



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

19. Wahlperiode - 12. Sitzung

am Freitag, dem 4. September 2020, 17:00 Uhr,
im Rathaus der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Kaisersaal

Protokoll

der öffentlichen Sitzung

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

Sitzungsdatum:	04. September 2020
Sitzungsort:	Hamburg, Rathaus, Kaisersaal
Sitzungsdauer:	17:07 Uhr bis 19:39 Uhr
Vorsitz:	Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Schriftführung:	Abg. Dr. Götz Wiese (CDU) i.V.
Sachbearbeitung:	Dr. Monika Potztal

Tagesordnung:

1. OECD-Bericht zur Regionalentwicklung der Metropolregion Hamburg
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-Nettelburg
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
3. Zusammenarbeit Hamburgs und Schleswig-Holsteins in der Corona-Pandemie
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
4. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Maryam Blumenthal (GRÜNE)
Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
Abg. Detlef Ehlebracht (AfD)
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)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Uwe Lohmann (SPD)
Abg. Kirsten Martens (SPD)
Abg. Dr. Miriam Putz (GRÜNE)

III. Weitere Abgeordnete

Abg. Ali Simsek (SPD)
Abg. Prof. Dr. Götz Wiese (CDU)

IV. 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)
Abg. Peter Lehnert (CDU)
Abg. Jörg Nobis (AfD)
Abg. Tobias von Pein (SPD)
Abg. Kai Vogel (SPD)

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

Abg. Volker Nielsen (CDU)
Abg. Ole-Christopher Plambeck (CDU)
Abg. Ines Strehlau (Bündnis '90/ DIE GRÜNEN)
Abg. Dr. Andreas Tietze (Bündnis '90/DIE GRÜNEN)
Abg. Andrea Tschacher (CDU)

VI. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Senatskanzlei

Herr	Oberregierungsrat	Dr. Jan Thiele
Frau	Praktikantin	Clara Grolle (als Gast)

Behörde für Wirtschaft und Innovation

Herr Staatsrat Andreas Rieckhof
Herr LRD Rolf-Barnim Foth

Herr Jakob Richter, Leiter der Geschäftsstelle der
Metropolregion Hamburg

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Herr Staatsrat Martin Bill
Herr RD Markus Caspar

VII. Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

Staatssekretärin Kristina Herbst

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Staatssekretär Dr. Thilo Rohlf

**VIII. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei und der
Landtagsverwaltung Schleswig-Holstein**

Dr. Monika Potzta, Dr. Sebastian Galka

Vor Eintritt in die Tagesordnung beschloss der Ausschuss einstimmig die
Selbstbefassungen zu den TOPs 1 bis 3.

Zu TOP 1

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hoben eingangs hervor, die Studie habe bei aller
Stärke der Metropolregion auch die noch existierenden Probleme sehr deutlich gemacht.
Weil die Gefahr bestehe, dass die Metropolregion in weiten Bereichen der wirtschaftlichen
und technologischen Entwicklung den Abstand zu anderen großen Regionen in
Deutschland zu verlieren, bestehe hoher Handlungsdruck. Sie seien sehr froh, dass alle
Träger der Metropolregion dieses Bewusstsein teilten und es die Zusammenarbeit präge.
Auf den ohnehin straffen Zeitplan zur Erfüllung der Aufgaben hätten die Pandemie und die
daraus resultierende Krise erfreulicherweise eher als Ansporn denn als Bremse gewirkt.
Ergebnisse seien den übersandten Unterlagen zu entnehmen.¹ Eine große Aufgabe stelle
die bestmögliche Überwindung der Fragmentierung und eine bessere Sichtbarkeit der

¹ Beschluss des Regionsrats vom 4.6.2020, Arbeitspapier der Geschäftsstelle der Metropolregion;
Drucksache des Landtags Schleswig-Holstein 19/2191, Umdruck des schleswig-holsteinischen
Landtags 19/4433.

Metropolregion dar. Sie setzten alles daran, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Ausland zu stärken.

Acht Trägerarbeitsgruppen, die sich von den seit vielen Jahren erfolgreich tätigen Facharbeitsgruppen etwas unterschieden, seien ins Leben gerufen worden, um Vorschläge für die künftige Arbeit, Veränderungen in den Prozessen und Strukturen zu erarbeiten. Durch ihre hochrangige Besetzung seien sie sehr leistungsfähig und hätten mit einer Ausnahme ihren Auftrag bis Mai 2020 erfüllt, Berichte vorgelegt und Priorisierungen in ihren Arbeitsgebieten vorgenommen. Im Lenkungsausschuss habe man die Analysen und Ergebnisse auf zehn Punkte konzentriert. Diese seien operationalisiert und teilweise in Arbeitsstrukturen umgesetzt worden. Die Festlegung von Federführungen zu den Themen sei weitgehend gelungen, der Lenkungsausschuss werde in seiner Sitzung am 18. September Beschlüsse dazu fassen.

Hamburg habe sich für die Federführung bei den Themen „Umbau der Tarifsysteme“, „Eisenbahnknoten Hamburg“ und „Marketingstrategie der Metropolregion“ gemeldet, das Thema „Innovationsstrategien für die Metropolregion“ werde vorbehaltlich des Beschlusses federführend durch Schleswig-Holstein gesteuert. Auch das Innovationszentrum Autonomes Fahren werde durch Schleswig-Holstein federführend betreut.

Uneinigkeit bestehe noch darüber, wer sich mit dem Leitbild der flächensparenden und kompakten Siedlungsentwicklung und dem Monitoring im Wohnungsmarkt federführend befassen werde.

