



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

19. Wahlperiode - 21. Sitzung

am Freitag, dem 10. September 2021, 17:00 Uhr,
als Videokonferenz

Protokoll

der öffentlichen Sitzung

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

Sitzungsdatum:	10. September 2021
Sitzungsort:	Hamburg, Videokonferenz mit Livestream
Sitzungsdauer:	17:00 Uhr bis 19:56 Uhr
Vorsitz:	Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Schriftführung:	Abg. Dennis Thering (CDU)
Sachbearbeitung:	Dr. Monika Potztal

Zur selben Zeit, ebenfalls in dieser Konferenz und mit derselben Tagesordnung tagte der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein des schleswig-holsteinischen Landtags.

Tagesordnung:

1. Wohnungsmarktentwicklung
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Vorstellung des Schienenverkehrsgutachtens ODeS und mögliche Auswirkungen auf den Schienenverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
3. Ausbau der Radschnellwege zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein
(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. Jennifer Jasberg (GRÜNE)
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Gulfam Malik (SPD)
Abg. Dr. Christel Oldenburg (SPD)
Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Abg. Dennis Thering (CDU)
Abg. Krzysztof Walczak (AfD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Sina Aylin Demirhan (GRÜNE)
Abg. Dennis Gladiator (CDU)
Abg. Uwe Lohmann (SPD)
Abg. Kirsten Martens (SPD)

III. Weitere Abgeordnete

Abg. Detlef Ehlebracht (AfD)
Abg. Gerrit Fuß (GRÜNE)
Abg. Heike Sudmann (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Dagmar Wiedemann (SPD)

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

Abg. Kathrin Bockey (SPD)
Abg. Wolf Rüdiger Fehrs (CDU)
Abg. Lars Harms (SSW)
Abg. Lukas Kilian (CDU)
Abg. 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)

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

Abg. Annabell Kraemer (FDP)
Abg. Özlem Ünsal (SPD)

VI. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Senatskanzlei

Herr

Referent

Johannes Fronius

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Herr	Staatsrat	Martin Bill
Herr	Angestellter	Raimund Brodehl
Herr	Regierungsdirektor	Stefan Knögel
Herr	Angestellter	Matthias Franz
Frau	Angestellte	Dr. Susanne Elfferding
Herr	Oberregierungsrat	Jakob Richter
Frau	Angestellte	Ulrike Eggers

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Frau	Senatorin	Dr. Dorothee Stapelfeldt
Frau	Erste Baudirektorin	Susanne Metz
Frau	Regierungsdirektorin	Maren Reder
Frau	Wiss. Angestellte	Antonia Bock
Herrn	Wiss. Angestellte	Fabian Preiß
Herr	Regierungsrat	Tim Karolewicz

VII. Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung sowie NAH.SH

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

Herr Dr. Maik Krüger

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Herr Staatssekretär Dr. Thilo Rohlf

NAH.SH

Herr Jochen Schulz
Herr Dr. Arne Beck (NAH.SH)

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

Dr. Monika Potzta, Dr. Sebastian Galka

IX. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde durch den Livestream hergestellt.

Zu TOP 1

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die zu diesem TOP gezeigte Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt (Anlage 1).

Zu TOP 2

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Das unter diesem TOP behandelte Gutachten ist unter folgendem Link veröffentlicht:

<http://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl19/umdrucke/05500/umdruck-19-05543.pdf>

Zu TOP 3

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die zu diesem TOP gezeigte Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt (Anlage 2).

Zu TOP 4

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses schlug als gemeinsame Sitzungstermine im kommenden Jahr vor:

- 11. Februar 2022
- 16. September 2022
- 18. November 2022

Die Abgeordneten wurden gebeten, zu prüfen, ob diesen Terminen etwas entgegenstehe und dies gegebenenfalls den Gremienbetreuungen mitzuteilen.

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

TOP 1

WOHNUNGSMARKT- ENTWICKLUNG

Ausschuss für die Zusammenarbeit
der Länder Hamburg und
Schleswig-Holstein

www.mediaserver.hamburg.de/ Maxim Schulz

September 2021 | Hamburg



Hamburg

AGENDA

- 1 Wohnungsmarktentwicklung
- 2 Flächensparende und kompakte Siedlungsentwicklung
- 3 Nachbarschaftsforen



Hamburg

WOHNUNGSMARKT- ENTWICKLUNG



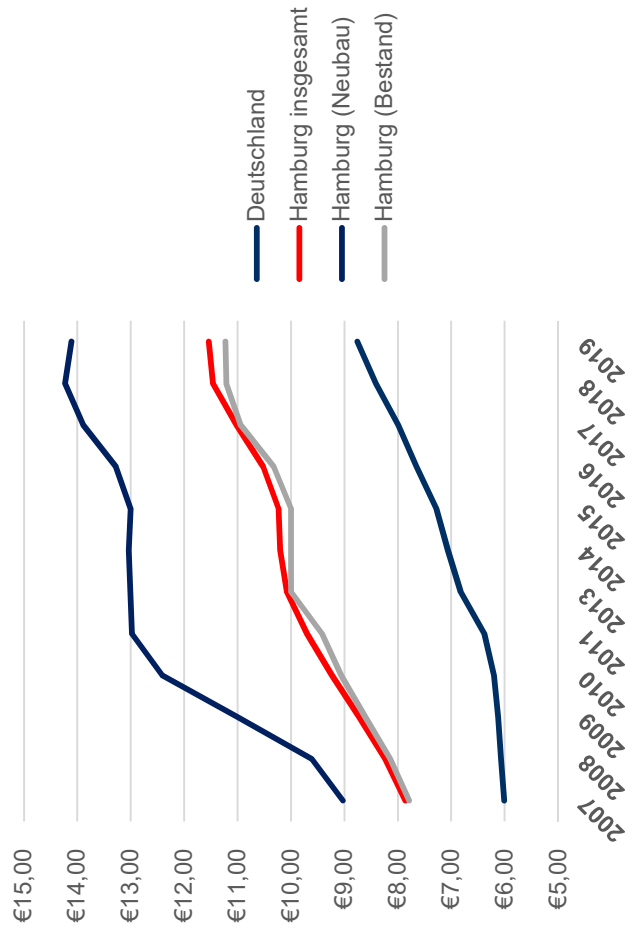
Hamburg

WOHNUNGSMARKTENTWICKLUNG HAMBURG

Der Hamburger Wohnungsmarkt ist angespannt

- Überdurchschnittliches Mietpreisniveau und starker Anstieg der Angebotsmieten und Mietspiegel-Mieten
- Überdurchschnittliche Mietbelastung der Hamburger Haushalte im Vergleich zum Bundesdurchschnitt
- Geringe Leerstandsquote, wachsende Bevölkerung und Nachfrage nach neuem Wohnraum
- Kontinuierlicher Auslauf von Mietpreis- und Belegungsbindungen

Entwicklung der Angebotsmieten 2007-2019 (Mietpreise in Euro)



Quelle: Für Deutschland: BBSR-Wohnungsmarktbeobachtung; Für Hamburg Empirica ag ; CBRE-empirica-Leerstandsindex, Basisdatenausschuss; Eigene Berechnungen

HAMBURG REAGIERT MIT DER WOHNRAUMFÖRDERUNG 2021/2022

Schaffung und Erhalt von bezahlbarem Wohnraum insbesondere für Haushalte mit geringem und mittlerem Einkommen in Hamburg

- Steigerung der **Neubauaktivität: 3.000 Mietwohnungen** mit Sozialbindung pro Jahr
- **Stabilisierung des Sozialwohnungsbestandes** bei rund 80.000 Wohnungen
- Förderung für besondere Zielgruppen: **Vordringlich Wohnungssuchende, Baugemeinschaften, Studierende**
- Attraktiver **Mix aus Förderinstrumenten**
- Förderung eines ausgewogenen **Mix' verschiedener Wohnungsgrößen und ausgeglichener Sozialstruktur** in den Quartieren
- Modernisierung des Wohnungsbestandes: moderne Wohnverhältnisse, Energieeffizienz, Barrierefreiheit, neue und verlängerte Bindungen im Bestand

Verordnungen zum Baulandmobilisierungsgesetz

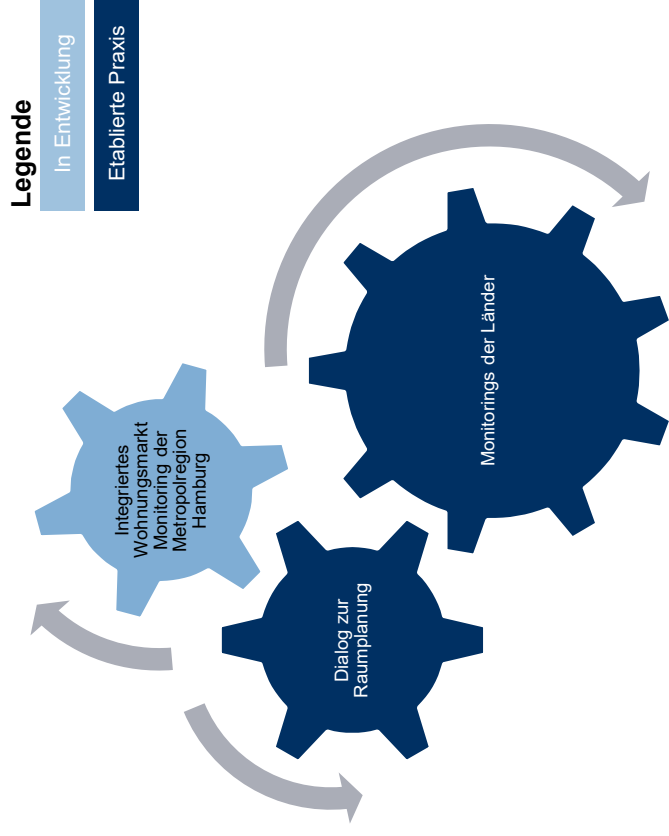
Verordnung nach § 201a BauGB:

- Feststellung eines „Gebietes mit angespanntem Wohnungsmarkt“
- Kriterien sind vom Gesetz vorgegeben und entsprechen denen der Mietpreisbegrenzungsverordnung nach BGB:
 - Mieten steigen stärker als bundesweiter Durchschnitt,
 - Mietbelastung übersteigt bundesweiten Durchschnitt,
 - Wohnbevölkerung wächst, ohne dass der erforderliche Wohnraum geschaffen wird, oder
 - Geringer Leerstand bei großer Nachfrage
- Die Verordnung ist Voraussetzung für die Anwendung der folgenden neuen Instrumente:
 - **Vorkaufsrecht** für geringfügig bebaute oder brachliegende Wohnungsbau-Grundstücke (§ 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB)
 - Erweiterte **Befreiungsmöglichkeit** für Wohnungsbau (§ 31 Abs. 3 BauGB)
 - **Baugebot** für Wohnungsbau (§ 176 Abs. 1 Nr. 3 BauGB)
- In Hamburg in Kraft getreten am 24.07.2021

Verordnung nach § 250 BauGB:

- Voraussetzung: angespannter Wohnungsmarkt i.S.d. § 201a BauGB
- Schafft Genehmigungsvorbehalt für die Umwandlung bestehender Miet- in Eigentumswohnungen
- Anspruch auf Genehmigung besteht insbesondere
 - Zur Teilung im Erbfall oder bei Übertragung an Familienangehörige zur eigenen Nutzung, und
 - Bei Veräußerung an mindestens zwei Drittel der Mieter zur eigenen Nutzung.
- Nicht erfasst sind Neubauten von Eigentumswohnungen.
- In Hamburg in Vorbereitung, Inkrafttreten voraussichtlich im Herbst

PRAXIS UND AUSWEITUNG DES REGIONALEN WOHNUNGSMARKTMONITORINGS



Monitoring der Länder

Hamburg und Schleswig-Holstein pflegen ein jeweils eigne, auf die Länderbedarfe abgestimmtes Wohnungsmarktmonitorings.

Dialog zur Raumplanung

Institutionalisierte Beratungs,- Beobachtungs- und Austauschformate auf Regierungsebene zu den Themen

- Erarbeitung eines Raumstrukturkonzeptes für den Verflechtungsraum Hamburg/Schleswig-Holstein,
- Wohnungsmarktentwicklung,
- Weiterentwicklung der Nachbarschaftsforen,
- Zusammenarbeit im Bereich XPlanung.

