



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

19. Wahlperiode - 16. Sitzung

am Freitag, 5. Februar 2021, 17:00 Uhr,
als Videokonferenz

Protokoll

der Sitzung

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

Sitzungsdatum:	05. Februar 2021
Sitzungsort:	Hamburg, Videokonferenz mit Livestream
Sitzungsdauer:	17:02 Uhr bis 18:55 Uhr
Vorsitz:	Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Schriftführung:	Abg. Dennis Thering (CDU)
Sachbearbeitung:	Dr. Monika Potztal

Zur selben Zeit und am selben Ort tagte zu den Themen der nachfolgenden Tagesordnung – bei TOP 3 bezogen auf die dortigen Anträge - der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

Tagesordnung:

1. Elbvertiefung/Fahrrinnenvertiefung
Hier: „Schlickfonds“ und Sedimentverbringung

(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Zusammenarbeit Hamburgs und Schleswig-Holsteins in der Corona-Pandemie II

(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
3. Drs. 22/1931 9-Punkte-Plan für eine gute Zukunft der Metropolregion
(Antrag SPD, GRÜNE)

Mit

Drs. 22/2098 Metropolregion Hamburg weiterentwickeln: Dynamisch,
leistungsstark, lebenswert
(Antrag CDU)

4. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Maryam Blumenthal (GRÜNE)
Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
Abg. Jennifer Jasberg (GRÜNE)
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Gulfam Malik (SPD)
Abg. Dr. Christel Oldenburg (SPD)
Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)
Abg. Dennis Thering (CDU)
Abg. Carola Veit (SPD)
Abg. Krzysztof Walczak (AfD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Dennis Gladiator (CDU)
Abg. Uwe Lohmann (SPD)
Abg. Kirsten Martens (SPD)

III. Fraktionslose Abgeordnete (§ 54 Abs. 6 GO)

Detlef Ehlebracht (AfD)

IV. Weitere Abgeordnete

Abg. David Erkalp (CDU)
Abg. Andreas Grutzeck (CDU)
Abg. Dirk Kienscherf (SPD)
Abg. Dr. Gudrun Schitteck (GRÜNE)
Abg. Hansjörg Schmidt (SPD)

V. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Senatskanzlei

Herr	Staatsrat	Jan Pörksen
Herr	Referent	Johannes Fronius

Behörde für Wirtschaft und Innovation

Herr	Staatsrat	Andreas Rieckhof
Herr	SD	Lutz Birke
Herr	LRD	Dr. Rolf-Barnim Foth

Hamburg Port Authority

Frau	Claudia Flecken, Leiterin Waterside Infrastructure
Herr	Jörg Oellerich, Leiter Ausbauprojekt Wasserstraße und Sonderprojekt

Metropolregion Hamburg

Herr

Jacob Richter, Leiter der Geschäftsstelle

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

Abg. Kathrin Bockey (SPD)
Abg. Lars Harms (SSW)
Abg. Stephan Holowaty (FDP)
Abgf. Peter Lehnert (CDU)
Abg. Barbara Ostmeier (CDU)
Abg. Tobias von Pein (SPD)
Abg. Ines Strehlau (Bündnis '90/DIE GRÜNEN)
Abg. Dr. Andreas Tietze (Bündnis '90/DIE GRÜNEN)
Abg. Kai Vogel (SPD)

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

Abg. Sandra Redmann (SPD)

VIII. Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung

Staatskanzlei

Herr Dirk Schrödter (CdS)

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

Frau Sabine Kling, Leiterin der Abteilung IV 61

Ministerium für Entwicklung, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung

Frau Staatssekretärin Dr. Dorit Kuhnt
Frau Alke Voss, Leiterin des Ministerbüros
Herr Dr. Johannes Oelerich, Leiter der Abteilung V 4

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

Dr. Monika Potztal, Dr. Sebastian Galka

X. Sonstige

3 Fraktionsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter

Vor Eintritt in die Tagesordnung beschloss der Ausschuss einstimmig die Selbstbefassungen gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft zu den TOPs 1 und 2.