Wenn es nun darum gehe, das Engagement und die Begeisterung der Arbeitsgruppen in einen strukturellen Prozess zu überführen, hielten sie eine nachfragende Begleitung der Entwicklungen durch die parlamentarischen Gremien für gut.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung stimmten dem zu. Sie dankten allen an der Analyse der OECD-Studie Beteiligten für die Einhaltung des Zeitplans und hielten als Erfolg fest, dass die acht Arbeitsgruppen 92 Handlungsempfehlungen abgegeben hätten, die im Regionsrat auf positive Resonanz gestoßen seien.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten teilten die Einschätzung des Senats über den bestehenden Handlungsdruck, zumal nach ihrem Verständnis der Studie die Arbeitsproduktivität der Region niedrig sei. Man müsse sich darum kümmern, dass das Wachstumspotenzial der Region ausgeschöpft werde. Sie lobten, dass der Senat mit der Abarbeitung der Aufgaben begonnen habe, und sagten eine politische Begleitung zu.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter dementierten, dass die Arbeitsproduktivität in der Region laut Studie niedrig sei - sie liege nur nicht so hoch wie in vergleichbaren anderen Regionen und könnte bei geringerer Fragmentierung höher sein.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN würdigten, dass der durch die Studie ausgelöste Schock so schnell zu Ergebnissen geführt habe und der Elan noch anhalte. Zu dem Leitbild der flächensparenden kompakten Siedlungsentwicklung baten sie um nähere Erläuterungen, insbesondere wie dies in die gemeinsame Raumplanung eingehen werde. Hinsichtlich des Ziels, die Fachkräftestrategien der beiden Länder zu verzahnen, vermissten sie den Abgleich der Berufsschulstrukturen und wünschten hierzu weitere Ausführungen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und Vertreter erklärten, dass die Empfehlung der OECD, die eigene Landesplanung zugunsten eines Verbundes aufzuheben, im Länderkanon nicht realisierbar sei, doch hätten sie große Schritte nach vorn gemacht, indem alle zusammengearbeitet und das Verständnis entwickelt hätten, dass eine Abstimmung auch in einer gewissen Nachhaltigkeit geschehen müsse. Es solle ein Leitbild zum Umgang mit Flächen in der Metropolregion geben, das landesplanerisch

von den Ländern begleitet werde, sowie ein Monitoring im Bereich Wohnungsbau und im Mietsektor.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter machten darauf aufmerksam, dass sich laut Studie die Fragmentierung am besten überwinden lasse, wenn man eine integrierende, abgestimmte regionale Innovationsstrategie habe und diese in verschiedenen Bereichen mit Leben gefüllt werde. Die empfohlene Gründung einer regionalen Innovationsagentur erachteten sie in Anbetracht der Länderinteressen als ein sehr anspruchsvolles Ziel, zumal die umgebenden Flächenländer nicht nur aus Teilen der Metropolregion bestünden. Die Frage der Berufsschulen sei thematisiert worden, doch wollten Lenkungsausschuss und Regionsrat der Trägerarbeitsgruppe nicht vorgreifen, die sich mit einer Fachkräftestrategie, der Gewinnung internationaler Fachkräfte für die Region sowie der Ausbildung von Fachkräften in Berufen befasse, die absehbar Mangelberufe würden.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE stellte in den übersandten Unterlagen eine opulente Zahl an Einzelmaßnahmen fest. Er bezweifle aber bei vielen Arbeitspaketen die Richtigkeit der Schwerpunktsetzung, erachte manche Projekte als nicht zeitgemäß und wünsche sich Nachjustierungen. Er hätte eine Aussage zum autonomen Fahren dahingehend erwartet, dass dies nur sinnvoll sei, wenn man auch den Individualverkehr zurückdränge. Auch hätte er nicht den Bundesverkehrswegeplan, sondern eher den Umweltverbund in die Priorität gesetzt, in dessen Zusammenhang Bahnverbindungen und Wasserstraßen ebenfalls sehr gut passen würden. Ihn interessierte, warum man statt der Empfehlung der OECD, die Kräfte in einer gemeinsamen Kultur- und Tourismusmarke zu bündeln, nur eine gemeinsame Marketingstrategie ins Auge gefasst habe.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter hielten Letzteres für konsequent, denn die Länder – und in ihnen auch manche Regionen- bildeten eigene für sie wichtige Marken aus. Vor diesem Hintergrund sei es elementar, zunächst in einer gemeinsamen Strategie voranzugehen, bevor man eine Marke bilde, der in der Metropolregion möglicherweise der Rückhalt fehle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter konkretisierten dies damit, dass eine Vermarktung von Sylt oder Lübeck unter dem Label Metropolregion Hamburg sicherlich wenig akzeptiert würde und Städtetourismus anders funktioniere als Land- oder Badeurlaub. An diesem Punkt hielten sie die Studie für nicht ausreichend durchdacht. Aber im Rahmen einer Strategie sollten zu Fragen des Ressourceneinsatzes, wie man beispielsweise auf der Internationalen Tourismusbörse auftrete oder wo man wie werbe, Abstimmungen erfolgen. Zu den kritischen Anmerkungen des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE gaben sie zu bedenken, dass man bei unterschiedlichen Sichtweisen von 36 Trägern immer zu gemeinsamen Ergebnissen kommen müsse. Vor diesem Hintergrund habe man in ihren Augen ziemlich viel erreicht.