Wohnungsmarktmonitoring der Metropolregion Hamburg

Systematisches, einheitliches und integriertes

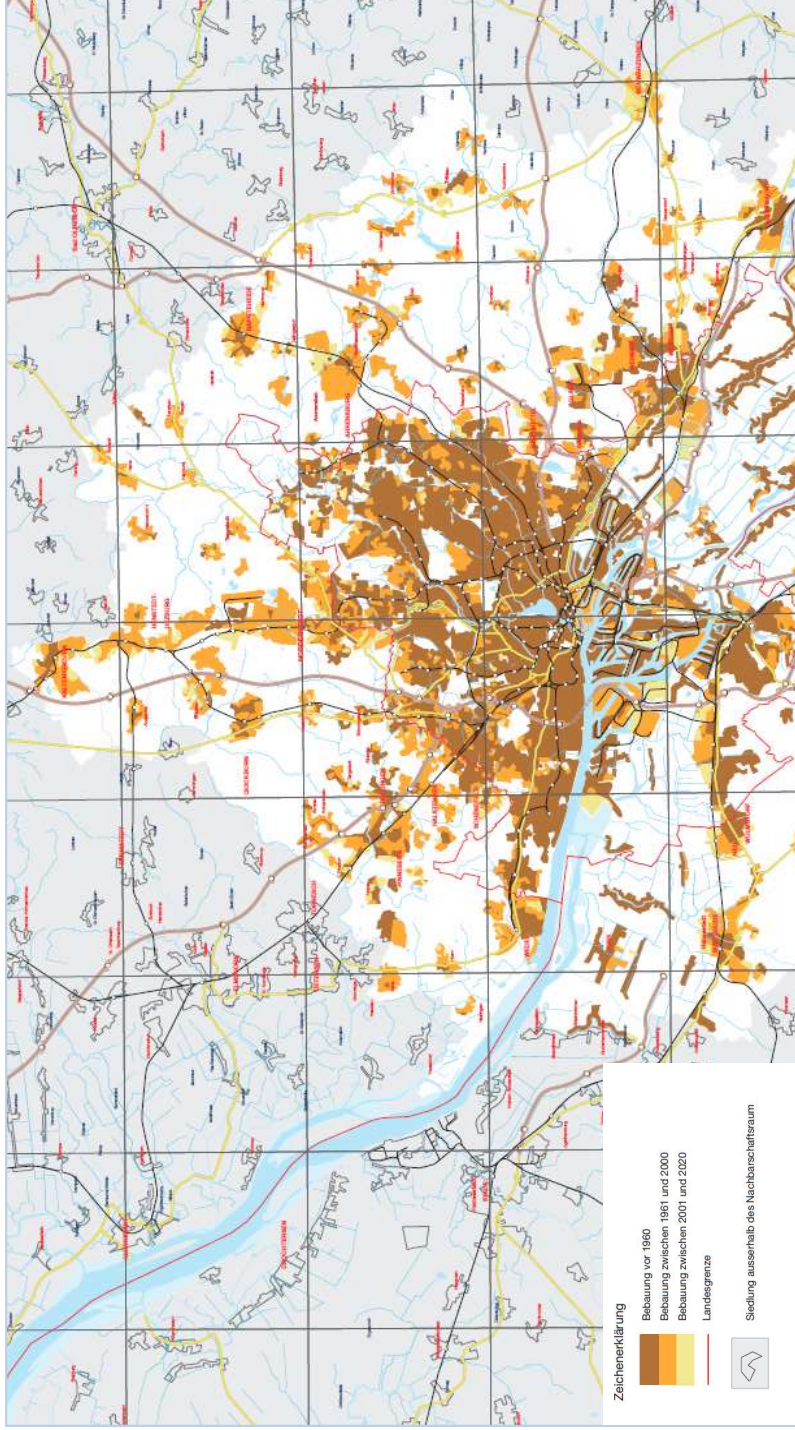
Wohnungsmarktmonitoring für die gesamte Metropolregion soll entwickelt werden

FLÄCHENSCHONENDE UND
KOMPAKTE
SIEDLUNGSENTWICKLUNG



Hamburg

SIEDLUNGSENTWICKLUNG 1950-2020



Quelle: BSW

HERAUSFORDERUNG IN DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Herausforderung:

Hohe Entwicklungsdynamik bei Wohnen und Gewerbe, aber auch bei Infrastruktur und Freizeiteinrichtungen führt zu weiterem Anstieg der Siedlungsflächen. Freiräume müssen erhalten und ein wachsender Pendlerverkehr bewältigt werden.

Ziel:

Integrierte Wohnungsbau- und Verkehrsentwicklung; Nachverdichtung und mehr Geschosswohnungsbau auch im ländlichen Raum; neue Siedlungsgebiete prioritär in Zentren und in unmittelbarer Nähe des SPNV, d.h. i.d.R. auf den Siedlungsachsen.

Umsetzung:

Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme durch konsequente Nachverdichtung und Baulandmobilisierung; Transparenz durch Wohnungsmarktmonitoring und mehr grenzübergreifenden Austausch erhöhen.



NACHBARSCHAFTSFOREN



Hamburg

Nachbarschaftsforen

Nachbarschaftsforen

Nachbarschaftsforum Südholstein - Hamburg
 Nachbarschaftsforum Niedersachsen - Hamburg
 Nachbarschaftsforum An Bille und Glinder Au

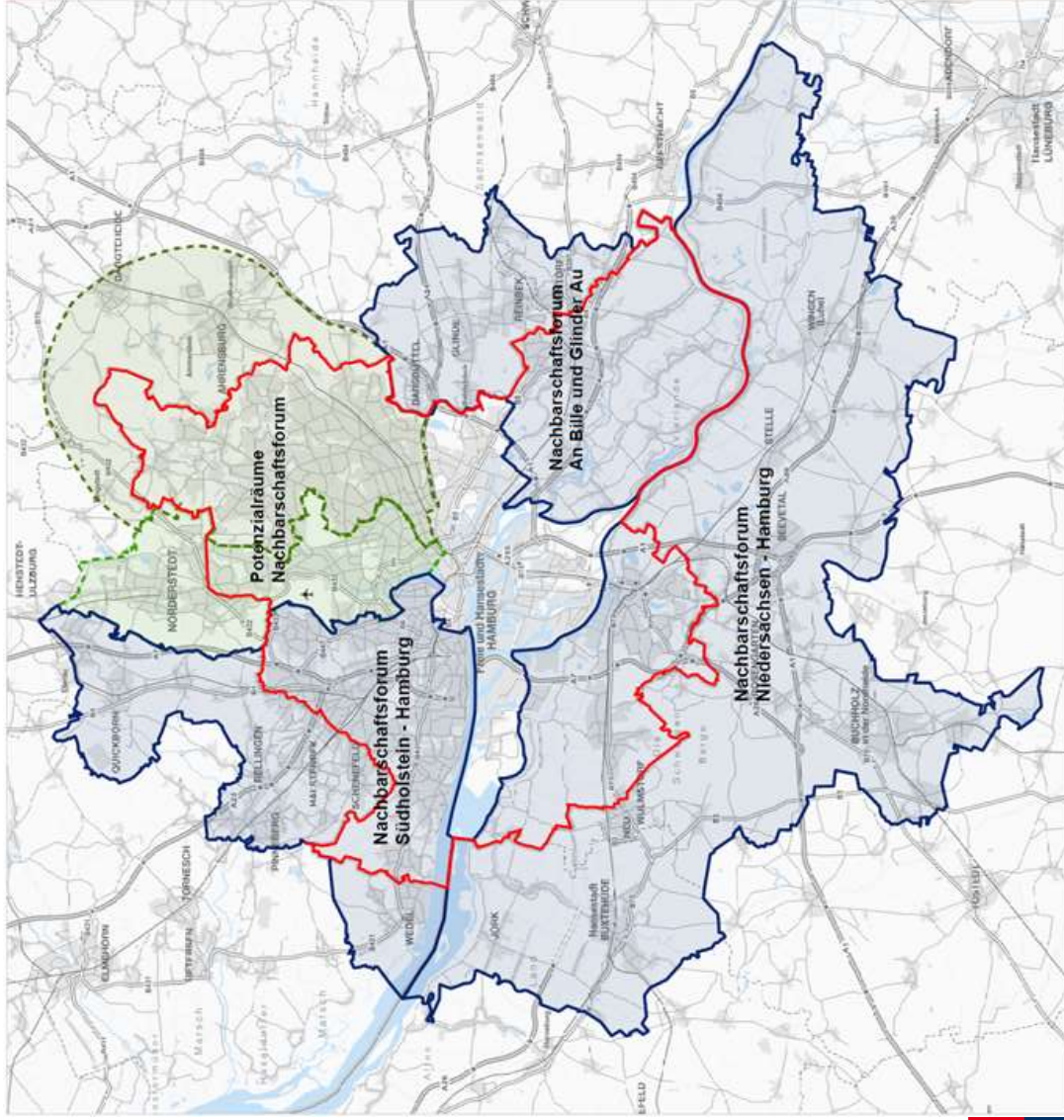


Potenzialräume Nachbarschaftsforum

Hamburg-Nord - Norderstedt
 Wandsbek - Stormarn



Hamburger Landesgrenze

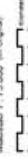


Stadtplanungsamt
 Landschaftliche Gestaltung und Vermessung
 Amt für Landesplanung und Statistik
 Bearbeitungsdatum: 02.08.2021



Freie und Hansestadt Hamburg
 Behörde für Landesplanung und Statistik
 Amt für Landesplanung und Statistik

MMA5330 1: 75.000 (im Original)



**Nachbarschaftsforum
Südholstein / Hamburg**
 (konstituierende Sitzung:
2007)

**Nachbarschaftsforum
Niedersachsen /
Hamburg**
 (konstituierende Sitzung:
Juni 2012)

**Nachbarschaftsforum
„An Bille und Glinder
Au“**
 (Unterzeichnung der
Kooperations-
vereinbarung: August
2021)

NACHBARSCHAFTSFOREN

Charakter:

- Ländergrenzen übergreifende informelle Netzwerke von Gemeinden und Hamburger Bezirken
- Transparenz und Abstimmung von Projekten im Hamburger Verflechtungsraum
- Zusammenarbeit auf der Basis von Kooperationsvereinbarungen und „Spielregeln“
- (bislang) kein eigenes Budget
- Geschäftsführung durch einen der Partner
- wechselnde Sitzungsorte
- Tagungsfrequenz: 1-2 mal pro Jahr

Inhalte:

- Allgemeiner Austausch
- Infrastruktur- und Verkehrsfragen
- Mobilitätsmanagement
- Regionalentwicklung und Bauleitplanung
- Wohnungsbau
- Naherholung
- Initiierung gemeinsamer Projekte in den Themenfeldern

VIELEN DANK



www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vailbracht



Anlage 2

Startschuss für das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg



Bild: Lorenz Siegel/Copenhagente

Wo stehen wir?



Pressekonferenz 9.8.2021

Andreas Rieckhof
Staatsrat der Behörde für
Wirtschaft und Innovation Hamburg
Vorsitzender des Regionrats
der Metropolregion Hamburg

Foto: Reinhardt

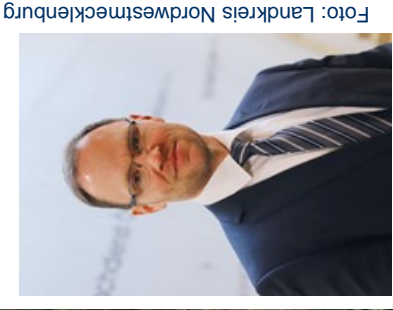


Foto: Landkreis Nordwestmecklenburg

- **Schleswig-Holstein:**

Elfi Heesch

Landrätin Kreis Pinneberg

- **Niedersachsen:**

Rainer Rempke

Landrat Landkreis Harburg

- **Mecklenburg-Vorpommern:**

Dr. Roland Finke

Leiter der Stabstelle

Wirtschaftsförderung, Regional-
entwicklung und Planen, Landkreis
Nordwestmecklenburg

- **Hamburg:**

Kirsten Pfaue

Leiterin Koordination Mobilitätswende
Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende



Foto: BVM



Bild Pressestelle Landkreis Harburg

14 Jbuhamburger 3berblatt

HAMBURG & DER NORDEN

NIEDERSACHSEN · SCHLESWIG-HOLSTEIN · BREMEN

300 Kilometer Radschnellwege

Metropolregion Hamburg wird bundesweit Vorreiterin für die „Fahrrad-Autobahnen“. Jetzt stehen die genauen Routen fest

EDGAR S. HASE

HAMBURG: Schwefel von Elmshorn bis nach Hamburg. Nicht mit dem Auto. Nicht mit der Bahn, sondern mit dem



Lauenburgische Landeszeitung

Hog · Lauenburg · Geesthacht · Lauenburg · Sport · Bergedorf · Barmsee

INFO-DIENSTWER MIT DEM RAD VON GEESTHACHT IN DIE HAMBURGER INNERSTADT

ARTIKELNUMMER 31 08 2021 17:33



LOKALES

Konkrete Pläne für Radschnellweg

Machbarkeitsstudie für die Strecke von Bad Bramstedt nach Hamburg liegt vor. Ab dem Sommer 2021 sollen erste Abschnitte ausgeschrieben werden



von Bad Bramstedt

von Elmshorn

von Stade

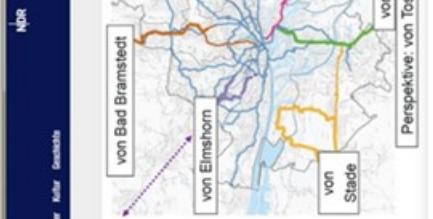
von Lüneburg

von Ahrensburg

von Geesthacht

Dienstag, 10. August 2021 16:16

Wahlkampf Sport | Jugend | Kultur | Gesellschaft



Radschnellwege: Wie man künftig nach Hamburg radeln soll

SPINNE 20.05.2021 18:29 UHR

Aus dem Umland zügig nach Hamburg pendeln- und zwar auf dem Fahrrad: Geplant ist ein 300 Kilometer langer Radschnellwegnetz. Die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsstudien hat die Verkehrsbehörde am Donnerstag im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft vorgestellt.