Zu TOP 1

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

Zu TOP 2

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

Zu TOP 3

Die Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN hielten es in Anbetracht der vorliegenden Anträge für sehr wahrscheinlich, dass eine von beiden Ausschüssen getragene, einvernehmliche Version erarbeitet werden könne. Aus praktischen Gründen regten sie an, diese unter den Obleuten beider Ausschüsse abzustimmen, sodass bei der nächsten Sitzung des Ausschusses ein gemeinsamer Antrag vorhanden sei.

Eine kurze Diskussion ergab, dass auf beiden Seiten bereits Vorarbeiten hierfür geleistet worden seien. Die für den Ausschuss des jeweiligen Landesparlaments erarbeitete Fassung solle zunächst zwischen den Obleuten und den Vorsitzenden dieses Ausschusses abgestimmt werden, für Ende März könne dann eine gemeinsame Verständigung der Obleute beider Ausschüsse ins Auge gefasst werden.

Zu TOP 4

Hierzu gab es keine Wortmeldungen.

Lars Pochnicht (SPD) (Vorsitz)	Dennis Thering (CDU) (Schriftführung)	Dr. Monika Potzta (Sachbearbeitung)
--------------------------------------	---	--

Bericht

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

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

Elbvertiefung/Fahrrinnenvertiefung

Hier: „Schlickfonds“ und Sedimentverbringung

Vorsitz: Lars Pochnicht

Schriftführung: Dennis Thering

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 5. Februar 2021. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe kurz vor dem erfolgreichen Abschluss stehe. Der Hamburger Hafen könne dadurch als größter deutscher Seehafen für die internationalen Reedereien wettbewerbsfähiger gemacht werden und so weiterhin einen wichtigen Beschäftigungs- und Wirtschaftsfaktor für den gesamten Norden und die Industrie in Deutschland darstellen. Wegen der hoheitlichen Delegation des Hamburger Abschnitts der Bundeswasserstraße auf die Hansestadt handele es sich um ein Gemeinschaftsprojekt des Bundes und der FHH. Die ersten nautischen Freigaben stünden bevor und würden demnächst digital präsentiert. Mit Ausnahme belasteter Altsedimente, die Hamburg aus dem Gewässer entferne und deponiere – womit die Stadt jährlich einen wertvollen Beitrag für die Gewässerökologie in Elbe und Nordsee leiste –, würden die Sedimente entlang der Bundeswasserstraße und im Hafen gebaggert und wieder ins Gewässer verbracht. Dies erachteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, wenn die Verbringung an geeignete Stellen erfolge, als ein effizientes und ökologisch vorteilhaftes Vorgehen.

Da Hamburg für einen dauerhaften Austrag der Sedimente Verbringstellen jenseits der eigenen Landesgrenzen benötige, sei man Schleswig-Holstein für die Verbringungsmöglichkeit bei der Tonne E3 in den vergangenen Jahren sehr dankbar. Weil angesichts der anfallenden Sedimentmengen die derzeitige Genehmigung voraussichtlich Ende 2022 auslaufen werde, befänden sich die Hamburg Port Authority (HPA), die Behörde für Wirtschaft und Innovation sowie die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft in konstruktiven Gesprächen mit dem Ministerium für Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und Digitalisierung (MELUND) über eine Fortsetzung des Handlungsrahmens. Entsprechend den