Anknüpfend daran, dass von Hamburg und Schleswig-Holstein schon so positiv an der Umsetzung der Studie gearbeitet worden sei, stellte sich für die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN die Frage, wie man Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern in geeigneter Weise mitnehmen könne. Sie interessierten die Planungen in dieser Hinsicht und baten zu erläutern, wer im Regionsrat vertreten sei. Sie begrüßten, dass ein Schwerpunkt auf die erneuerbaren Energien gesetzt worden sei und man sich Gedanken über eine abgestimmte landesübergreifende Planung zu Raum- und Wohnungspolitik mache. Insbesondere wollten sie wissen, ob der länderübergreifende Biotopverbund mit bedacht werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, der aus 16 Mitgliedern bestehende Regionsrat setze sich aus Staatssekretärinnen und –sekretären sowie Staatsrätinnen und

–räten aus allen vier Ländern, den Hauptverwaltungsbeamtinnen und -beamten der Landkreise und kreisfreien Städte sowie Vertretungen aus der Wirtschaft zusammen. Die Kreise nähmen nicht mit jeweils einer Person teil, sondern würden turnusmäßig wechselnde Vertreterinnen und Vertreter benennen. Häufiger als der zwei- bis viermal jährlich tagende Rat komme der deutlich breiter aufgestellte Lenkungsausschuss zusammen, der die Aufträge des Regionsrates abarbeite.

Der Biotopverbund werde mitgedacht und es gebe eine sehr starke Facharbeitsgruppe in dem Bereich.

Die Vertreterinnen und -vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung betonten bezüglich der Einbeziehung Niedersachsens und Mecklenburg-Vorpommerns, dass die vier Länder im Verwaltungs- und Regierungsaustausch zur Metropolregion immer zusammenarbeiteten, nur auf parlamentarischer Ebene bestehe bislang lediglich der Ausschuss zur Zusammenarbeit Hamburgs und Schleswig-Holsteins.

Auf die anschließende Bitte der schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/ DIE GRÜNEN um Details über das vom Regionsrat empfohlene Kompetenzzentrum Mobilität antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass Niedersachsen das Kompetenzzentrum wesentlich befördert habe, nachdem die vier Länder in den vergangenen Jahren viele Bundesmittel für verschiedene Formen neuer Mobilität erhalten hätten und man die Informationen und die Kompetenzen habe bündeln wollen. Vorhandenes Wissen solle zu aller Nutzen in die Region ausgebreitet werden, wobei die praktische Umsetzung noch erarbeitet werde.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN fragten sodann, wie man bei den Radschnellwegen zu einem abgestimmten Vorgehen kommen könne, um unterschiedliche Geschwindigkeiten in der Umsetzung zu vermeiden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezeichneten es als eine Herausforderung, einen Radschnellweg so zu planen, dass man idealerweise die Landesgrenze nicht bemerke. Man müsse dabei Prozesse entwickeln, um organisatorische Doppelarbeit zu vermeiden. Sie ergänzten zum Sachstand, dass nach Verzögerungen durch die Corona-Pandemie nach und nach die Machbarkeitsstudien für die 9 Radschnellwege in der Metropolregion fertiggestellt würden, deren Abschluss insgesamt sie im ersten Halbjahr 2021 erwarteten. Sie würden bereits über Vorschläge sowohl zu der planerischen Umsetzung als auch zum Bau nachdenken, damit nicht alle Träger der Landes- und Kreisgrenzen überschreitenden Radschnellwege entsprechende Überlegungen anstellen müssten. Da alle Beteiligten sehr großes Interesse an diesen Vorhaben hätten und dafür auch Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden könnten, seien sie hinsichtlich weiterer Fortschritte sehr zuversichtlich. Allerdings sei aufgrund der nach Ländern unterschiedlichen Planungsrechte von unterschiedlichen Geschwindigkeiten auszugehen. Sie hoben hervor, dass man aber schon jetzt alle erforderlichen Akteure habe an einen Tisch bringen und alle betroffenen Gemeinden habe beteiligen können. Auch seien bei allen Radschnellwegen Bürgerbeteiligungsverfahren in den Machbarkeitsstudien berücksichtigt.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass die Radschnellwege auch in die schleswig-holsteinischen Landesradfahrstrategie aufgenommen worden seien. Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter bekundeten ihre Offenheit für gemeinsame Gespräche mit den Kreisen, wenn es um kreisüberschreitende Radwege gehe, sowie dafür, an einer Musterstrecke auch mit Landesmitteln so ein innovatives Projekt voranzutreiben. Sie hielten dies für einen wichtigen Schritt in Richtung eines Fahrradlandes Schleswig-Holstein und einer fahrradfreundlichen Metropolregion.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete sprach an, dass ein stärkerer Zuzug in die Großstädte und quasi eine „Versteppung“ des ländlichen Raumes mit den daraus resultierenden Versorgungsproblemen mit ÖPNV, Einzelhandel und ärztlicher Versorgung zu beobachten sei. Hierzu sei bezüglich der Förderung einer nachhaltigen und ausgewogenen Entwicklung der Metropolregion Hamburg der progressive Vorschlag gemacht worden, Raumplanungskompetenzen in einen regionalen Planungsverband zu übergeben. Ihn interessierten die Ideen der Regierungsvertreterinnen und -vertreter zu diesen Aspekten.

Die Vertreterinnen und -vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung vertraten die Meinung, dass Hamburg und Schleswig-Holstein in dem Bereich schon sehr weit seien, weil die Landesplanungen schon lange eng kooperierten und beide Seiten auch die Angleichung der Landesbauordnungen beschlossen hätten. Wichtig sei eine Abstimmung bezüglich der wohnbaulichen Entwicklung, denn auch Schleswig-Holstein verfüge nicht mehr über unendliche freie Flächen. Auch mit Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sei man in Kontakt.

Zu der Problematik des Wegzugs aus ländlichen Regionen erwähnten sie, dass der schleswig-holsteinische Landesentwicklungsplan sich unter anderem darauf richte, städtisches Wachstum zu fördern und den ländlichen Raum nicht abzuhängen. Dass auch gemilderter Geschosswohnungsbau im ländlichen Raum förderfähig und so mit einem Anreiz ausgestattet werde, sei ein wichtiger Schritt, um eine Struktur mit Einfamilienhäusern außerhalb und Hochhäusern in der Stadt zu vermeiden. Sie hofften darauf, auch weiterhin gemeinsam voranzukommen und sahen sich auf einem guten Weg.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sahen wenig Aussicht für die Gründung eines gemeinsamen Planungsverbandes, da die Träger der Planungshoheit sich sehr unterschieden und von verschiedenen Stellen deutlich gemacht worden sei, dass man gern kooperiere, aber die Planungshoheit nicht angetastet werden solle. Trotzdem hätten sie ihrer Wahrnehmung nach einiges erreicht.

