konzept gebe. Derzeit seien Fragen der Koordination und Finanzierung noch offen.

Von Abg. Dr. Schaal auf die Organisation der Arbeit angesprochen, legt Staatsrat Rieckhof dar, dass es eine Reihe von Facharbeitsgruppen gebe, die mit Vertretern unterschiedlicher Länder und jeweils unterschiedlicher Ebenen beziehungsweise Trägern besetzt sei. Das Projekt werde aus den Mitteln der Förderfonds finanziert. Die Förderfonds, an denen die unterschiedlichen Länder beteiligt seien, stellten die Finanzierungsgrundlage für gemeinsame Projekte dar. Es sei theoretisch auch möglich, über die Metropolregion weitere Fördermittel, gegebenenfalls auch von der Europäischen Union, einzuwerben.

Herr Netz unterstreicht, dass es eine Vernetzung in die Fläche durch hohes persönliches Engagement der in den Arbeitsgruppen beteiligten Vertreter gebe. Es gebe durch die kommunalen Vertreter ebenfalls gute Kontakte zu Verbänden und Stiftungen. Die Frage, wie der nächste Schritt sei und wie die Aktivitäten fortgesetzt werden könnten, würde zurzeit durch die beteiligten Akteure diskutiert.

Staatssekretärin Erdmann legt dar, dass sich am Leitprojekt ein neuer Innovationscharakter zeige. Die Zusammenarbeit über Landesgrenzen hinweg sei neu. Dies führe zu neuen Formen des Arbeitens und zu einer stärkeren Vernetzung.

Auf eine Frage der Abg. Dr. Schaal zur Mittelausstattung des Leitprojekts legt Staatsrat Rieckhof dar, dass das Projekt mit 1 Million € ausgestattet sei. Die Idee sei - daher die überschaubare Mittelausstattung - nicht, eine Vollfinanzierung zu übernehmen, sondern den regionalen Zusatznutzen zu finanzieren. Die Finanzierungsbeiträge zu den einzelnen Projekten variierten.

Herr Richter, der Leiter der Geschäftsstelle in der Metropolregion Hamburg, legt dar, dass die Förderfonds in der Regel zwei Kategorien kennen würden: Bei normalen Standardprojekten gebe es eine Förderung von circa 50 %, Leitprojekte würden mit bis zu 80 % gefördert. Auch bei Leitprojekten müssten die Projektträger - in diesem Fall sei das der Kreis Pinneberg - einen Eigenanteil aufbringen. Der Kreis Pinneberg habe seinerseits wieder Mittel eingeworben und nicht den gesamten Anteil der Mittel der kommunalen Seite übernommen. Es gebe aus allen vier Bundesländern Anträge für die Teilprojekte, was eine der wichtigsten Voraussetzungen dafür sei, dass ein Projekt zu einem Leitprojekt werde. Insofern sei das Leitprojekt typisch, typisch sei auch, dass es ein Dachprojekt gebe, für das es einen Projektträger gebe, der sich für die gesamte Metropolregion in der Verantwortung sehe.

Auf eine Frage des Abg. Holowaty im Hinblick auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auch im Hinblick auf andere Themenbereiche wie Wohnen und Gewerbe legt Staatsrat Rieckhof dar, dass der Regionsrat schon aufgrund seiner Zusammensetzung nicht sektoral denke. Er verweist auf die anderen bestehende Facharbeitsgruppen: Bei der länder-, kreis-, und gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit, bei der auch eine Zusammenarbeit zwischen öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Kammern und der Wirtschaft stattfinde, würden unterschiedliche Interessen und teilweise Spannungen deutlich, es gebe Aushandlungsprozesse, die notwendig seien, dies mache jedoch auch den Mehrwert der Zusammenarbeit

aus. Es gebe anders als in anderen Gebieten jedoch keine gemeinsame Planung, was aufgrund der vier beteiligten Länder auch sehr komplex wäre. Durch die Einbeziehung von Kammern, Verbänden und Gewerkschaften habe man bereits eine Bereicherung erfahren. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sei zu berücksichtigen, dass die Metropolregion ein gemeinsamer, aber kein einheitlicher Wirtschaftsraum sei. Deswegen sei es legitim, dass in unterschiedlichen Bereichen unterschiedliche Interessen verfolgt würden.

Abg. Dr. Schaal begrüßt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Sie interessiert sich für mögliche Synergieeffekte und mögliche Instrumente für die Öffentlichkeitsarbeit.

Staatssekretärin Erdmann weist auf die Notwendigkeit von vernetzten Gebieten für den Biotopschutz hin. Gäbe es keine Vernetzung mit Hamburg, würden Biotope einfach irgendwo aufhören. Der Aufwand der Koordinierung lohne sich in jedem Fall, wenn man grenzüberschreitend planen könne, um zusammenhängende Flächen auszuweisen. Einzelne Maßnahmen und isolierte Gebiete sei ein Anfang, aber Biotopverbundsysteme, die auch Europa insgesamt vorsehe, kämen erst bei der Koordination richtig zum Tragen. Zunächst sei die Abstimmung mit einem gewissen Aufwand verbunden.