Koalitionsvereinbarungen, die auf ein flexibel adaptives Sedimentmanagement zielten, müssten aber auch je nach den Verhältnissen in der Tideelbe noch andere geeignete Optionen zur Sedimentverbringung ermittelt werden. Die HPA betreibe daher ein sehr komplexes Genehmigungsverfahren beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ). Dessen Ausgang werde nicht vor Ende 2024 erwartet und könne aktuell noch nicht abgeschätzt werden. Neben der gewünschten Verlängerung für die Verbringestelle bei Tonne E3 würden daher auch erste Untersuchungen für das Gebiet in der Hamburger Außenelbe durchgeführt. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass mögliche ökologische Auswirkungen einen zentralen Aspekt jeglicher Planung bildeten und die gesetzlichen Hürden in dem Zusammenhang sehr hoch seien. Auch deshalb müssten für gangbare Lösungen verschiedene Optionen geprüft werden. Sie hoben hervor, dass die Sedimente sehr viel sauberer seien als früher und auch einen wichtigen Bestandteil eines Gewässersystems bildeten. Um den Folgen des Klimawechsels und dem Anstieg des Meeresspiegels zu begegnen, könne es sich langfristig vielleicht sogar als sinnvoll erweisen, saubere Sedimente zur Verfügung zu stellen. Aus Hamburger Sicht bilde das Sedimentmanagement, das auch durch sinkende Oberwasserabflüsse vor großen Herausforderungen stehe, eine sehr komplexe, gemeinsame norddeutsche Aufgabe, die sie mit den Beteiligten zu einer guten Lösung zu bringen suchten.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass sie in Anbetracht der großen Bedeutung des Hamburger Hafens seit 2005 Ablagerungsflächen für belastete Sedimente bei der Tonne E3 zur Verfügung stellten. Bis 2016 seien dort 10 Mio. Kubikmeter belastetes Sediment, ursprünglich aus der Hamburger Delegationsstrecke der Bundeswasserstraße, abgelagert worden, seit 2016 nähmen sie entsprechend einem Hamburger Antrag dort auch Sedimente aus dem Hamburger Hafen auf. Vereinbarungsgemäß könne Hamburg seitdem bis zum Jahr 2024 in zwei Tranchen jeweils 5 Mio. Tonnen Trockenmasse ablagern. Weil die Sedimentmengen auch durch den fehlenden Oberwasserzufluss enorm angestiegen seien, sei das erste Kontingent bereits 2019 ausgeschöpft und ein vorzeitiger Zugriff auf die zweite Tranche erforderlich gewesen. Hiervon stünden nun noch 3 Mio. Tonnen aus, sodass bei einer Ablagerung von jährlich 1,5 Mio. Tonnen Sediment nur noch bis 2022 mit dieser Verbringungsmöglichkeit gerechnet werden könne. Sie fassten zusammen, dass sie so seit 2005 mit einem Ablagerungsvolumen von 20 Mio. Tonnen die Hamburger Sedimentverbringung unterstützt hätten. Durch ein Monitoring, das den Zulassungsprozess mit strengen Auflagen unterfüttert habe, hätten sie festgestellt, dass die festgelegten Kriterien, beispielsweise hinsichtlich der Lagestabilität, eingehalten werden könnten. So bezeichneten sie die Entscheidung für die Zulassung an der Stelle auch im Nachhinein als gut.

Auf die Frage der CDU-Abgeordneten nach dem aktuellen Stand bezüglich der geplanten Sedimentverbringung bei Scharhörn erläuterten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass sie dafür erforderlichen umfangreichen Untersuchungen zu möglichen Umweltauswirkungen noch andauerten. Nach Vorlage der Ergebnisse würden sie weitere Schritte planen.

Von den CDU-Abgeordneten nach den Reaktionen von Umweltverbänden auf diese Option gefragt, wiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter auf eine rege presseöffentliche Kommunikation dazu hin. Rechtliche Schritte seien aufgrund des Verfahrensstandes noch nicht möglich.