300 Kilometer neues Radschnellnetz für Metropolregion Hamburg

Das Hamburger Radschnellnetz geht in die Umsetzung. 2021 liegen mit den Machbarkeitsstudien die grundsätzlichen Empfehlungen für acht von neun Routen vor. Die konkreten Vorschläge für die rund 300 Kilometer nur über die kommunalen, kreis- und Landesgrenzen hinaus geplant, finanziert und gebaut werden.



von Bad Bramstedt

von Elmshorn

von Stade

von Lüneburg

von Ahrensburg

von Geesthacht

Perspektive: von Tostedt

© Dirk Kretschmer

Pinneberger Lageblatt

Seite: 10
Umsatz: 7.884 (gestiegen)
Anzahl: 8.175 (verkauft)
Anzahl: 8.175 (verkauft)
Anzahl: 8.175 (verkauft)

Rad-Boulevards: Trassen stehen fest

Metropolregion Hamburg will Vorreiter sein für Radgenuss über Länder- und Kreisgrenzen hinweg
Dort radelt, so die Prognose, spart ein Drittel Fahrtzeit. Ziel ist es, vielen der Libeck - Geesthacht (11 Kilometer) Netz aus Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg sieben weitere Umzüge in den Fahrradstaat schmackhaft zu machen.

Hamburger Morgenpost v. 10.08.2021 S. 8 / Riechhof, Andreas

500.000 Pendler auf dem Rad-Highway zur Arbeit?

VERKEHRSWENDE Neue Radschnellwege sollen das Umland anbinden
Neue Radschnellwege sollen das Umland anbinden
Neue Radschnellwege sollen das Umland anbinden
Neue Radschnellwege sollen das Umland anbinden



Gülbefter Nachrichten

Lübecker Nachrichten - Lübecker General-Anzeiger v. 10.08.2021 S. 16 / Riechhof, Andreas

Routen für Radschnellnetz stehen bereits im Bau

Metropolregion Hamburg veröffentlicht guateuerliche Empfehlung - erste Abschnitte bereits im Bau
Markus Klemm

Was wollen wir?



Bild: Lorenz Siegel/Copenhagense

Erreichbarkeit

Förderung Umweltverbund

Reichweite durch
E-Mobilität und
Mobilitätsketten

Klimaschutz,
Lebensqualität
und Gesundheit

Entlastung von
Straßen und
Verbesserung von
Pendlerverkehren

Region stärken

Komfort für alle

Machbarkeitsstudien

- Wir brauchen die Machbarkeitsstudien, um...
 - ... durchgehende Wege über alle Gemeinde-, Kreis- und Landesgrenzen hinweg zu bekommen
 - ... Konsens in den betroffenen Verwaltungen herzustellen
 - ... Fördergelder zu beantragen
 - ... Unterstützung für den Ausbau in Politik und Gesellschaft zu bekommen

Hauptinhalte

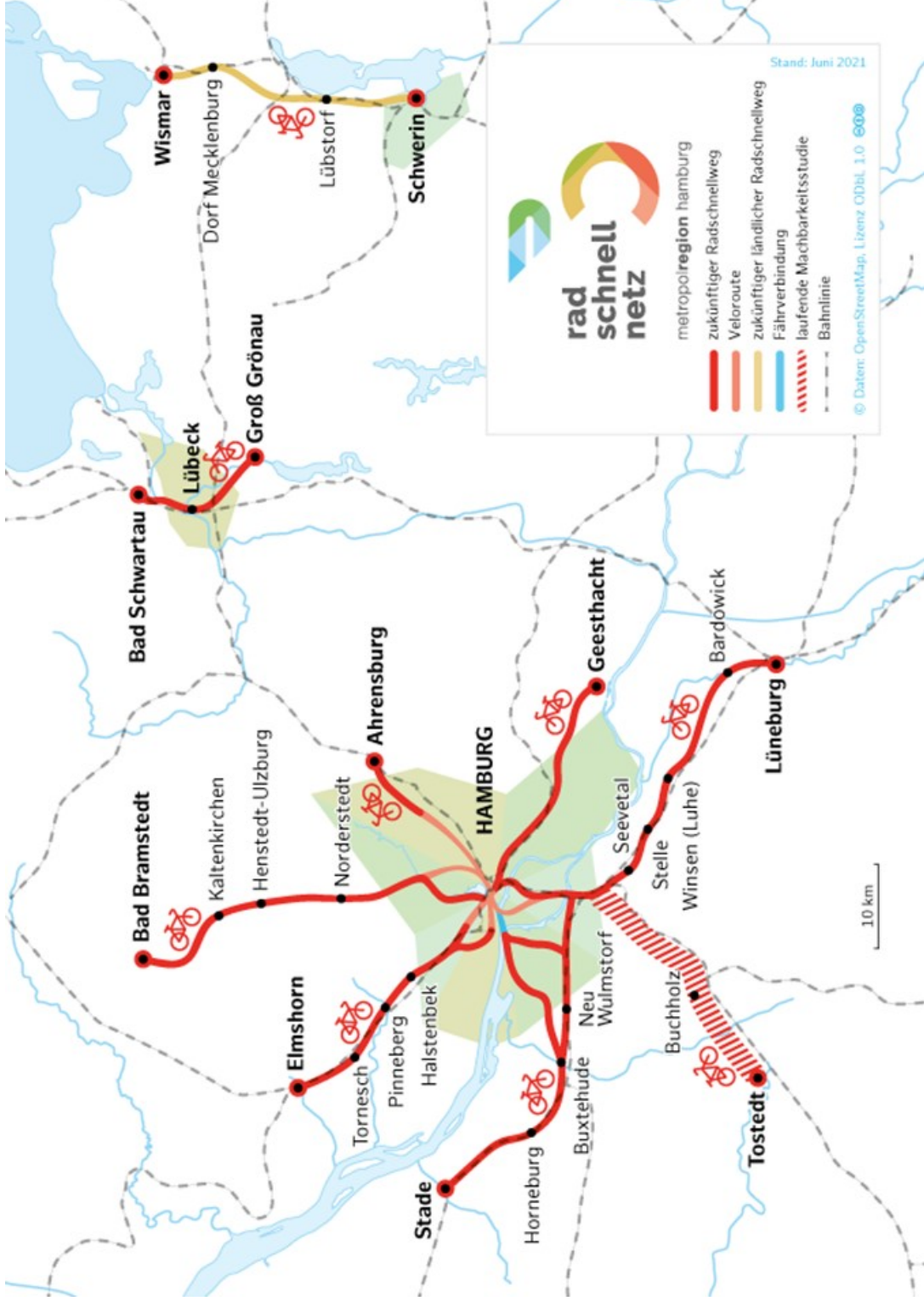
- Möglichst gute Verbindung von Wohngebieten, Arbeits- und Ausbildungsplätzen sowie Schulen
- Durchgehende Verbindungen, grundsätzlich machbar
- Maßnahmenvorschläge als Basis für die Detailplanung
- Gute Einbettung in Stadt und Landschaft



Bilder: Lorenz Siegel/Copenhagense

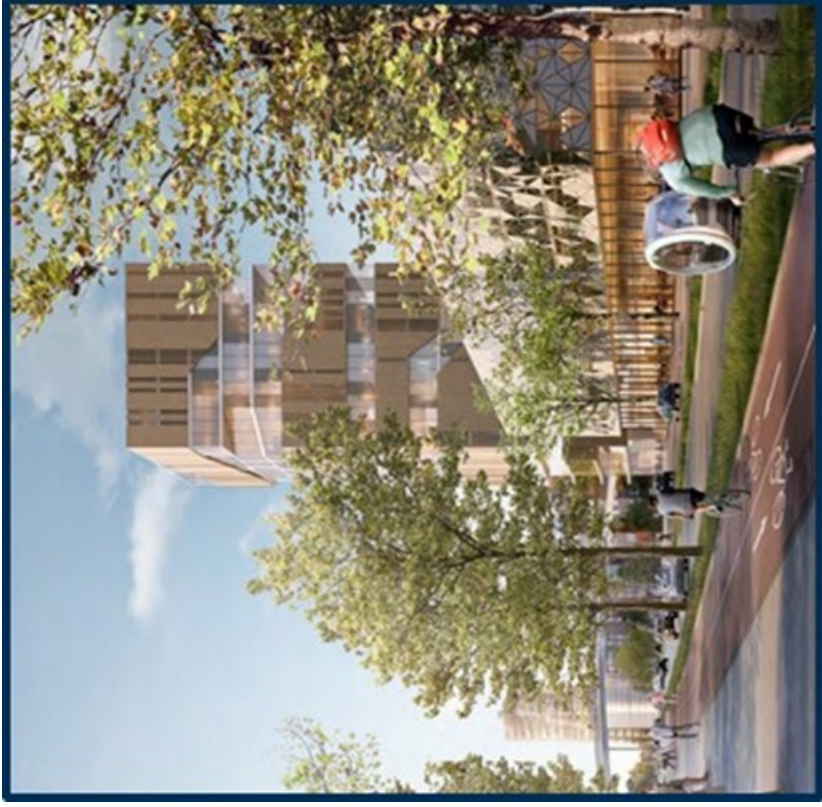
Wie sieht unser Netz aus?

- ▶ Bundesweit einzigartig:
Netzkonzeption ausgehend von
länderübergreifenden Pendler-
beziehungen
- ▶ Alle Verwaltungsebenen
miteinander im Gespräch
- Länder
- Kreise und Landkreise
- Ämter und Gemeinden
- ▶ Gesamtlänge über 300 km