Herr Netz ergänzt, dass man durch die Zusammenarbeit sicherstellen könne, gleichzeitig zu planen, wenn es Leitprojekte gebe, könne man gleichzeitig und quasi in einer Maßnahme planen, was nur noch halb so viel Arbeit bedeute und deutlich zeit- und kostensparender sei. Zu der von Abg. Dr. Schaal angesprochenen Öffentlichkeitsarbeit führt Herr Netz aus, dass es im Bereich der Wedeler Au sogenannte Freizeitbuden für Radfahrer und Spaziergänger gebe. Es würden auch Schautafeln aufgestellt, zusätzlich sei eine App entwickelt worden.

Auf die konkreten Beispiele für Zusammenarbeit von Abg. Wagner-Bockey angesprochen, verweist Herr Netz auf das Dünengebiet in der Wedeler Au, das europäisch bedeutsam sei. Ein ähnliches, etwas kleineres Gebiet gebe es in Hamburg in 8 km Luftlinie entfernt. Im Rahmen des Projekts seien Maßnahmen vorgesehen und umgesetzt worden, die beiden Gebiete über „Trittsteine“ miteinander zu vernetzen. Gewässer würden darüber hinaus dahingehend zurückgebaut, dass Fischwanderungen wieder ermöglicht würden.

Die Ausschüsse nehmen den Bericht zur Kenntnis.

### **3. Erstellung eines Territorial Review Metropolregion Hamburg durch die OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development)**

Einleitend verweist Staatssekretär Dr. Rohlfs auf die im Innenministerium liegende Zuständigkeit. Die Träger der OECD hätten Ende letzten Jahres mit der Erstellung eines sogenannten Territorial Review für die Metropolregion Hamburg beauftragt. Beide Länder hätten dies von Anfang an unterstützt. Bei dieser Untersuchung gehe es darum zu schauen, welche Impulse davon zur Stärkung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit sowie zur Steigerung der Attraktivität des Arbeits-, Natur- und Lebensraums ausgehen könnten. Es gehe bei der Untersuchung nicht um die Metropolregion als institutionalisierte Kooperation, sondern es gehe mehr um die Frage, wie sich der Wirtschafts- und Lebensraum insgesamt mit den verschiedenen Kooperationen weiterentwickeln könne. Die OECD verfüge über eine hohe Expertise und Erfahrung bei der Entwicklung und Begleitung von Metropolregionen. Die Zusammenarbeit biete für die Länder die Chance zu schauen, wo man konkrete Maßnahmen umsetzen könne, um die Gesamtregion auch im internationalen Wettbewerb weiter zu fördern. Insgesamt gehe es darum, Handlungsansätze zu identifizieren und bisher bestehende Barrieren zu überwinden. Er verweist auf die ohnehin schon intensive Kooperation der beiden Bundesländer, was sich auch an der Zahl der gemeinsamen Einrichtungen zeige. Es gebe Bereiche, in denen es nur gemeinsam gehe, zum Beispiel beim Flächenmanagement, wo auch Schleswig-Holstein eigene Kompetenzen habe. - Staatsrat Rieckhof ergänzt, dass der Bericht voraussichtlich im Frühling 2019 vorgelegt werde.

Herr Richter legt dar, dass die OECD mindestens in 25 Metropolregionen weltweit sogenannte Territorial Reviews durchgeführt habe. Die OECD um eine Zusammenarbeit und die Erstellung eines Territorial Reviews zu bitten, sei etwas anderes, als eine normale Gutachterfirma zu beauftragen. Das habe zur Folge, dass man keinen Einfluss auf die Ergebnisse des Gutachtens habe. Die OECD werde eine Stärken- und Schwächenanalyse vorlegen, an die Empfehlungen angehängt würden. Dabei werde es um die Frage gehen, wie die Metropolregion wettbewerbsfähiger, nachhaltiger und sozial ausgewogener und auch die räumliche Integration gesteigert werden könne. Die OECD werde nach Abstimmung fünf verschiedene Schwerpunktthemen in den Fokus nehmen: wirtschaftliche Entwicklung und Innovation, Erreichbarkeit und Mobilität, das Thema Energie und Energiewende, Digitalisierung und Lebensqualität. Die Metropolregion Hamburg sei die erste Region in Deutschland, die sich dem Verfahren eines Territorial Reviews unterziehe. Dies werde von den anderen zehn Metropolregionen scharf beobachtet, zumal sich vier Landesregierungen und viele weitere Gebietskörperschaften und Institutionen einem externen Urteil stellten. Herzlich seien Abgeordnete

eingeladen, an der Regionalkonferenz teilzunehmen. Man gehe derzeit davon aus, dass die OECD das Gutachten im Spätsommer oder Frühherbst 2019 fertigstellen werde. Der Termin der Regionalkonferenz werde von der Fertigstellung des Gutachtens abhängen.