Die Abgeordneten der GRÜNEN teilten, auch mit Bezug auf den Koalitionsvertrag, die Auffassung, dass bei diesem wirtschaftlich und ökologisch sehr komplexen Thema gemeinsam vorangegangen werden solle und begrüßten, dass die Regierungen dazu bereits in gutem Austausch stünden. Sie würdigten die Angebote aus Schleswig-Holstein hinsichtlich der Sedimentverbringung in den vergangenen Jahren als sehr großzügig.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten fragten nach den Modalitäten und möglichen finanziellen Entschädigungsvarianten für die zusätzlich erforderlichen Flächen. Sie baten um nähere Informationen zum so genannten „Schlickfonds“, der zur finanziellen Entschädigung von an der Elbe liegenden und von der Verschlickung betroffenen Häfen in Schleswig-Holstein habe dienen sollen. Insbesondere interessierten sie die Nachfrage und die Verteilung der darin vorhandenen Mittel.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter führten aus, dass nach einem Beschluss der Landesregierung erste Gespräche über eine Anschlusslösung bei der Tonne E3 aufgenommen worden seien. Für eine weitere Verbringung an dieser Stelle müsste Hamburg eine neue Zulassung beantragen. Es könne nicht auf der derzeitigen Zulassung aufgesetzt werden, da das Verfahren dazu abgeschlossen sei und alle Träger öffentlicher Belange und weitere Beteiligte in diesen Vorgang einbezogen werden sollten. Auch über die finanziellen Aspekte brauche es aus ihrer Sicht eine neue Vereinbarung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten hinzu, dass ein neuer Antrag neue Berechnungen, Auswirkungsprognosen und Fachgutachten erfordere und in engem Kontakt mit dem MELUND erarbeitet werden müsse, wobei finanzielle Aspekte bislang noch nicht diskutiert worden seien. Hamburg zahle derzeit pro Tonne Trockensubstanz 16 Euro, 5 Euro für die Stiftung Wattenmeer sowie zusätzlich einen Naturschutzausgleich, was Hamburgs Engagement um ökologische Verbesserungen in dem Bereich deutlich mache. Bezüglich des so genannten „Schlickfonds“, i. e. die Stiftung Elbefonds, informierten sie unter Bezugnahme auf das Gründungsgesetz über deren Zweck, finanzielle Ausstattung und Vergabebedingungen. Da unter anderem eine Fördermöglichkeit nach Abschluss der Fahrrinnenanpassung vorgesehen sei, erwarteten sie, dass sich die zuständigen Gremien dann damit befassen würden, welche Anträge in welchem Umfang bewilligt werden könnten.

Auf Nachfrage der schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten, ob und wie die Antragsberechtigten über ihre Möglichkeiten informiert worden seien, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass der Stiftungsvorstand ihres Wissens nach in intensivem Dialog mit zahlreichen Sportboothäfen stehe. Der vierköpfige Vergabeausschuss sei mit Vertreterinnen und Vertretern aus Hamburg und je einer Vertretung eines niedersächsischen und eines schleswig-holsteinischen Sportboothafens besetzt, sodass die Entscheidungen nicht allein von Hamburger Seite getroffen würden.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN bezeichneten es als sehr positiv, dass Hamburg und Schleswig-Holstein bei dieser Thematik vertrauensvoll zusammenarbeiteten. Eine zufriedenstellende Lösung erscheine ihnen schwierig, da die Sedimentmenge enorm ansteige und sich die Problematik daher künftig immer wieder stellen werde. Sie hielten es für gut, dazu im Interesse eines ganzheitlichen Blicks auf die Elbe, der auch künftige Veränderungen in Betracht ziehe, Expertinnen und Experten verschiedener Fachgebiete im Dialog zu versammeln.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter machten darauf aufmerksam, sich in der Auswertung des Ergebnisberichts des Forums Tideelbe auf eine gemeinsame Betrachtung verständigt zu haben, welche Einflussfaktoren auf Gewässerqualität und –zustand, Sedimentierung und Unterhaltung im Bereich der Unter- und Außenelbe berücksichtigt werden müssten. Daher hätten sich Hamburg und die Nachbarländer für eine Fortsetzung des Forums Tideelbe mit einer erweiterten Aufgabenstellung ausgesprochen. Man müsse im Hinblick auf die gewässerökologischen Bedingungen auch die Verhältnisse am Oberlauf der Elbe betrachten und in einem breiten Dialog mit