Rad und Wohnen von Anfang an mitgedacht

Science City Bahrenfeld



moka-studio

Oberbillwerder



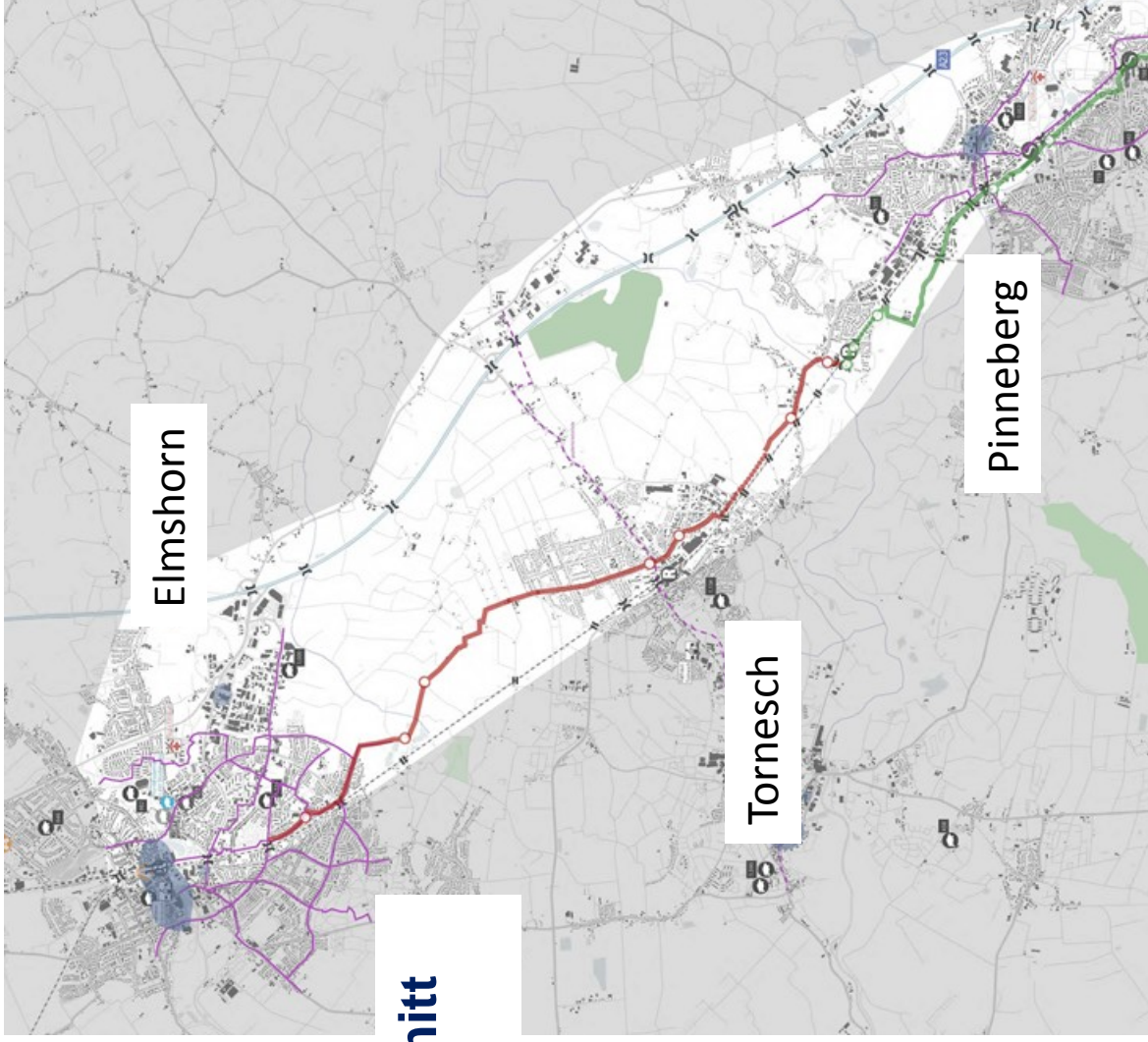
Argus Stadt & Verkehr

Spreehafenviertel, Elbinselquartier,
Rathausviertel

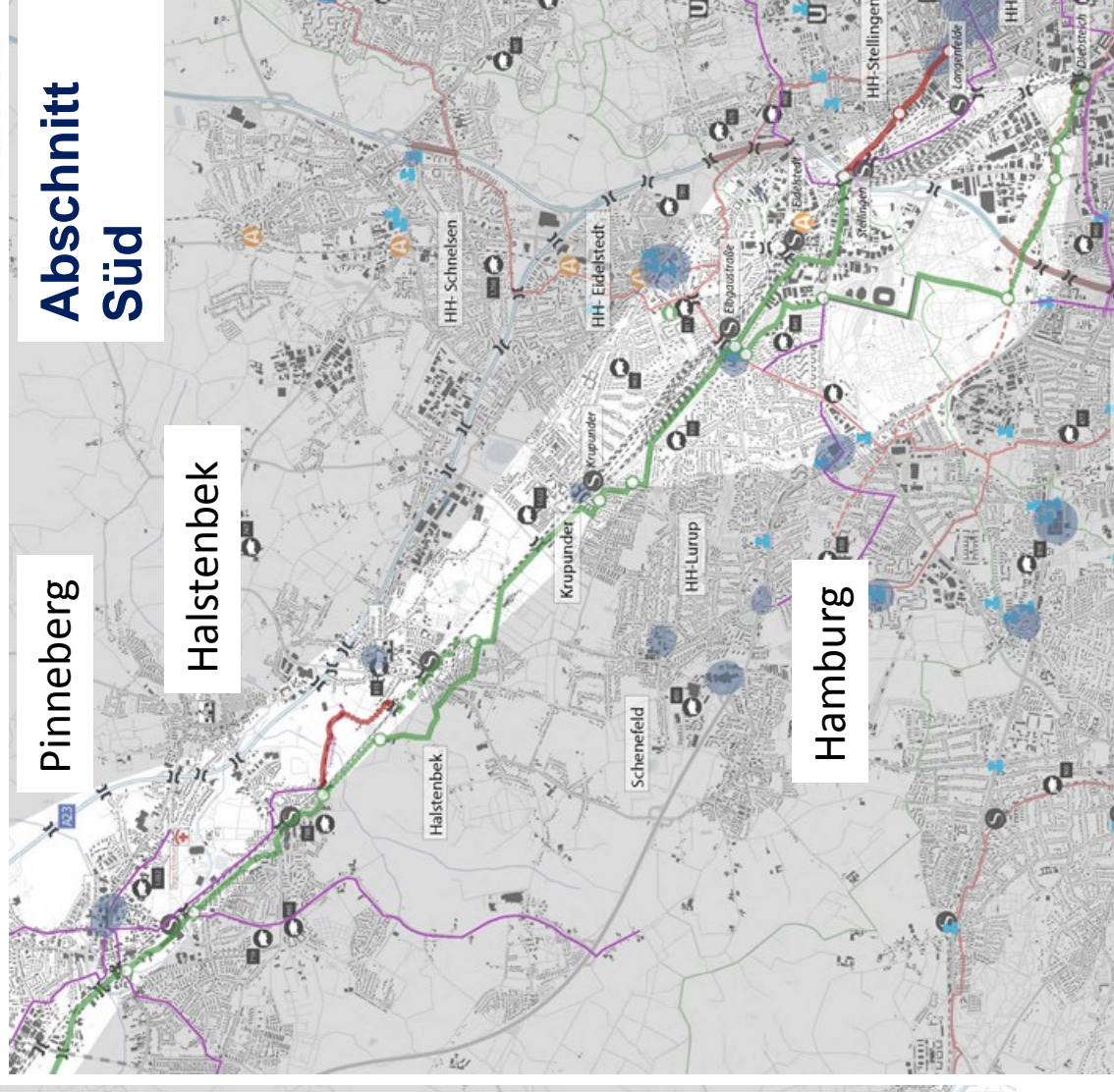


IBA Hamburg GmbH

Fokus: Radschnellwege zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg



Abschnitt Nord



Abschnitt Süd

Fokus Trasse Elmshorn-Hamburg

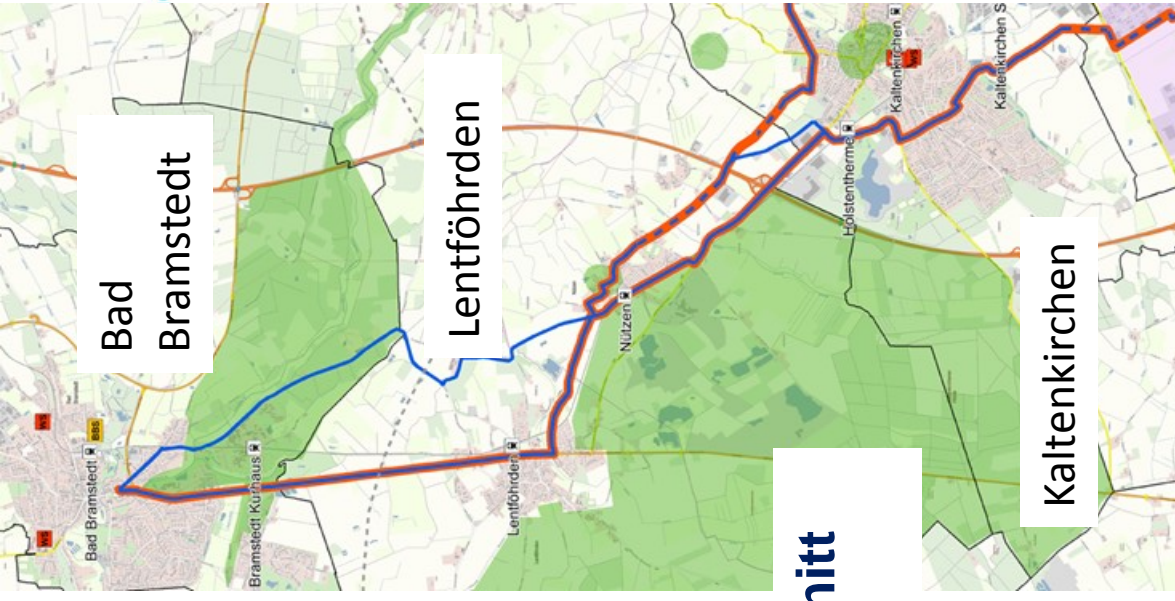
Erste länderübergreifende Trasse



Bilder: H. Teichmann

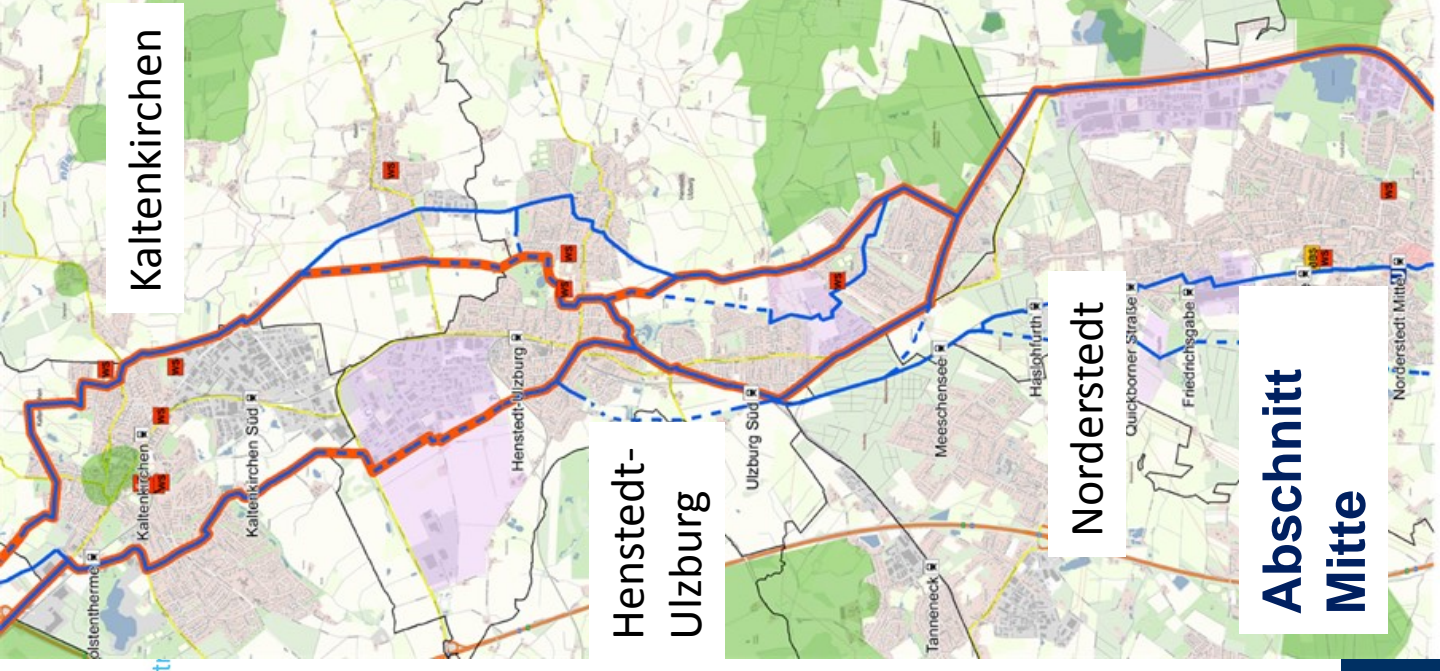
Pionier im
Hamburger
Umland

- ▶ Rückenwind durch Politik und ADFC
- ▶ Starterprojekt mit Vorbildwirkung
- ▶ Weiteres Ziel: Fortsetzung über Hamburger Stadtgrenze bis Elbgastraße