Abg. Westenberger regt an, eine gemeinsame Flächennutzungsplanung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein ins Auge zu fassen, und ihn interessiert die Ansicht der Landesregierungen dazu. - Staatssekretär Dr. Rohlf legt dar, dass es dazu schon erste Workshops gegeben habe, was das Thema Gewerbeflächenmanagement angehe. Eine gemeinsame F-Planung sei aus Sicht Schleswig-Holsteins interessant.

Staatsrat Rieckhof führt aus, dass es sich aus Sicht der Stadt Hamburg um ein komplexes Thema handele, da es um Hamburg und drei Nachbarländer gehe. Durch die unterschiedlichen Zuständigkeiten in den Ländern werde das Thema zusätzlich verkompliziert. Die Regionalplanung spiele in den unterschiedlichen Ländern eine unterschiedliche große Rolle. Er selbst begrüße eine stärkere Koordinierung der Planung, dies sei jedoch nicht die Auffassung des Hamburger Senats, der sich mit der Thematik noch nicht befasst habe. Von bilateralen Vereinbarungen im Hinblick auf die Planung rate er ab. Er sei gespannt, was die OECD in dieser Hinsicht vorschlagen werde.

Abg. Strehlau verweist auf den schleswig-holsteinischen Koalitionsvertrag, in dem der Wunsch festgeschrieben sei, dass sich die Landesplanungen stärker vernetzten. Sie spricht sich dafür aus, gegebenenfalls Projekte zu identifizieren, bei denen man auch bilateral beginnen könne. Sie interessiert sich für die Datengrundlage des OECD-Gutachtens.

Herr Richter legt dar, dass die Datengrundlage von einem so genannten Vor-Ort-Team zusammengestellt werde. Dieses setze sich zusammen aus Mitarbeitern der Geschäftsstelle der Metropolregion, die von den jeweiligen Trägern der Metropolregion entsandt seien, und aus zusätzlichen Mitarbeitern aus den Ministerien, den Kreisen und anderen Träger. Man habe einen sogenannten Background-Report erarbeitet, der auf einen 20-seitigen Fragebogen der OECD Antworten gebe.

Auf eine Frage des Abg. Jersch zu den behördenseitig Verantwortlichen legt Staatsrat Rieckhof dar, dass Behördenvertreter hauptsächlich als Auskunftspersonen tätig seien. Die Geschäftsstelle der Metropolregion übernehme koordinierende Aufgaben. Insofern liefere man Daten und Informationen, aber der Review werde von der OECD eigenständig erstellt.

Staatssekretär Dr. Rohlfs ergänzt, dass der Ausgangsbefund sei, dass andere Metropolregionen eine höhere Dynamik aufwiesen. Er vermute, dass Verwaltungsgrenzen ein Thema im Review sein könnten, da andere Metropolregionen, die grundsätzlich vergleichbar seien, diese nicht in dem Maße hätten. Die Herausforderung werde sein, die Kooperation unter Beachtung der Verwaltungsgrenze in den verschiedensten Bereichen weiter zu verdichten.

Von Abg. Martin auf konkrete Verbesserungsmöglichkeiten angesprochen, legt Staatssekretär Dr. Rohlfs dar, dass diese Ergebnis des Berichts sein sollten. Zur Vorgabe von Kriterien - eine weitere Frage von Abg. Martin - unterstreicht Staatsrat Rieckhof, dass man vonseiten der Landesregierungen der OECD keine Kriterien vorgebe. Im Fokus würden aus seiner Sicht sicherlich Themen wie wirtschaftliche Entwicklung und Innovation stehen. Spezielle Fragenkataloge würden an Auskunftspersonen, auch an Umweltverbände, gesandt, was die OECD daraus mache, wisse man nicht. - Herr Richter ergänzt, dass die OECD bei ihren Reviews keine Aussagen mache, die einer Änderung der Verfassung bedürften.

Eine Frage von Abg. Jersch aufgreifend, spricht Abg. Strehlau das Thema Lebensqualität und Ökologie an. Sie interessiert, welche Punkte dort angesprochen würden. - Staatsrat Rieckhof legt dar, dass viele Verbände Informationen zur Verfügung stellten. Er empfiehlt, sich bereits vorliegende Territorial Reviews der OECD anzusehen.

Abg. Nobis interessiert sich für die Kosten und die Finanzierung. - Staatsrat Rieckhof führt aus, dass die Metropolregion diese übernehmen, die Kosten beliefen sich auf circa 450.000 €

Der Ausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft beendet die Selbstbefassung.

#### **4. Verschiedenes**

Abg. Vogel verweist unter Verschiedenes auf die nächste Sitzung am 18. Januar 2019.

Der Vorsitzende, Abg. Vogel, schließt die Sitzung um 19:00 Uhr.

gez. Kai Vogel  
Vorsitzender

gez. Thomas Wagner  
Geschäfts- und Protokollführer