allen Beteiligten Möglichkeiten zur Verbesserung der Wasserqualität eruieren, wobei auch die Auswirkungen des Klimawandels in den Blick zu nehmen seien. Dies solle aber losgelöst von dem Verfahren um die Sedimentverbringung an der Tonne E3 geschehen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, dass man weiterhin bei den Anliegern am Oberlauf der Elbe und beim Bund darauf hinwirken müsse, dass Schadstoffe am Entstehungsort aus dem System entfernt und insgesamt Schadstoffentfrachtungen realisiert würden, damit Probleme am Unterlauf der Elbe vermieden würden. Je sauberer das Sediment sei, desto flexibler könne man damit umgehen. Auch sie plädierten sehr für eine Untersuchung möglicher Auswirkungen des Klimawandels und weiterer komplexer Vorgänge auf das System Elbe und sahen sich in dem Bemühen um ein Verständnis derartiger Veränderungen auf einem guten Weg. Das Forum Tideelbe stelle dabei eine Plattform dar, wobei sich zeigen werde, ob es zur Berücksichtigung aller Aspekte ausreiche. Grundsätzlich wiesen sie darauf hin, dass Sedimente bei der Stabilisierung des Systems hilfreich sein könnten.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE kritisierten die Vorhaben als konservativ, denn es solle nach bisherigem Verfahren mit einer Verlängerung nach üblichem Muster weiter vorgegangen werden, anstatt die Ursachen anzugehen. Zu Recht hätten die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/ DIE GRÜNEN darauf hingewiesen, dass die Sedimentmengen zunehmen und sich die Verbringungsthematik wiederholen werde. Die sich abzeichnenden Bedarfe seien nicht überraschend entstanden, sodass man ein weiteres Vorgehen entsprechend den wissenschaftlichen Erkenntnissen schon früher hätte in Angriff nehmen können. Ihrer Meinung nach werde der Preis auch dementsprechend höher ausfallen. Sie interessierte, ob die erwähnten Gespräche mit Schleswig-Holstein auch auf eine Minimierung der Schlickmenge zielten, die direkt vor Hamburg in die „Kreislaufbaggerei“ gelange, und wie es um die Weiternutzung der Schlickdeponie Feldhofs stehe.

Laut Auskunft der Senatsvertreterinnen und -vertreter informierten bezüglich der Schlickdeponie Feldhofs, dass die zusätzliche Ablagerung von Sedimenten in Francop beendet sei, sodass – auch entsprechend dem Koalitionsvertrag – das Verfahren mit einer Anpassung der Kapazitäten in Feldhofs betrieben werde. Derzeit laufe das Planfeststellungsverfahren. Die Umlagerstelle für Sedimente in Neßsand, so fügten sie hinzu, sei nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch problematisch. Eine Intensivierung des Baggerns dort wäre keine gute Lösung, da eine „Kreislaufbaggerei“ nicht zu einer ökologischen Überbeanspruchung führen dürfe. Auch vor diesem Hintergrund plädierten sie für eine Ländergrenzen überschreitende Betrachtung des gesamten Systems der Elbe.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass bei der Tonne E3 Sediment abgelagert werde, das den Richtwert 2 nach den Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern überschreite. In welchem Umfang diese anfielen, könnten sie derzeit nicht sagen.

Die SPD-Abgeordneten meinten, dass die Ausführungen der Regierungen einen sehr gewissenhaften Umgang mit der Problematik und den gemeinsamen Willen deutlich machten, eine gute Perspektive für das Gesamtsystem Elbe zu finden. Dass sich verwaltungsseitig auch sehr intensiv dessen angenommen werde, stimme zuversichtlich. Sie erkundigten sich nach aktuellen Überlegungen zu alternativen Verwendungen der Sedimente, sofern die Schadstoffbelastung diese zulasse.

Hierzu berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, man habe in der Vergangenheit in Hamburg bereits Sedimente nach einer Behandlung im Deichbau eingesetzt. Eine gemeinsame Untersuchung mit der Umweltbehörde habe dies auch für