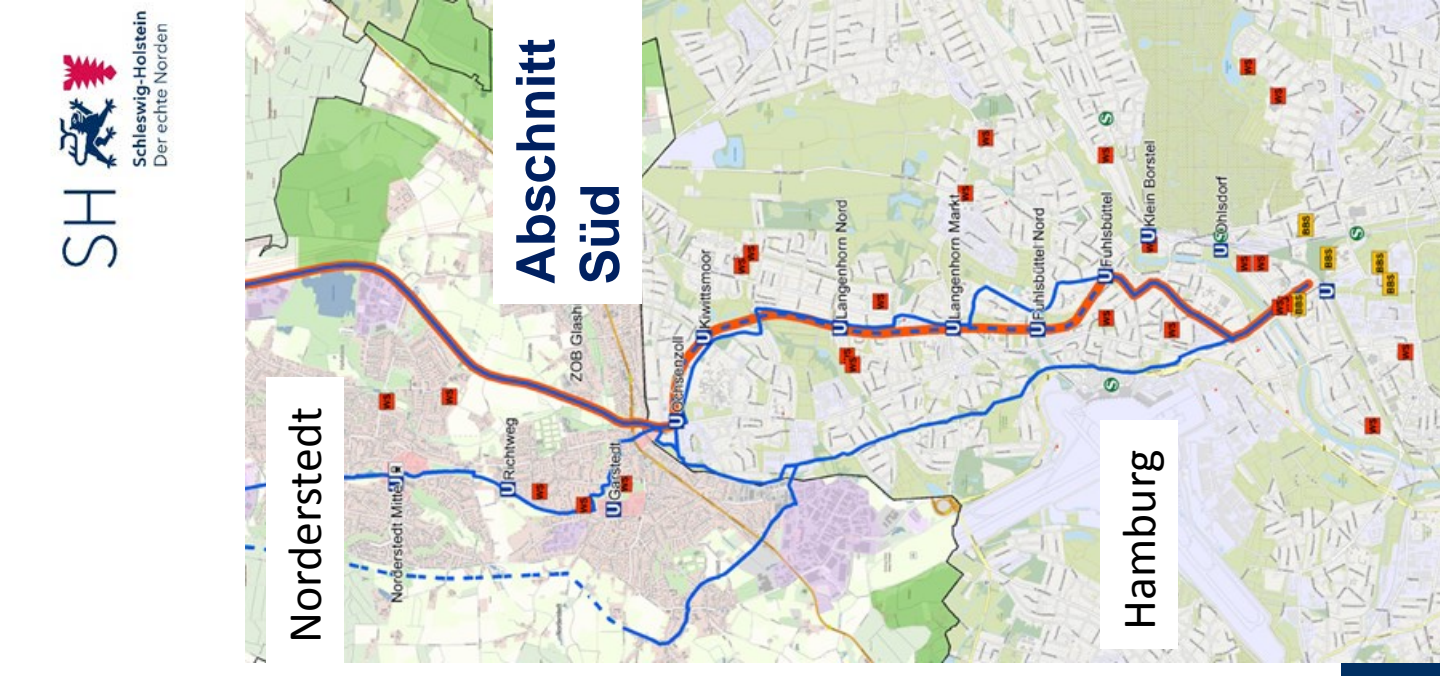


Abschnitt Nord

Karte: PGV Alrutz



Abschnitt Mitte



Abschnitt Süd

**Fokus Trasse
Bad Bramstedt-Hamburg**

Strahlkraftprojekt U1-Gütergleis

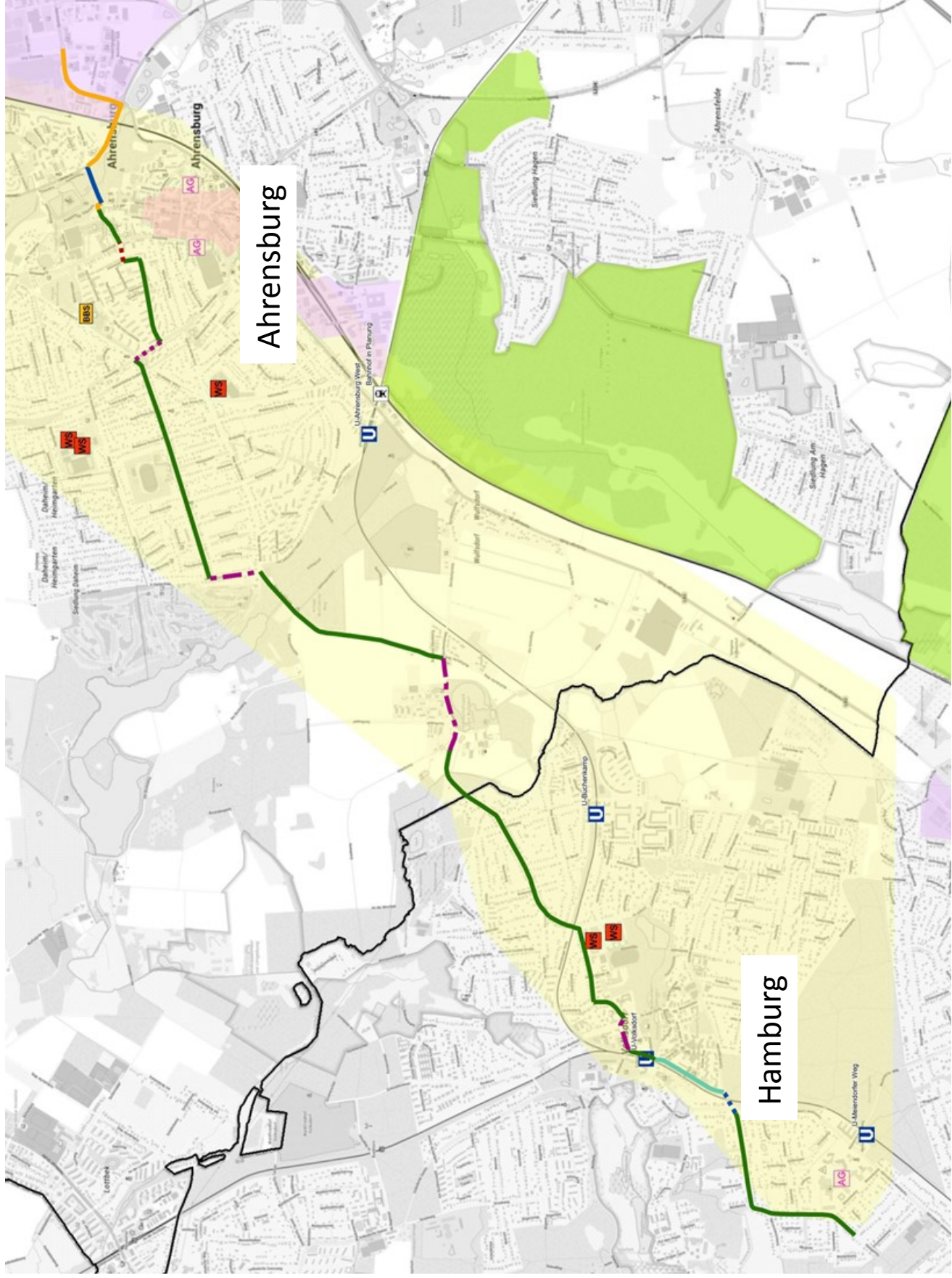
- ▶ Umnutzung eines stillgelegten Bahngleises für kreuzungsfreies Fahrerlebnis in Hamburg-Nord
- ▶ Herstellung grenzüberschreitender Anschluss wichtig, um Potenzial zu erschließen



Foto: PGV Alrutz / Visualisierung: bloomimages



6 km
ohne
Ampel
und Autos

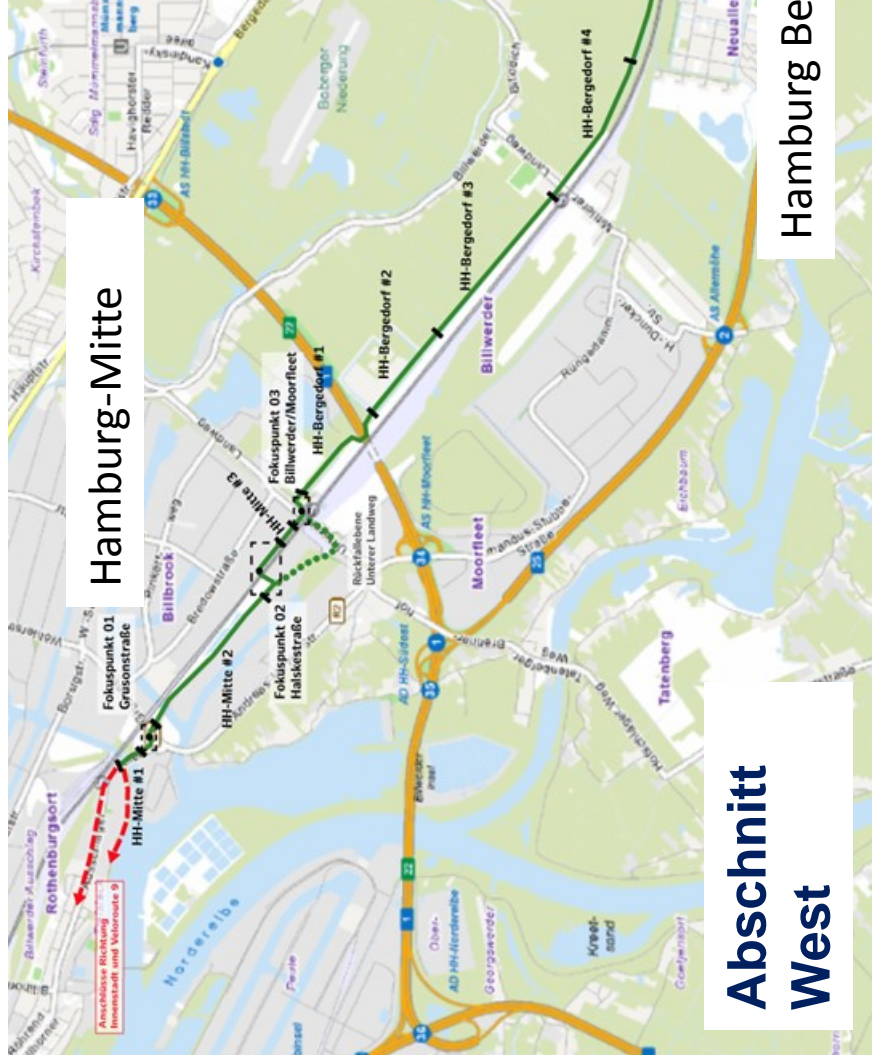


Fokus Trasse Ahrensburg- Hamburg



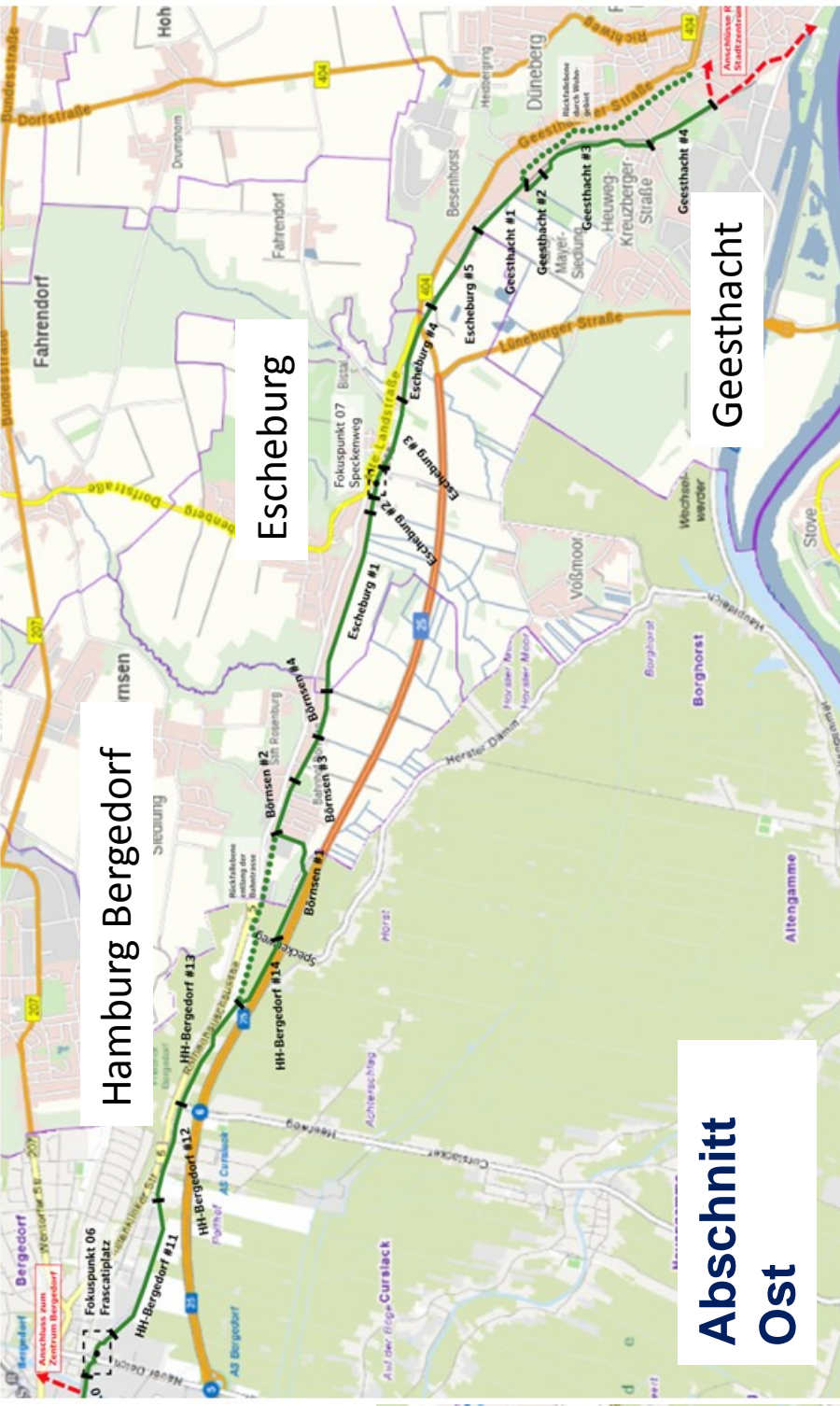
Hamburg

Fokus Trasse Geesthacht-Hamburg



Hamburg-Mitte

Abschnitt
West



Hamburg Bergedorf

Escheburg

Abschnitt
Ost

Geesthacht

Karte: ARGUS



Hamburg Bergedorf

Perspektive Zeit und Kosten

- ▶ Machbarkeitsstudien enthalten erste grobe Kostenschätzungen als Basis für Detailplanung und für die Beantragung von Fördermitteln
- ▶ in Detailplanungen zu konkretisieren
- ▶ Bauabschnitte bilden
- ▶ Günstige Zeitfenster nutzen
- ▶ Durchgehende Befahrbarkeit sichern