Sie fügten hinzu, dass sich gemäß der Grundaussage der Trägerarbeitsgruppen das räumliche Leitbild anders als das Leitbild von 2000 auf Themen mit klarem Raumbezug konzentrieren solle. Inhalte seien die Schaffung von Wohnraum für eine vielfältige und älter werdende Bevölkerung, der Ausbau nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme und die Weiterentwicklung von Verkehrsachsen und digitalen Netzen, der Erhalt siedlungsnaher Freiräume mit Erholungsfunktion für die Bevölkerung, die Entwicklung großräumiger Biotopverbundsysteme als Beitrag zu Artenschutz und Vielfalt und die bedarfsgerechte Bereitstellung von Flächen für Ver- und Entsorgungsstrukturen. Sie setzten darauf, im unmittelbaren Kernstadt-/Umlandbereich und vielleicht auch in Teilräumen zu vertieften Kooperationen zu kommen. Doch die Vorstellung, einen wie aktuell verfassten Siedlungsraum mit über 5 Mio. Menschen einheitlich reglementieren zu wollen, hielten sie für unrealistisch.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete erwähnte sodann das Konzept der regionalen Zentren, deren Stärkung dem Wegzug der Jüngeren in die Großstadt entgegenwirken solle, und plädierte für die Verlängerung der S-Bahn-Linien bis weit ins Hamburger Umland. Von schleswig-holsteinischer Seite wollte er wissen, ob das genannte Konzept auch dort verfolgt werde und wie Hamburg zu dessen Umsetzung beitragen könne.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter führten aus, in ihrem Land würden im Rahmen des zentralörtlichen Systems die zentralen Orte gestärkt, mit besonderen Aufgaben versehen und finanziell über den kommunalen Finanzausgleich gesondert berücksichtigt.

Hinsichtlich der Landesplanung fügten sie hinzu, dass diese fünfzehn bis dreißig Jahre gelten, aber zugleich viel Flexibilität und Freiraum auch für künftige Entwicklungen bieten solle. So enthalte das schleswig-holsteinische Landesplanungsgesetz eine Experimentierklausel, die insbesondere einer interkommunalen Zusammenarbeit

ermöglichen solle, innovative Projekte in die Regionen zu bringen. Zu der befürworteten S-Bahn-Erweiterung erwähnten sie den in der Vergangenheit häufig diskutierten Wunsch nach einem Verkehrsverbund und einem einheitlichen Ticket. Hier wäre mehr Flexibilität wünschenswert.

Zu TOP 2

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die im Rahmen der Beratung gezeigte Präsentation liegt diesem Protokoll bei (s. Anlage).

Zu TOP 3

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

Zu TOP 4

Beide Ausschüsse beschlossen einstimmig für das kommende Jahr folgende Sitzungstermine:

- 5. Februar 2021 (voraussichtlich in Hamburg),
- 11. Juni 2021 (voraussichtlich in Schleswig-Holstein),
- 10. September 2021 (voraussichtlich in Hamburg),
- 19. November 2021 (voraussichtlich in Schleswig-Holstein).

Auf Nachfrage der Abgeordneten der GRÜNEN wies der Vorsitzende des Hamburger Ausschusses darauf hin, dass die nächste Sitzung am 27. November 2020 stattfinden werde.

Laut Auskunft des Vorsitzenden des schleswig-holsteinischen Ausschusses sei als Sitzungsort der Kieler Landtag vorgesehen.

Lars Pochnicht (SPD) (Vorsitz)	Dr. Götz Wiese i.V. (CDU) (Schriftführung)	Dr. Monika Potztal (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

**„Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-
Nettelburg“**

Vorsitz: Lars Pochnicht

Schriefführung: Dr. Götz Wiese (i.V.)

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 4. September 2020. 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. Vonseiten der schleswig-holsteinischen Landesregierung nahm auch der Autor der Machbarkeitsstudie, Herr Prof. Dr. Siefer, an der Sitzung teil.

II. Beratungsinhalt

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung erklärten einleitend, dass die vom Nahverkehrsverbund NAH.SH beauftragte Machbarkeitsstudie Geesthacht-Bergedorf in enger Zusammenarbeit mit einem Arbeitskreis aus Vertreterinnen und Vertretern der beiden Länder, der kommunalen Ebene und der Verkehrsbetriebe entstanden sei. Sie sei erarbeitet worden, weil die Strecke nach Geesthacht eine sehr dynamische und wichtige Siedlungsachse der Metropolregion darstelle und in Geesthacht durch das neue DNR-Wasserstoffzentrum weitere Entwicklungen zu erwarten seien.

Der Autor der Machbarkeitsstudie stellte diese sodann in einer Präsentation vor, die dem Protokoll 22/1 des Ausschusses beiliegt.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung fügten dem Vortrag hinzu, dass mit einer Umsetzung der Studie nicht unmittelbar begonnen werden könne, da gerade auf Hamburger Gebiet noch einige, insbesondere bauliche Herausforderungen bestünden, deren Kosten ebenfalls noch zu untersuchen wären. Gemeinsam mit der Hamburger Seite wollten sie in einem nächsten Schritt die Planung zu entwickelnder Lösungen angehen.