die Zukunft als mögliches Verwertungsfeld erkennen lassen. Darüber hinaus würden sie im Abstand von ein paar Jahren jeweils den öffentlichen Markt im Rahmen einer Ausschreibung nach weiteren Einsatzmöglichkeiten befragen. Nach der letzten Ausschreibung von vor drei Jahren habe man mit einem Interessenten aus Amerika über eine mögliche Verarbeitung des Sediments zu Pellets für den Straßenbau verhandelt, doch habe dieses Verfahren nun geschlossen werden müssen, da der Anbieter seine Versprechen dazu nicht habe einhalten können. Die Frage nach einer sinnvollen Verwendungsmöglichkeit der Sedimente verfolgten sie weiterhin.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten erkundigten sich nach dem Zeithorizont der einzelnen Phasen des Zulassungsverfahrens.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass für den neuen Antrag unter anderem eine Auswirkungsprognose der Bundesanstalt für Gewässerbau, eine Modellierung und zahlreiche Fachbeiträge unter anderem nach den Wasserrechtsrahmenrichtlinien, dem Arten- und dem Biotopschutz erforderlich seien und sie derzeit noch nicht benennen könnten, wann diese vollständig vorhanden und gemeinsam mit Schleswig-Holstein vorgeprüft seien. Vor Ende dieses Jahres rechneten sie nicht damit.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter fuhrten fort, dass das Verfahren nach Eingang der Antragsunterlagen die Prüfung, die Beteiligung aller Betroffenen, die Endredaktion und die Ausfertigung der Zulassung umfasse und vier bis sechs Monate benötigen werde.

Der fraktionslose Abgeordnete wollte wissen, ob, wie vom Senat in 2020 angekündigt, Anfang dieses Jahres der Antrag auf eine Sedimentverbringung in die AWZ gestellt worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass die Antragstellung für die AWZ durch die HPA beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie im Frühjahr, das heiße bis zum Juni 2021, vorgesehen sei.

Der AfD-Abgeordnete äußerte seinen Dank, dass Schleswig-Holstein in dieser Problematik so eng mit Schleswig-Holstein zusammenarbeite. Bezüglich der Stiftung Wattenmeer wies er darauf hin, dass sich seiner Kenntnis nach der Stiftungsrat nur aus schleswig-holsteinischen Vertreterinnen und Vertretern zusammensetze. Er wollte wissen, ob bei der Neuauflage der Vereinbarung auch an eine Hamburger Beteiligung gedacht werden könne, zumal das Stiftungskapital aus hamburgischen Mitteln bestehe. Die Kontrollmöglichkeiten und den Einfluss Schleswig-Holsteins wolle er damit nicht in Abrede stellen. Da seinem Verständnis nach die gemeinsamen Eckpunkte, die die Grundlage das Sedimentmanagements bildeten, auf Exekutivebene beschlossen worden seien, interessierte ihn, an welche parlamentarische Beteiligung hinsichtlich des bevorstehenden Verfahrens gedacht werde.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter konnten zur parlamentarischen Beteiligung derzeit noch keine Auskunft geben, die Vorgehensweise sei noch offen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten dem für die Hamburger Seite nichts hinzu.

Die SPD-Abgeordneten fragten, wie hoch man die ökologischen Ausgleichskosten im Hinblick auf das Gesamtvolumen für die Elbvertiefung einschätze und was mit den vorherigen Lagerflächen geschehe, wenn der Schlick in Zukunft nordwestlich von Helgoland abgelagert würde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten zur Frage nach dem Budget für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, dass Hamburg für den Fahrrinnenausbau 286 Mio. Euro und der Bund 450 Mio. Euro an Investitionsmitteln aufwenden werde, worin die Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthalten seien. Die Kosten für die insgesamt 16 Einzelmaßnahmen würden insgesamt etwa 100 Mio. Euro betragen, von denen Hamburg etwa ein Viertel übernehmen werde. Zu der angesprochenen Verbringungsmöglichkeit nordwestlich von Helgoland – also in der AWZ- sagten sie, dass man mit einer einzigen Lösung nicht auskommen werde, auch wenn das AWZ-Verfahren positiv verlaufe.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis'90/ DIE GRÜNEN erkundigten sich nach der Verschlickungssituation im Sommer 2021 und gaben zu bedenken, ob man nicht angesichts des künftig zu erwartenden Baggeraufkommens feststellen müsse, dass die Natur hier der Schifffahrt in Hamburg Grenzen setze. Ihrer Ansicht nach würde man um die Überlegung einer norddeutschen Hafenkooperation nicht umhin kommen, wenn man den Wirtschaftskreislauf in Norddeutschland mit der Hafenwirtschaft in den Blick nähme.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, dass Hamburg sich schon entsprechend der Präambel seiner Verfassung als „Welthafen und Seestadt“ gehalten sehe, sich in seiner internationalen Funktion zu behaupten. Der Hafen spiele eine auch durch die Verknüpfung mit vielen anderen Wirtschaftszweigen eine bedeutende Rolle für die Beschäftigung und die Wirtschaftsabläufe in der Metropolregion und in Deutschland insgesamt, die Hamburg nicht aufs Spiel setzen werde. Eine Kooperation werde auf der Ebene der Terminalbetriebe diskutiert und von diesen auch zu beantworten sein.