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudien noch zu klären:

Zum Beispiel Grundstückskäufe, naturschutzfachliche Lösungen, Abstimmungen mit der Bahn



So geht es weiter

Kooperation über Landesgrenzen hinweg

Gemeinsamer Spirit
Themen fortführen
Netzwerke ausbauen
Gesamtkoordination



Verbindlicher Rahmen vor Ort





Hamburg



metropolregion hamburg



Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Regionales Folgeprojekt

- ▶ Förderantrag ist gestellt, Entscheidung am 17.09.2021 im Lenkungsausschuss der MRH
 - Zentrale Projektkoordination
 - Nutzen-Kosten-Analysen
 - Entwurf gemeinsamer Ausstattungselemente
 - Gemeinsame Projektkommunikation
- ▶ Gemeinsame Weiterentwicklung des Gesamtprojekts



Trassenbündnisse

- ▶ Ziele
 - Zuständigkeiten für Planung und Bau festlegen
 - Aussagen zur Finanzierung treffen
 - Gremien zur Abstimmung der Prozesse zusammenstellen
 - Abstimmung über die Landesgrenzen hinweg
- ▶ Fördern von grenzübergreifend gemeinsamem Handeln
- ▶ Erstes Trassenbündnis RSW Elmshorn-HH: Gespräche zwischen Kreis Pinneberg, Land Schleswig-Holstein u. Hamburg laufen



Bild: LEEMAAS

Ergebnis

- ▶ Die Machbarkeitsstudien zeigen:
Das Radschnellnetz ist sinnvoll und kann auf allen Trassen funktionieren
- ▶ Große identitätsstiftende Wirkung über Landesgrenzen hinweg, Stärkung Zusammenarbeit in der Metropolregion
- ▶ Nächste parallele Schritte:
 - ▶ Länderübergreifende Zusammenarbeit als Schlüssel: Trassenbündnisse schmieden
 - ▶ Planung und Bau voranbringen, wo immer zügig möglich
 - ▶ Finanzierung sichern, Fördermittel einwerben

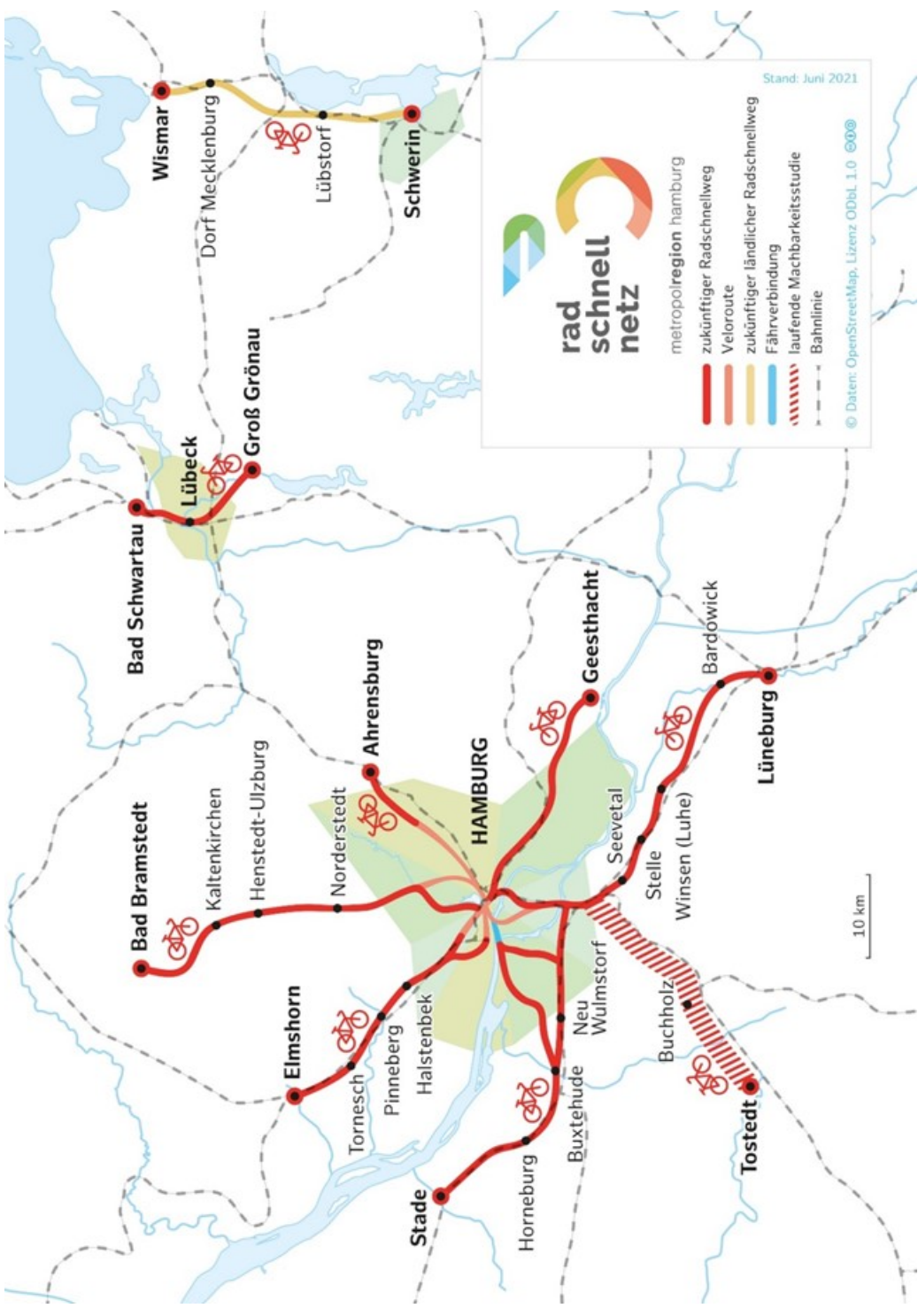


Vielen Dank für das Interesse. Sie haben das Wort.

Die Machbarkeitsstudien:
www.radschnellnetz.de

Kontakt:
radfahren@bvm.hamburg.de
radverkehr@wimi.landsh.de
radschnellnetz@metropolregion.hamburg.de

Twitter:
www.twitter.com/Radschnellnetz



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

„Wohnungsmarktentwicklung“

Vorsitz: Lars Pochnicht

Schriftführung: Dennis Thering

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung einstimmig in seiner Sitzung am 10. September 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 führten anhand einer Präsentation, die dem Protokoll 22/5 des Ausschusses beigelegt ist, in das Thema ein.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter schlossen sich in weiten Teilen den Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter an und ergänzten, insbesondere der Blick auf die Zukunft des Wohnungsbaus sei gleich. Angestrebt sei eine kompakte, dichte und flächensparende Siedlungsentwicklung unter Aufrechterhaltung der Grünbereiche. Trotz signifikanter Unterschiede zwischen den Wohnungsmärkten stimme man in der Zielrichtung überein. Weil der Hamburger Wohnungsmarkt auch den schleswig-holsteinischen beeinflusse, sei der Austausch zwischen den Bundesländern sehr wichtig. Kernanliegen beider Länder sei die bedarfsgerechte Entwicklung sowohl des Geschosswohnungsbaus als auch des Baus von Einfamilienhäusern. In Schleswig-Holstein habe der Wohnungsbau in den letzten Jahren massiv Fahrt aufgenommen. So sei die Zahl der fertiggestellten Wohneinheiten von 10 Tsd. im Jahr 2015 auf 14 Tsd. in 2020 gesteigert worden. Dabei bezeichneten die Regierungsvertreterinnen und -vertreter es mit Blick auf die soziale Wohnraumförderung als besonders erfreulich, dass ein zunehmender Anteil der Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau realisiert werde. Sie pflegten einen intensiven Austausch mit der Wohnungswirtschaft, dem Mieterbund, den weiteren Beteiligten sowie der Förderbank im Rahmen des jährlichen wohnungspolitischen Fachgesprächs, um Anpassungen auf dem Wohnungsmarkt schnell umzusetzen.

Die erwähnte hohe Zahl der Baufertigstellungen sei erforderlich, da sich auch in Schleswig-Holstein die auslaufenden Sozialbindungen als problematisch erwiesen. Auch die steigenden Baukosten stellten die Wohnraumförderung vor Herausforderungen, weshalb es wichtig sei, an geeigneter Stelle alle Instrumente des Baulandmobilisierungsgesetzes einzusetzen. Hierzu befinde man sich mit den infrage

kommenden schleswig-holsteinischen Kommunen im Gespräch. In allen Gemeinden am Hamburger Rand seien die Wohnungsmärkte angespannt.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wollten wissen, auf welcher kommunalen Ebene die Nachbarschaftsforen angesiedelt seien, wie sie in die Strukturen eingebunden würden und welcher Sachstand in der Arbeit der Arbeitsgruppe der Metropolregion bestehe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter zählten die zahlreichen Kooperationspartner des Nachbarschaftsforums Südholstein/Hamburg, auf, die auch in der Kooperationsvereinbarung im Internet genannt seien. Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind die Verwaltungs- und Amtsleitungen der beteiligten Kommunen und der Hamburger Bezirke, die über ein Stimmrecht verfügten, sowie Vertreterinnen und Vertreter des Kreises Pinneberg und der Landesplanungen in Hamburg und Schleswig-Holstein, die einen Gaststatus ohne Stimmrecht hätten. Sei es Wunsch des Ausschusses, würden sie die Kooperationsvereinbarung zu Protokoll geben (s. Anlage). Die Strukturen der anderen Nachbarschaftsforen sähen ähnlich aus.

Zum Sachstand bei der Arbeitsgruppe der Metropolregion fügten sie hinzu, dass diese derzeit vor allem mit dem sich entwickelnden integrierten Wohnungsmarktmonitoring in der Metropolregion befasst sei. Weil die in den einzelnen Körperschaften bereits vorhandenen umfassenden Systeme dafür noch nicht miteinander kommunizierten, bereite sie eine Ausschreibung für eine Machbarkeitsstudie zu Chancen und Grenzen eines künftigen Monitorings vor, das auf der Basis eines aktuellen Digitalisierungsstandards interkommunal und über die Landesgrenzen hinweg einen einheitlichen, standardisierten und aktuellen Blick auf den Wohnungsmarkt ermögliche.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE berichteten von einer Veranstaltung in Ahrensburg, in der mehrfach auf die Schwierigkeit hingewiesen worden sei, dort eine Wohnung zu finden. Auch die Unternehmen beklagten dies im Hinblick auf ihre Beschäftigten. Es werde deutlich, dass der Druck auf bezahlbaren Wohnraum auch im Hamburger Umland steige. Ein weiterer Anstieg müsse befürchtet werden, wenn man den Umfang betrachte, in dem in Hamburg Wohnraum aus der Sozialbindung falle. Sie präzisierten, dass bis 2030 für über 40 Tsd. Wohnungen in Hamburg die Bindung enden und planmäßig nur etwa 23 Tsd. Wohnungen nachgebaut würden. Darüber hinaus stellten sie fest, dass in Hamburg bisher auch aufgrund der lange sehr unzureichenden gesetzlichen Regelungen keine Baugebote ausgesprochen worden seien, und baten um Auskunft, ob inzwischen entsprechende Vorhaben vorbereitet würden. Außerdem interessierte sie, warum der Genehmigungsvorbehalt bei der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen nicht bereits auf drei Wohnungen reduziert worden sei.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten fragten nach, wer nach welchen Kriterien die Nachbarschaftsforen initiiere und welche Entscheidungen diese trafen. Dabei machten sie darauf aufmerksam, dass die Stadt Geesthacht mit über 30 Tsd. Einwohnerinnen und Einwohner nicht in das Nachbarschaftsforum Bille/Glinder Au einbezogen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass seit Juli 2021 ein Baugebot gemäß der Verordnung zu § 201a Baugesetzbuch möglich sei und nicht nur zum Bau von Wohnungen, sondern einen Eigentümer/ eine Eigentümerin auch zur Ausnutzung der planerisch zulässigen Baumasse verpflichten könne. Bisher sei ihnen noch kein Fall dazu bekannt. Die Hamburger Bezirke befassten sich jedoch intensiv mit diesem Thema und es werde gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen erörtert, was möglich sei und welche Umsetzung sich dafür anbiete, damit sich in Hamburg eine einheitliche Kultur dazu entwickle. Die Verordnung zur Umsetzung des Genehmigungsvorbehaltes bei der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen befinde sich noch in der Bearbeitung, zu Details würden sich die Senatsvertreterinnen und -vertreter erst nach dem Beschluss im Senat äußern. Nachbarschaftsforen kämen in der Regel über die Bezirksamtsleitungen und die Vertretungen der Gemeinden und der Kreise zustande, was auch bei dem Forum Bille/Glinder Au der Fall gewesen sei. Sie beträfen die unmittelbar an Hamburg grenzenden Bereiche Schleswig-Holsteins, während Geesthacht davon noch etwas entfernt liege. Gegebenenfalls könne auch die

Kooperationsvereinbarung hierzu zu Protokoll gegeben werden¹. In der Regel lebten die Foren davon, den Austausch von Informationen zu aktuellen Projekten, künftigen Vorhaben, allgemeinen Problemstellungen und zur Organisation von Veranstaltungen für bestimmte Zielgruppen zu pflegen. Es gehe um die Nutzung von Synergieeffekten und in manchen Fällen auch um die Bildung von Allianzen, um bestimmte Vorhaben auszuformulieren und gegebenenfalls Planungsmittel zusammenzulegen.