Die Senatsvertreter würdigten, dass ein auf beiden Seiten wiederholt bewegtes Thema nun auf einer neuen Grundlage diskutiert werden könne und das Projekt, das für beide Länder einen positiven Impuls verspreche, auf einer mittelfristigen Zeitschiene

vorstellbar sei. Die Studie stelle ein gutes Konzept mit der Möglichkeit vor, von Geesthachter Seite aus Bergedorf zu erreichen und manche Züge an den Hauptbahnhof anzubinden. Sie teilten die Einschätzung hinsichtlich der großen Herausforderungen vor allem auf Hamburger Gebiet. Zu prüfen sei auch, wie das Vorhaben mit der Stadtentwicklung korrespondiere, die insbesondere im Bereich des Bergedorfer Schleusengrabens sehr intensiviert worden sei, und wie eine Kreuzungslösung am Sander Damm aussehen könne, die einen Rückstau nach Geesthacht ausschließe.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis´90/DIE GRÜNEN begrüßten die Aussicht auf eine mögliche Anbindung Geesthachts an den Bahnverkehr und die wohlwollende Prüfung des Vorhabens auf beiden Seiten. Sie interessierte, ob das dargestellte Projekt auch in den Regelungsbereich des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) falle und man dadurch bei einer Förderquote von 90 Prozent nur eine Investitionssumme von etwas über zehn Mio. Euro benötigen würde. Darüber hinaus fragten sie, ob der Betrieb durch NAH.SH oder den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) geplant werde und wie die Kosten aufgeteilt würden.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung führten bezüglich der GVFG-Förderung aus, dass bei der Reaktivierung einer Strecke eine 90prozentige Förderquote angenommen werden könne, wenn die standardisierte Bewertung nach entsprechender Planungstiefe zu einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis komme. Sie gaben dabei zu bedenken, dass trotz der Förderung aber Summen aus dem Landeshaushalt bereitgestellt werden müssten und dabei Prioritäten zu beachten seien, da das Land Schleswig-Holstein noch andere neue Projekte im Bereich der Metropolregion betreibe und der Fokus dabei immer darauf liege, an welcher Stelle man mit der Investitionssumme die meisten Menschen für den Bahnverkehr gewinne.

Hinsichtlich der angesprochenen Betriebskosten fügten sie hinzu, dass traditionell der kommunale Verkehr von den Kommunen oder Kreisen und der regionale Nahverkehr vom Land bezahlt werde. In der Studie sei eine Mischkalkulation insofern aufgestellt worden, als die durchgehende Verbindung von Geesthacht zum Hamburger Hauptbahnhof regionalverkehrsmäßig organisiert werden würde und jedes Land für die Streckenabschnitte auf seinem Gebiet aufkommen würde. Zu der Frage, wie man mit den straßenbahnartigen Zügen umgehe, gebe es noch keinen Präzedenzfall.

Der schleswig-holsteinische AfD-Abgeordnete stellte fest, dass der in der Studie dargestellte positive Nutzen-Kosten-Faktor maßgeblich auf den angegebenen Fahrgastzahlen beruhe, und wollte wissen, welche Annahmen und Untersuchungen diesen zugrunde lägen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten zeigten sich zufrieden, dass das Projekt durch die Studie einen guten Anfang nehmen könne, zumal es irritieren würde, wenn bei dem Bestreben der Mobilitätswende diese Siedlungsachse in der Metropolregion dauerhaft vom Bahnverkehr abgeschnitten bliebe. Im Zusammenhang mit den Bahnübergängen interessierte sie, welche Schließzeiten pro Stunde eintreten würden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter hielten fest, dass die Studie einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor noch nicht abschließend ermitteln könne, doch Anhaltspunkte enthalte, die einen solchen erwarten ließen. Allerdings vermuteten sie, dass die einmaligen Kosten wegen der Herausforderungen auf Hamburger Gebiet den genannten Betrag von 70 Mio. Euro deutlich übersteigen würden.

Der Gutachter merkte an, dass die GVFG-Fördermittel bis 2025 stark ansteigen würden und so größere Summen würden bewegt werden können als in den vergangenen zehn Jahren. Für das angegebene Fahrgastaufkommen habe man sich an der Zahl derer orientiert, die derzeit den Bus nutzten, wobei sie unterstellt hätten, dass das Busangebot umgestellt werde, und man aus anderen Studien ableiten könne, wie viele Personen vom Bus auf die Bahn umstiegen. Bekannt sei auch, wie viele sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Einzugsbereich entlang der Strecke arbeiteten und wie viele Personen nach Hamburg pendelten.

Bei den Bahnübergängen seien sie davon ausgegangen, dass der Bahnübergang Weidenbaumsweg für die nach Hamburg führenden Züge eine Brücke erhalte, wodurch auch eine Schließzeit entfalle. Auch für die Vierlandenstraße hätten sie in der Kalkulation ein Überwerfungsbauwerk vorgesehen. Die zum Bergedorfer Bahnhof führende und dort wie eine Straßenbahn fahrende Bahn würde sich in der Abbiegephase des Busverkehrs mit bewegen, sodass dort keine Probleme entstünden. Für den Curslackter Heerweg seien sie davon ausgegangen, dass er aufgrund der nicht so starken Straßenbelastung ein normaler Bahnübergang bleiben könne. Müsste dieser beseitigt werden, würden sich die Kosten erhöhen. Wenn im Bergedorfer Bereich auch aus anderen, stadtentwicklungstechnischen Gründen Änderungen an den Bahnübergängen eintreten würden, könne unter Umständen ein Verfahren und eine Finanzierung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in Betracht gezogen werden, damit das Reaktivierungsprojekt nicht über Gebühr belastet würde.