III. Ausschussempfehlung

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

Dennis Thering, Berichterstattung

Bericht

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

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der
Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

„Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein in der Corona- Pandemie II“

Vorsitz: Lars Pochnicht

Schriefführung: Dennis Thering

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 5. Februar 2021. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

II. Beratungsinhalt

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter bezeichneten die Zusammenarbeit und den Austausch zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein in der Corona-Pandemie auf allen Ebenen als gut. Bei der Ausarbeitung der aus den Vereinbarungen bei den Bund-Länder-Konferenzen folgenden Verordnungen könne es auch entsprechend der länderspezifischen Situation zu kleineren Abweichungen kommen, doch hätten sie insgesamt in den vergangenen Monaten das Pandemie-Geschehen im Norden gemeinsam gut bearbeitet.

Zu den im Vorfeld der Sitzung von den Abgeordneten angesprochenen Einzelaspekten teilten sie Folgendes mit:

- Hinsichtlich der Fahrschulen gingen die beiden Länder im Wesentlichen gleichgerichtet voran, ein kleiner Unterschied bestehe hinsichtlich der berufsbezogenen Ausbildungen.
- Zur stationären Versorgung kündigten sie bei Bedarf eine nachträgliche Übermittlung von Zahlenmaterial an.
- Zum Ausflugs-tourismus sehe ein Erlass Maßnahmen für Hotspots – Gebiete mit einer Inzidenz über 200- vor, die in ihrer Konkretisierung mit dem Gesundheitsministerium abgestimmt werden müssten.

Sie betonten, beim Erlass von Verordnungen stets die erwartbaren Rückwirkungen auf die angrenzenden Bundesländer zu berücksichtigen. Hierzu tauschten sie sich nicht nur mit Hamburg, sondern auch mit Mecklenburg-Vorpommern und mit Niedersachsen aus.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, dass eine enge Abstimmung zwischen den Ländern bestehe und man sich auch über einzelne Regelungen verständige. Zu den übermittelten Einzelaspekten berichteten sie wie folgt:

- Da sie darauf angewiesen seien, dass insbesondere Busfahrerinnen und Busfahrer weiterhin ausgebildet werden könnten, hätten sie die Ausnahme für den berufsbedingten Fahrschulunterricht aufrechterhalten.
- Hinsichtlich möglicher Öffnungen wollten sie sich eng zu den bevorstehenden Absprachen auf Bundesebene bewegen und hätten daher noch keine Vorschläge zu dieser Thematik veröffentlicht. Sie hielten es aber für gut, dass verschiedene Länder hierzu Anstöße gegeben hätten.
- Zur gesundheitlichen Versorgung befänden sich die Hamburger Behörde und das zuständige Kieler Ministerium in einer guten Zusammenarbeit. Mit Stand 2. Februar 2021 würden 67 Covid-Erkrankte insgesamt aus Schleswig-Holstein in Hamburger Krankenhäusern behandelt. Die Versorgung sei ganz gut zu bewältigen.
- Beim Sport, dessen Einzelaspekte auch in der Ministerkonferenz besprochen würden, seien die Regelungen weitestgehend deckungsgleich.
- Im Bereich Kita und Schulen habe Hamburg in Einzelfällen während des ersten Lockdowns Kinder von in Hamburg arbeitenden Eltern mitversorgt; aktuell wirke sich die stärkere Nutzung des Homeoffices aus.
- Bezüglich des ÖPNV sei beim HVV ein erhöhtes Beförderungsentgelt bei Verletzung der Maskenpflicht verabredet worden.
- Beim Ausflugsstourismus komme es auf enge Abstimmungen und gut handhabbare Regelungen an. Hier habe es seit längerem keine Friktionen mehr gegeben.