Die AfD-Abgeordneten wollten wissen, welche Rolle die Migration bei den Ursachen für den angespannten Wohnungsmarkt spiele, und ob an eine künftige finanzielle Ausstattung der Nachbarschaftsforen gedacht werde.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten betonten, dass Hamburg sich mit seiner seit 2011 verstärkten Wohnungsbautätigkeit im Bundesvergleich sehen lassen könne, was auch für den Sozialwohnungsbau gelte. Aus der Bevölkerung werde ihnen entgegengetragen, dass in Schleswig-Holstein viele Einzelhausgebiete ausgewiesen würden, aber das Verkehrsaufkommen und ein möglicher Wegzug gut verdienender Familien aus Hamburg außer Betracht blieben. Sie seien froh zu hören, dass ein reger Austausch, das Monitoring sowie weitere Maßnahmen zu diesen Fragen vorhanden seien. Bezüglich der kompakten Siedlungsentwicklung des Hamburger Maßes fragten sie, ob auch in den Hamburger Randgemeinden so etwas wie ein Drittmix existiere. Sie begrüßten, dass auch im Umland mehr Geschosswohnungen gebaut würden, und sprachen an, dass laut mancher Studien im Zusammenhang mit der Pandemie die meisten Menschen aufs Land ziehen wollten und mehr Wohnraum wünschten. Sie fragten nach Indizien, dass die Menschen nun dementsprechend handelten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten bezüglich der Zuwanderung nach Hamburg und der Migration, dass hierbei die Gruppen der jungen Menschen, die für ein Studium nach Hamburg kämen, und der Berufsanfängerinnen und Berufsanfänger wegen der urbanen Strukturen und der zahlreichen, wohnortnahen Angebote auch für junge Familien besonders stark seien. Wenn man betrachte, woher und warum Menschen in die deutschen „Schwarmstädte“ kämen, seien immer wieder die guten Ausbildungs- und Berufsmöglichkeiten entscheidend. Die Frage einer finanziellen Ausstattung der Nachbarschaftsforen sei mehrfach diskutiert, aber noch nicht entschieden worden. Sie wollten diesen Aspekt im Dialog noch einmal aufnehmen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter fügten hinzu, dass eine finanzielle Unterstützung ihrer Wahrnehmung nach auch nicht unkritisch gesehen werde, weil sich die Foren aus eigener Überzeugung mit ihren eigenen Themen bildeten, und befürchtet werde, dass die Länder bei einer finanziellen Unterstützung auch über die zu behandelnden Themen mitbestimmen möchten. Zu einem möglichen Drittmix in den schleswig-holsteinischen Gemeinden am Hamburger Rand wiesen sie auf die kommunale Planungshoheit hin, der auch die Wohnraumförderung folge. Diese erfordere einen expliziten Förderwunsch der Kommunen, nach dem eine Bestätigung durch die Förderbank und weitere Absprachen mit den Investoren vorgesehen seien. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen könne ein Drittmix nicht vorgegeben werden. Es sei jedoch in nahezu allen Gemeinden eine Umsetzung in verschiedenen Projekten zu beobachten. Mit steigenden Baukosten werde seine Umsetzung schwieriger werden und es brauche Investoren mit einer guten Kenntnis der Wohnraumförderung in Schleswig-Holstein, zumal das Vorurteil bestehe, dass sich bei den derzeitigen Baukosten die Wohnraumförderung nicht rechne. Hierbei bleibe außer Acht, dass in den letzten Jahren die Zuschüsse massiv erhöht und andere Stellschrauben in der Wohnraumförderung bewegt worden seien.

Über offizielle Indizien zu den Auswirkungen der Pandemie auf die Wohnwünsche der Bevölkerung verfügten sie nicht, da sie dies nicht untersucht hätten. Doch es sei deutlich wahrzunehmen, dass bis weit in den ländlichen Raum Schleswig-Holsteins hinein in den letzten Monaten die Grundstückspreise gestiegen seien. Hierin bilde sich eine Verstärkung des ohnehin bestehenden Wunsches nach einem Leben im Grünen ab. Ob sich dies verstetige und womöglich auch den Trend zur Zuwanderung in die größeren Städte breche, bezweifelten sie.

¹ Bis zur Veröffentlichung dieses Berichts lag die Vereinbarung noch nicht unterzeichnet vor.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS '90/ DIE GRÜNEN berichteten, mit Interesse von dem Hamburger Bündnis für Wohnen gelesen zu haben, bei dem ihnen die Einbindung aller Akteure sehr gefalle. Sie interessierte, ob daran gedacht worden sei, daraus ein Bündnis für die Metropolregion zu machen. Mit dem Hinweis darauf, dass viele Menschen heute reduzierter leben wollten, erwähnten sie die vielversprechenden schleswig-holsteinischen Projekte mit Tiny Houses in Kombination mit Co-Working-Spaces und wollten wissen, ob solche Wohnformen auch in Hamburg geplant seien.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten teilten die Einschätzung, dass der Siedlungsdruck steigen und integrierte Konzepte auch hinsichtlich der Verkehrsentwicklung notwendig würden. Sie wiesen darauf hin, dass die Kooperationsvereinbarungen und der Austausch in der Regel unverbindlich angelegt seien. Sie baten um Stellungnahme zu der Überlegung, dass man gemeinsam darüber nachdenken müsse, wie eine stärkere Verbindlichkeit erreicht werden könne. und hakt nach, wie die erwähnten Datengrundlagen zusammengeführt werden könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hielten ein über die Hamburger Landesgrenzen hinausgehendes Bündnis für Wohnen für kaum realisierbar. Für ein solches Bündnis würden klare Verabredungen getroffen, die mit absoluter Verlässlichkeit umgesetzt werden könnten, was sie wegen des anderen Kompetenzzuschnitts in der kommunalen Struktur Schleswig-Holsteins als nicht möglich ansahen. Zum Thema der Gemeinschaftsflächen, beispielsweise für Co-Working-Spaces, erklärten sie, dass diese in dem Masterplan für Oberbillwerder vorgesehen seien. Flächendeckend Tiny Houses in Hamburg zu realisieren, könnten sie sich nicht vorstellen, weil dies den Verabredungen mit den Bezirken zum Hamburger Maß widerspreche und diese Siedlungsform für das in Großstädten erforderliche Volumen an Wohnraum nicht geeignet sei. Zu dem Beitrag der SPD-Abgeordneten erklärten sie, es existiere auch ein Austausch zwischen den Verwaltungen sowie zwischen den Landesplanungsstellen über die jeweils beabsichtigten Projekte der Länder.

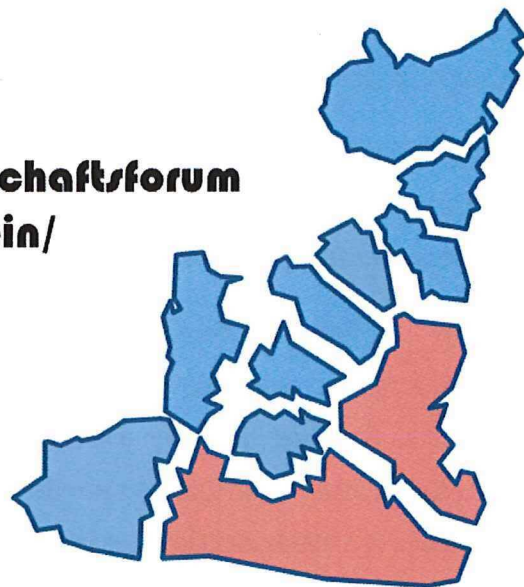
Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter bestätigten den intensiven Austausch zwischen den Landesplanungen und den für die Wohnraumförderung Zuständigen. Da in der Wohnraumförderung aber auch große Unterschiede zwischen den Wohnungsmarktregionen existierten, müsse man im Blick haben, dass jedes Land in seinen Notwendigkeiten agiere und geeignete Rahmenbedingungen setze. Die gemeinsamen Zielsetzungen seien festgelegt und klar miteinander abgestimmt. Dem Ansatz der Tiny Houses stünden sie auch in der Wohnraumförderung durchaus offen gegenüber, sähen aber auch viele damit verbundene Nachteile, beispielsweise den großen Aufwand zur Bereitstellung einer Infrastruktur für im Endeffekt wenige Wohneinheiten. Eine Lösung der Wohnungsproblematik verspreche diese Bewegung nicht, wenn sich auch die Situation in Hamburg und Schleswig-Holstein unterschiedlich darstelle. Ein Gutachten zu Chancen und Nachteilen einer Tiny House-Bebauung werde derzeit erarbeitet.

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

**Nachbarschaftsforum
Südholstein/
Hamburg**



**Kooperationsvereinbarung
2019**

„Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg“

Kooperationsvereinbarung

Präambel

Das Zentrum der Metropolregion Hamburg wird vom Hamburger Stadtraum und einem in die benachbarten Bundesländer reichenden Verflechtungsraum gebildet. Siedlungsgrenzen und administrative Grenzen sind in diesem hoch verflochtenen Raum nicht deckungsgleich. Die Aktionsräume der Einwohner*innen orientieren sich eher an funktionalen Zusammenhängen und (Pendler-) Verflechtungen. Die Raumentwicklung im Grenzbereich zwischen den Hamburger Bezirken und den Kommunen des Kreises Pinneberg ist an den Infrastrukturachsen orientiert (Siedlungsachsen mit Freiraumzäsuren), die eine optimale Erreichbarkeit von Standorten gewährleisten. Diese achsiale Entwicklung gilt es zu stabilisieren. Die Räume zwischen den Siedlungsachsen müssen dabei als Freiräume und Naherholungsbereiche nachhaltig gesichert werden.

Die hohe Dynamik der aktuellen Siedlungs- und Wohnungsbauentwicklung und die Möglichkeiten, neue Potenziale in diesem Raum nutzen zu können, erfordern eine Intensivierung der interkommunalen Kooperationsbeziehungen und mehr gegenseitige Transparenz.

Siedlungs- und Freiraumentwicklungen in allen relevanten Themen wie Wohnungsbau, Verkehr und Infrastruktur werden grenzübergreifend und frühzeitig thematisiert. Aus diesem Grunde soll der Austausch zu Strategien, Projekten und Entwicklungsdaten zwischen den Hamburger Bezirken Altona und Eimsbüttel, dem Kreis Pinneberg und den beteiligten Städten und Gemeinden verbessert werden. Ziel ist dabei, die interkommunale Zusammenarbeit zu optimieren, gemeinsame Projekte zu initiieren und vereinte Interessen gegenüber Dritten zu kommunizieren.

Kooperationspartner

- Gemeinde Bönningstedt
- Gemeinde Ellerbek
- Gemeinde Halstenbek
- Gemeinde Hasloh
- Gemeinde Rellingen
- Stadt Pinneberg
- Stadt Quickborn
- Stadt Schenefeld
- Stadt Wedel
- Kreis Pinneberg
- Bezirk Altona
- Bezirk Eimsbüttel

Die Teilnehmer*innen des Nachbarschaftsforums sind die Verwaltungs- bzw. Amtsleitungen der beteiligten Kommunen und Hamburger Bezirke (Stimmrecht), sowie Vertreter*innen des Kreises Pinneberg und der Landesplanungen aus Hamburg und Schleswig-Holstein (Gaststatus ohne Stimmrecht). Die Landesplanungen begleiten und unterstützen das Forum in beratender und fördernder Form.

Die Aufnahme weiterer Kooperationspartner in das Nachbarschaftsforum Südholstein/Hamburg ist möglich.