Auf Nachfrage der Hamburger SPD-Abgeordneten, ob die Kosten für die Brückenbauwerke an den Bahnübergängen in der Gesamtsumme von 102 Millionen Euro enthalten seien, bestätigte der Gutachter dies und verwies auf den Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie Seite 98. Er ergänzte, dass die Strecke nicht der Deutschen Bahn gehöre, wodurch gemäß der Erfahrungen an anderen Stellen Einsparungen entstehen könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter machten darauf aufmerksam, dass sich nicht nur bundesweit, sondern auch in der Metropolregion einige Nahverkehrsprojekte künftig um die Fördermittel werben würden. Auch wenn es sich um eine vergleichsweise kleine Summe handele, werde man etwas Verhandlungsgeschick brauchen, um zusätzliches Geld für Hamburg zu akquirieren. Bei den Betriebskosten sähen sie das Land in der Pflicht, doch wäre zu prüfen, ob die Summe in Konkurrenz zu Bedarfen an anderen Strecken stehe. Da sie mit einem Fünftel der Investitionskosten recht hoch ausfalle, sei zudem zu ermitteln, ob günstigere Betriebskonzepte infrage kämen.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN fragten sodann, ob eine Refinanzierung der Investition über Trassenentgelte erfolgen könne.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass statt Trassenpreisen eine Reinvestition der einmaligen Kosten über 30 Jahre angesetzt worden sei. Sie seien mit einem konservativen, recht hohen Ansatz der Betriebskosten vorgegangen und trotzdem der Meinung, zu einem positiven Ergebnis zu kommen. Im Rahmen einer standardisierten Bewertung würde man sich dessen noch einmal annehmen, zumal man auch während der Erarbeitungszeit der Studie das einzusetzende Fahrzeug noch nicht genau habe beschreiben können und der Ansatz dafür eher hoch gewählt worden sei.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE äußerte sich begeistert, dass nun eine konkrete Unterlage zu dem Vorhaben vorhanden sei, und dankte für die schleswig-holsteinische Initiative. Bezüglich der Umsetzung wollte er wissen, ob über die Bahnhöfe hinaus aufgrund der Bebauungslage eine Zweigleisigkeit möglich sei und ob die Strecke Potenzial für einen Ausbau des Güterverkehrs zur Entlastung der Umwelt biete. Er sprach die Senatsvertreter an, ob aufgrund des Gutachtens schon die

umfangreichen Pläne am Schleusengraben dahingehend geprüft würden, dass sie zumindest die vorliegenden Realisierungsoptionen ermöglichen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten, welchen Stellenwert dieses Projekt für die schleswig-holsteinische Landesregierung habe. Könne man in den nächsten fünf Jahren mit dem tatsächlichen Start rechnen? Darüber hinaus wollten sie wissen, welche konkreten Erwartungen bei Umsetzung des Projekts an den Hamburger Senat bestünden und ob mit Anwohnerbedenken zu rechnen sei.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN merkten an, dass über die in der Studie berücksichtigten Punkte hinaus politisch noch weitere Aspekte mitgedacht werden müssten, wie beispielsweise das in Bergedorf ohnehin hohe Verkehrsaufkommen und der belastete Wohnungsmarkt besonders in den mit dem ÖPNV zu erreichenden Gemeinden. Da sich Bergedorf an vielen Stellen massiv entwickle, sei nun der richtige Zeitpunkt für eine Konkretisierung dieses wichtigen Vorhabens. Sie interessierte ebenfalls, ob die Prüfung der Vorzugsvarianten in nächster Zeit vorgesehen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass sowohl die mehrheitsbildenden Fraktionen der Bezirksversammlung Bergedorf als auch die den Senat tragenden Fraktionen die Reaktivierung der Bahnstrecke in ihre Koalitionsverträge aufgenommen hätten. Man werde nun die auf Hamburger Seite noch genauer zu betrachtenden Punkte ermitteln und dafür Lösungen zu finden suchen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung bekräftigten, dass sich beide Länder um eine Arbeitsstruktur zur Entwicklung erforderlicher Lösungen bemühten. Der nächste anzupfeilende Schritt sei die standardisierte Bewertung als Grundlage für die Entscheidung über eine Förderfähigkeit nach GVFG. Bezüglich des gewünschten Hamburger Beitrags sei an die Phase zu denken, wenn über die Kostenverteilung gesprochen werde.

Der Gutachter ergänzte zur Zweigleisigkeit, dass die Strecke teilweise zweigleisig gewesen und seiner Kenntnis nach nicht entwidmet worden sei. Das Planrecht sei vorhanden, es liege aber weitestgehend kein zweites Gleis. Sie hätten nur mit entsprechenden Kreuzungsbahnhöfen geplant, damit ein Zehn-Minuten-Takt gefahren werden könne. In so einer Situation sei ein Güterverkehr nicht möglich, er müsse dann in der Nacht laufen. Kosten für Lärmschutz habe man dort, wo sehr dicht an die vorhandene Trasse gebaut worden sei, berücksichtigt. Da die neuen Züge sehr leise führen und auch der Güterverkehr nach Abschluss des Lärmreduktionsprogramms zur Umstellung der Bremsen zum Ende dieses Jahres geräuschärmer ablaufen werde, bräuchten die Maßnahmen nicht so groß zu sein.