Zusammenfassend bezeichneten sie die Zusammenarbeit und Abstimmung mit Schleswig-Holstein als sehr gut und hilfreich.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN würdigten die gegenüber dem ersten Lockdown pragmatischeren Lösungen, beispielsweise im Raum Pinneberg, und hofften, dass dieser, die Einwohnerinnen und Einwohner der Metropolregion im Blick habende Ansatz auch das weitere Vorgehen prägen werde.

Auch nach Wahrnehmung der SPD-Abgeordneten gestalteten sich die Abläufe inzwischen besser als zu Beginn der Pandemie. Die gesundheitliche Versorgung betreffend, wollten sie wissen, ob sich Menschen aus Schleswig-Holstein und Hamburg in dem jeweils anderen Bundesland impfen lassen könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass sich Personen aus Schleswig-Holstein nicht generell in Hamburg impfen lassen könnten, wenn dort Termine verfügbar seien. Doch wenn Beschäftigte von Krankenhäusern und Pflegeheimen geimpft würden, werde selbstverständlich nicht nach Wohnsitz unterschieden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter fügten dem nichts hinzu.

Die CDU-Abgeordneten betonten, dass ein gemeinsames Vorgehen auch die Akzeptanz der Maßnahmen in der Bevölkerung fördere. Sie interessierte, ob man hinsichtlich der Organisation des Impfens in Abstimmung und Erfahrungsaustausch stehe, zumal zwischen den Ländern doch erhebliche Unterschiede existierten. Ein

einheitliches Vorgehen erachteten sie auch hinsichtlich der Öffnung des Handels als nicht unwichtig und erkundigten sich, inwieweit hierzu Absprachen getroffen würden.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete bat die Situation des Impfzentrums in Norderstedt darzustellen, bei dem es sich um eine gemeinsame Einrichtung der beiden Bundesländer für die Menschen in der Region handele.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter und -vertreterinnen appellierten, hinsichtlich der Öffnungsschritte die bevorstehenden Beratungen der Ministerpräsidentenkonferenz abzuwarten. Eine möglichst einheitliche Regelung werde angestrebt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, dass die Lage hinsichtlich des Themas Impfen nicht ganz einfach sei und die verschiedenen Systeme jeweils Vor- und Nachteile hätten. Die Senatorin und der Fachminister seien dazu im ständigen Austausch. Am entscheidendsten seien eine Verlässlichkeit bei der Impfstofflieferung und Verbesserungen bei dem dafür von der Bundesregierung entwickelten System.

Auch die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten den kontinuierlichen Dialog des Fachministers und der Senatorin zur Organisation der Terminvergabe, da diese eine der drängendsten Fragen darstelle. Von dem engen Erfahrungsaustausch profitierten beide Länder.

Auf ein mögliches gemeinschaftliches Vorgehen im Zusammenhang mit dem von Schleswig-Holstein vorgelegten Pandemie-Plan zurückkommend, interessierte die Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN, ob es Absprachen bezüglich der Schul- und Kita-Öffnungen geben werde, um am Hamburger Rand Irritationen zu vermeiden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter beriefen sich darauf, dass ihr Öffnungsplan einen Vorschlag darstelle und die Beratungen auf Bund-Länder-Ebene abgewartet werden mögen. Es sei unbestritten, dass das Thema Bildung und Betreuung für alle oberste Priorität habe, insbesondere bei den Kindern der Klassenstufen 1-6. Auch wenn man in der Vergangenheit etwas unterschiedlich vorgegangen sei, habe dies nicht zu Friktionen am Hamburger Rand geführt und lasse diese auch künftig nicht erwarten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten dies.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, seine Beratungen zur Kenntnis zu nehmen.

Dennis Thering, Berichterstattung