Der schleswig-holsteinische Vorsitzende meinte, dass Anwohnerbedenken wie bei allen Infrastrukturvorhaben auch hier zu erwarten seien.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten betonten, dass sie es sehr begrüßen würden, wenn Bergedorf und Geesthacht wieder durch eine Bahnstrecke verbunden würden. Nachdem die Wiederbelebung dieser Strecke seit deren Einstellung 1953 immer wieder diskutiert und ein kostengünstigerer Autoverkehr dagegen ins Feld geführt worden sei, erscheine sie nun im Zuge der Mobilitätswende deutlich an der Zeit. Wenn konkurrierende Projekte Richtung Elmshorn erwähnt würden, sei darauf hinzuweisen, dass die östlichen Regionen nicht abgehängt werden dürften. Sie plädierten auch dafür, bei den umfangreichen Planungen im Bergedorfer Stadtgebiet darauf zu achten, dass dabei die Chancen für die Bahn nicht verbaut würden. Die Aussage der Regierungen

über einen mittelfristigen Fortgang aufgreifend, wollten sie wissen, welche konkreten Schritte dieser beinhalte und welche Zeiträume man genau im Blick habe.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten hoben hervor, dass Geesthacht auch noch über ein Hinterland in südlicher Richtung verfüge. Hierfür bilde die Elbbrücke ein Nadelöhr, das man bei Entwicklung der Metropolregion immer im Blick haben müsse. In dem Zusammenhang könne man die Vision entwickeln, aus dem Kreis Harburg mit einem Wasserbus nach Geesthacht und dann von dort aus nach Hamburg zu fahren, wodurch die Elbbrücke entlastet und weitere Bahnnutzer der Strecke zugeführt würden. Sie fragten, ob man habe erfassen können, welches Nutzerpotenzial aus der Region der Elbmarsch auf diese Strecke gebracht werden könne und ob dies in die Studie eingegangen sei.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete bezeichnete diese Überlegung als ein gutes Beispiel dafür, dass Innovationen auch immer einen Ansatzpunkt für weitere Innovationen bildeten. Bezugnehmend auf die Erfahrungen mit der S-Bahn-Verlängerung in Ellerau empfahl er, eine sinnvolle Kreuzung der bestehenden Straßenverbindungen in das Kernprojekt einzubeziehen. Hinsichtlich der Schätzung des zusätzlichen Nutzerpotenzials wies er darauf hin, dass sich in der Corona-Krise das Arbeits- und Mobilitätsverhalten verändert habe, und erkundigte sich, ob auch dies in der Studie mit berücksichtigt worden sei.

Der Gutachter antwortete, dass die Studie im Februar abgeschlossen worden sei und Veränderungen durch die Pandemie bei der Entwicklung der Zahlen keine Rolle gespielt hätten.

Auf die anschließende Frage des schleswig-holsteinischen Vorsitzenden, an wie viele Parkplätze für Pendlerinnen und Pendler gedacht werde, berichtete er, dass aufgrund der vom Landkreis Harburg zugeliferten Zahlen ein Parkhaus mit 500 Stellplätzen angenommen werde.

III. Ausschussempfehlung

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

Dr. Götz Wiese (i.V.), 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 Hamburgs und Schleswig-Holsteins in der Corona-Pandemie“

Vorsitz: Lars Pochnicht

Schriftführung: Dr. Götz Wiese (i.V.)

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 4. September 2020. 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

Der Hamburger Vorsitzende nannte eingangs als Anlass für diese Selbstbefassung, dass zu Beginn der Pandemie Personen aus Hamburg an der schleswig-holsteinischen Landesgrenze aufgehalten worden seien. Auch wenn dies inzwischen nicht mehr praktiziert werde, seien für den Fall wieder steigender Corona-Zahlen Lösungen hinsichtlich des Vorgehens an den Landesgrenzen zu diskutieren.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung betonten, dass bei Ausbruch der Pandemie noch keine erprobte Musterlösung für einen Umgang damit vorgelegen habe. Oberstes Ziel sei jederzeit gewesen, den Gesundheitsschutz der Bevölkerung bestmöglich zu wahren und die Infektionszahlen gering zu halten. In diesem Sinne seien alle Landesverordnungen, Allgemeinverfügungen und auch Bundesverordnungen entstanden. Auch wenn einzelne Regelungen innerhalb des Lockdowns die ein oder andere Person irritiert haben mögen, könne man insgesamt eine hohe Akzeptanz für alle Maßnahmen in der Bevölkerung feststellen. Niemand habe die Entwicklung der Lage prognostizieren können und so sei wichtig gewesen, die Klinik- und Beatmungskapazitäten aufzubauen, um im Falle einer Entwicklung wie in anderen europäischen Ländern handlungsfähig zu sein. Insbesondere im Gesundheitsbereich hätten sie die Zusammenarbeit bundesweit als sehr eng erlebt. Für Hamburg und Schleswig-Holstein speziell könne man anführen, dass

- die Spende von Desinfektionsmitteln der Firma Beiersdorf aufgeteilt worden sei,
- es zum vertraglichen Abschluss des Intensivregisters gekommen sei,
- der Rettungsdienst eng zusammengearbeitet habe,

- es auch bei den Beatmungsgeräten die Vereinbarung einer gegenseitigen Abgabe im Bedarfsfall gegeben habe,
- im Bereich der stationären Versorgung stets ein intensiver Austausch auch seitens der in Schleswig-Holstein geschaffenen Entlastungskrankenhäuser geherrscht habe und diese bei Bedarf haben in Anspruch genommen werden können.

Die Kooperation und gegenseitige Abstimmung mit Hamburg sei auch im Bereich der Häfen, bei den Katastrophenschutzbehörden, im Polizei- und im Sportbereich gut gewesen und werde fortgesetzt. Im Rahmen des Lockdowns habe es klare allgemeine Verhaltensregeln gegeben, die sich nie gegen Einzelne persönlich, sondern auf das Allgemeinwohl gerichtet hätten, wobei entsprechend der föderalen Verantwortlichkeiten dabei zunächst einmal der Schutz der Bevölkerung des eigenen Bundeslandes habe im Vordergrund stehen müssen. Sie fügten hinzu, auch Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner hätten nicht ihre Sylter Zweitwohnung beziehen oder nach Mecklenburg-Vorpommern reisen können. Kontrollen und Hinweise auf die Regelungen seien wegen schwieriger Situationen erfolgt, weil manche die Gefahren der Pandemie anders eingeschätzt hätten. Nach Wahrnehmung der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter sei dabei immer mit Augenmaß und Blick auf den Schutz der Bevölkerung vorgegangen worden.

Die Senatsvertreter bestätigten, dass die Kooperation mit den Nachbarländern auf allen Ebenen eng und vertrauensvoll verlaufe. Im Bereich der stationären und ambulanten Versorgung werde gut zusammengearbeitet und es bestehe ein enger Austausch zwischen den Gesundheitsämtern. Fachministerkonferenzen im Bereich Wirtschaft, Verkehr und Finanzen sorgten für eine intensive Abstimmung zwischen den norddeutschen Ländern auf Regierungsebene. Wenn die einzelnen Länder je nach dortiger Infektionslage unterschiedliche Regelungen trafen, seien diese zu akzeptieren. Die mediale Aufregung sahen die Senatsvertreter auch in einer unübersichtlichen Infektions-, Ausbreitungs- und Kontaktnachverfolgungssituation nach Ausbruch der Pandemie begründet. Wie der Erste Bürgermeister bereits gesagt habe, werde die enge Zusammenarbeit zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg durch die durchgeführten Kontrollen nicht berührt, wenn er sie auch für nicht erforderlich gehalten hätte. Hinsichtlich der Betretungsverbote für die Inseln würden die Senatsvertreter wegen der beschränkten medizinischen Versorgungsmöglichkeiten dort fachlich genauso entschieden haben.

Die Hamburger Abgeordnete der GRÜNEN stimmte zu, dass es keine Übung für eine derartige Lage gegeben habe, doch da sie sich jederzeit wiederholen könne, müsse man nun daraus die richtigen Konsequenzen ziehen. Ihrer Meinung nach wäre die Umsetzung eines Lockdowns für die Bürgerinnen und Bürger noch einmal genauer zu betrachten. Sie habe etwas schockiert, wie in ganz Europa von der EU-Ebene über das föderale System der Geist der Kooperation aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger erodiert sei, und hielt dies für eine sehr schlechte Erfahrung. Was Schleswig-Holstein anbetreffe, sehe sie den Zugang zu den Inseln und einen „Visumszwang“ nach Pinneberg als verschiedene Dinge an, die im Hinblick auf eine sinnvolle Formulierung von Beschränkungen in einer ähnlichen Situation überdacht werden müssten.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN äußerten sich erfreut, dass die gute Kooperation auf der Verwaltungsebene entgegen der gelegentlichen Darstellung in den Medien auf eine sehr belastbare Arbeitsbeziehung zwischen den beiden Ländern hinweise. Die Betonung der Grenze im Kreis Pinneberg sei der Suche aller nach dem richtigen Umgang mit der Pandemie geschuldet gewesen. Sie wünschten sich, dass die erwähnten engen Abstimmungen anhielten.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE habe es als sehr schwierig erlebt, dass er als am Stadtrand Lebender durch die Einhaltung der Landesgrenze die üblichen Wege nicht mehr gehen können. Die Regelung müsse in ihrer Rigidität durchaus

hinterfragt werden. Aus tourismuspolitischer Sicht machte er darauf aufmerksam, dass das Deutsche Jugendherbergswerk von den Landesregierungen im Norden ziemlich im Stich gelassen worden sei, was er für keine glückliche Zusammenarbeit während der Pandemie halte. Ihn interessierte, wie die Kommunikation zwischen den Landesregierungen bezüglich der Grenzschießung verlaufen und wann der Senat über diese bevorstehenden Beschränkungen informiert worden sei.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten entgegneten der Kritik der Vorrednerinnen und Vorredner, dass man sich auch in die damalige Situation versetzen müsse. Sie hielten es für richtig, klar zu reagieren und die Ausnahmesituation darzustellen. Wichtig sei, dass die beiden Landesregierungen sehr schnell wieder zueinander gefunden hätten. Auch die Abgeordneten beider Länder trügen eine Verantwortung für einen sinnvollen Umgang mit so einer Situation, für den man aus der jüngsten Vergangenheit lernen solle.

Der SSW-Abgeordnete hielt eine Grenzschießung stets für ein großes Problem. Im konkreten Fall habe man nicht den Reiseverkehr aus der gesamten Bundesrepublik unterstützen wollen und die gute Nachbarschaft zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein hätte auch zu der Entscheidung führen können, dass die Grenzen außer für die Hamburgerinnen und Hamburger geschlossen würden. Er plädierte dafür, künftig in diesem Sinne zu entscheiden.

Der schleswig-holsteinische AfD-Abgeordnete stimmte dem SSW-Abgeordneten zu. Den CDU-Abgeordneten erwiderte er, dass die Regelung, auch wenn man sich in die Lage zu Beginn der Pandemie versetze, schon sehr skurril anmute: Noch wochenlang seien Flugpassagiere aus Risikogebieten eingetroffen, doch ein Spaziergänger aus Hamburg habe die schleswig-holsteinischen Landesgrenze nicht überschreiten dürfen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung gestanden zu, dass einzelne Situationen für manche Bürgerinnen und Bürger nicht verständlich gewesen seien. Wenn nun auf einzelne Fahrradfahrer und Spaziergänger abgehoben werde, sei zu erwähnen, dass laut Verordnung zwei Personen aus zwei verschiedenen Haushalten haben spaziergehen dürfen, aber eine Fahrradmannschaft mit 341 Personen zurückgewiesen worden sei. Sie bekräftigten, dass man in dieser ungewöhnlichen Situation, aus der alle gelernt hätten, sicherlich an mancher Stelle andere Lösungen hätte finden können, doch dürfe nicht vergessen werden, dass sie für alle neu gewesen sei und der Bevölkerungsschutz oberste Priorität gehabt habe. Sie unterstrichen, in diesem Sinne nach bestem Wissen und Gewissen für den Bevölkerungsschutz agiert zu haben.

III. Ausschussempfehlung

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

Dr. Götz Wiese (i.V.), Berichterstattung