Ziele der Kooperation

Ziele der Kooperation sind die intensive Zusammenarbeit und der Austausch zwischen den Kooperationspartnern, die (Weiter-)Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses vom Kooperationsraum sowie das Aufzeigen und die Bewältigung widerstreitender Interessen.

Dazu vereinbaren die Kooperationspartner grenzüberschreitend einen frühzeitigen, offenen und kooperativen Austausch zu Fragen der Siedlungs- und Freiraumentwicklung.

Im Ergebnis gilt es, die hohe Lebensqualität innerhalb des Kooperationsraumes zu erhalten und zu einer positiven Weiterentwicklung der Region beizutragen.

Wesentliche **Themenfelder** der Kooperation sind:

- Siedlungsentwicklung / Wohnungsbau / Regionaler Einzelhandel
- Verkehrsinfrastruktur / Mobilität
- Freiraum /Naherholung
- Daseinsvorsorge /Soziale Infrastruktur
- Klimaschutz

Kooperationsgegenstände

Kooperationsgegenstände sind:

- Grenzüberschreitender Austausch innerhalb des Nachbarschaftsforum
- Frühzeitige und gegenseitige Information über raumrelevante Vorhaben und Strategien,
- Durchführen gemeinsamer Projekte

Kooperationsgegenstände können ferner sein:

- Erarbeitung gemeinsamer Beiträge für formelle und informelle Planungsprozesse, wie z.B. Regionalplan III SH, Flächennutzungsplan der FHH, besondere Projekte auf regionaler Ebene
- Durchführung von thematischen Konferenzen und Workshops

Kooperationsform

Aufbauend auf den bisherigen positiven Erfahrungen und dem informellen Charakter des „Stadt-Umland-Forums Nordwest“ soll die Zusammenarbeit in diesem grenzübergreifenden Nachbarschaftsforum fortgesetzt werden. Nach 10 Jahren der Zusammenarbeit¹ bedarf es einer inhaltlichen Neujustierung der Kooperation, da die Themenvielfalt deutlich zugenommen hat.

¹ Die erste Kooperationsvereinbarung zum „Stadt-Umland-Forum Nordwest“ wurde am 6. Oktober 2008 unterzeichnet.

Die informelle Zusammenarbeit erfolgt auf der Basis gegenseitigen Vertrauens. Keine Kommune wird durch die Zusammenarbeit in ihrer Planungshoheit eingeschränkt. Bestehende formale Verfahren, z.B. nach dem Raumordnungsgesetz oder dem Baugesetzbuch werden nicht ersetzt.

Der Tagungsrhythmus des Nachbarschaftsforums Südholstein/Hamburg (Runde der Behörden- und Amtsleitungen) umfasst wenigstens eine Sitzung pro Jahr an wechselnden Orten in den beteiligten Kommunen. Die gastgebende Kommune übernimmt die Sitzungsleitung.

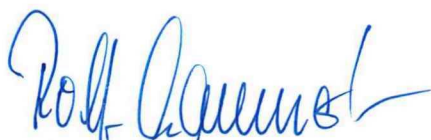
Das Nachbarschaftsforum setzt eine Arbeitsgruppe ein und beauftragt diese mit der Erstellung eines **Arbeitsprogramms**. Die Arbeitsgruppe tagt in Abhängigkeit von seinen Aufgaben, jedoch mindestens zweimal jährlich.

Die **Geschäftsführung** des Nachbarschaftsforums organisiert Sitzungstermine und Agenda und erstellt kurze Sitzungsprotokolle für den internen Gebrauch.

Jeder Partner informiert seine Politik und die Öffentlichkeit eigenständig.

Die Geschäftsführung wird von den teilnehmenden Kommunen und Bezirken alle zwei Jahre neu bestimmt bzw. bestätigt.

Schenefeld, den 29. November 2019



Herr Rolf Lammert
(Gemeinde Bönningstedt)



Herr Günther Hildebrand
(Gemeinde Ellerbek)



Herr Claudius von Rügen
(Gemeinde Halstenbek)



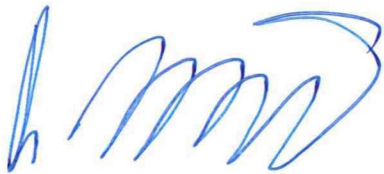
Herr Bernhard Brummund
(Gemeinde Hasloh)



Herr Marc Trampe
(Gemeinde Rellingen)



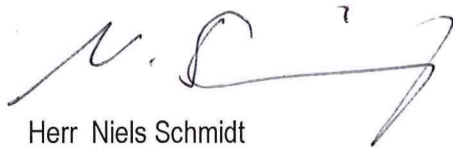
Frau Urte Steinberg
(Stadt Pinneberg)



Herr Thomas Köppl
(Stadt Quickborn)



Frau Christiane Küchenhof
(Stadt Schenefeld)



Herr Niels Schmidt
(Stadt Wedel)



Herr Oliver Stolz
(Kreis Pinneberg)



Herr Jürgen Langbehn
(Bezirk Altona)



Herr Kay Gätgens
(Bezirk Eimsbüttel)

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

„Vorstellung des Schienenverkehrsgutachtens ODeS und mögliche Auswirkungen auf den Schienenverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg“

Vorsitz: Lars Pochnicht

Schriefführung: Dennis Thering

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung einstimmig in seiner Sitzung am 10. September 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 betonten, das „Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein“ (OdeS-Gutachten) sei in Auftrag gegeben worden, um einen Gesamtüberblick über das schleswig-holsteinische Netz und die Möglichkeiten zu bekommen, es effizient zu gestalten, auszubauen und dessen Angebot bis 2025 auszuweiten. Es solle eine Grundlage für die Verteilung finanzieller Mittel auf einzelne Projekte bilden und nehme keine Priorisierung vor. Diese finde nun im Rahmen des landesweiten Nahverkehrsplans statt, der im Entwurf vorliege. Ziel sei es, in den nächsten Jahren so viele Personen wie möglich zu einem Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu bewegen, wobei den Pendlerverkehren im Hamburger Umland ein besonderes Augenmerk gelte.

Anhand einer Präsentation, die dem Protokoll 22/5 des Ausschusses beigefügt ist, stellten die Vertreter von NAH.SH sodann unter besonderer Berücksichtigung des Hamburger Umlands die Ergebnisse des Gutachtens vor. Sie fügten hinzu, dass die Siedlungsentwicklung in dieser langfristigen Perspektive immer mit berücksichtigt werden müsse, wobei man die Schienenanbindung, wie auch in anderen Ländern üblich, vorab denken und realisieren sollte. Sie schätzten eine Hamburger Unterstützung der Marschbahn-Elektrifizierung auch im Hinblick auf den Klimaschutz für die Hansestadt als sehr attraktiv ein.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bekannten sich zu dem Ziel einer Begrenzung des Klimawandels. Die Mobilitätswende, für die alle Kapazitäten auf der Schiene benötigt würden, sei hierfür unerlässlich und im norddeutschen Raum nur gemeinsam zu bewältigen. Sie begrüßten den überparteilichen Konsens, größere Projekte im

Bereich Mobilität auf der Schiene anzupacken, zu denen unter anderem die länderübergreifenden Verbindungen der S 32 und der Ausbau der S 4 gehörten. Außer der Überführung des Gutachtens in einen Landesnahverkehrsplan für Schleswig-Holstein hielten sie die Entwicklung eines Betriebskonzeptes und einer Betriebsinfrastruktur für wichtig. Den Bundesmitteln komme bei den Vorhaben besondere Bedeutung zu, weil die norddeutschen Länder allein diese zahlreichen Projekte nicht bewegen könnten und Bundesschienenwege betroffen seien. Es müsse auch ein Schwerpunkt bei der Abdeckung kurzfristiger Mehrbedarfe in der Mobilität gesetzt werden, beispielsweise durch Verdichtung bestehender Strecken.

Die Hamburger CDU-Abgeordneten legten Wert auf die Feststellung, der ÖPNV sei das Rückgrat der Mobilität und werde in der Zukunft immer mehr an Gewicht gewinnen. Sie, wie auch mehrere Gutachter, hielten die Reaktivierung der Strecke Bergedorf–Geesthacht für sinnvoll und verwiesen auf ihren Antrag aus der Drucksache 22/5624. Hierzu interessierte sie die Haltung der Regierungsvertreterinnen und -vertreter.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE baten um Auskunft, welche der im Gutachten erwähnten und für Hamburg relevanten Strecken in den schleswig-holsteinischen Landesverkehrsplan aufgenommen würden. Sie sprachen die Initiative „Prellbock“ an, die in Hamburg eine eigene Studie zur Durchbindung zum Hamburger Hauptbahnhof vorgelegt habe, und wollten wissen, ob auch die Strecke Hamburg-Pinneberg-Elmshorn eine solche Durchbindung beinhalte. Sie fragten darüber hinaus, ob die mit dem Deutschlandtakt verbundene Verdopplung der Fahrgastzahlen mit den angedachten Maßnahmen zu bewältigen sei.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter verwiesen darauf, dass wegen der durchaus attraktiv erscheinenden Anbindung Geesthachts eine Machbarkeitsstudie erarbeitet worden sei. Da sie grundsätzlich einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor als möglich ermittelt habe, werde die Strecke im Entwurf des Landesnahverkehrsplans erwähnt, womit eine Voraussetzung für eine Förderungsfähigkeit geschaffen worden sei. Die Regierungsvertreterinnen und -vertreter beider Länder hätten sich verständigt, eine Projektgruppe zum Austausch über ein Betriebskonzept einzusetzen, da Letzteres die Kosten wesentlich beeinflusse. Unbekannte Größen stellten besonders die nötigen baulichen Veränderungen in Bergedorf dar, für die man sich in der detaillierteren Planung befinde. Sie wiesen darauf hin, dass alle vorgestellten Maßnahmen im Landesnahverkehrsplan aufgeführt seien und es im Hinblick auf die Finanzierungsmöglichkeiten eine Priorisierung geben werde. Für manche Projekte seien bereits Mittel hinterlegt, wofür die Planungsreife eine entscheidende Rolle spiele. Unabhängig von der Zusammensetzung der nächsten Bundesregierung sei eine Verstärkung der Regionalisierungsmittel notwendig, um die ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Bezug nehmend auf die Beratung der Selbstbefassung des Ausschusses mit der Machbarkeitsstudie zur Schienenanbindung Geesthachts (Drucksache 22/2243), erwähnten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass gemäß der politischen Diskussion seinerzeit das ODeS-Gutachten und der Landesnahverkehrsplan für die Weiterverfolgung dieses Themas als wesentlich erachtet worden seien. Bezüglich des nun anstehenden Vorgehens stimmten sie mit den Ausführungen der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter überein.

Hinsichtlich der durch den Deutschlandtakt erwarteten Verdoppelung der Fahrgastzahlen führten die Vertreter von NAH.SH aus, dass bei Umsetzung aller im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen nahezu 50 Prozent mehr Personenkilometer im Jahr erreicht werden würden und man damit von dem genannten Ziel noch weit entfernt sei. Weitere Maßnahmen wären dafür notwendig.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten begrüßten, dass Schleswig-Holstein über die bereits bestehende Zusammenarbeit hinaus durch das Gutachten die Grundlagen für weitere mögliche Projekte lege. Alle dargestellten Vorhaben hielten sie auch aus Hamburger Sicht für interessant. Da der zweigleisige Ausbau der S-Bahnstrecke für den 10-Minuten-Takt nach Wedel nicht gesondert erwähnt worden sei, fragten sie nach dessen Bedeutung aus schleswig-holsteinischer Sicht. Sie wollten darüber hinaus wissen, welche Änderung in der Politik und bei den Personalressourcen für eine möglichst schnelle Umsetzung der Maßnahmen erforderlich seien.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sahen die Erfahrungen mit der S4 Ost positiv, bei der eine 90-prozentige Bundesförderung aus den Mitteln für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erreicht worden sei. Das OdeS-Gutachten rechne für die S4 West mit möglicherweise 75 Prozent. Auch hier solle durch Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam eine Förderung von 90 Prozent gefordert werden. Sie kritisierten, dass der Kosten-Nutzen-Faktor nicht den ökologischen Aspekt berücksichtige und begrüßten dementsprechend die Absicht des Bundes, den CO₂-Faktor einzubeziehen. Hierzu interessierte sie der Sachstand. Zugleich mahnten sie die Priorisierung der Maßnahmen für die Strecke Bad Oldesloe-Neumünster, die S4 West sowie für die Elektrifizierung der Marschbahnstrecke an, zumal diese auch den Knoten Hamburg entspannen würde.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN fanden gut, dass der Entwurf des Landesnahverkehrsplans bereits eine Priorisierung enthalte. Sie hielten die Themen S4 West und die Strecke Bad Oldesloe-Neumünster aus Hamburger Sicht für spannend. Auch das Thema der Güterumgehungsbahn werde von Hamburg im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Wichtig sei eine gute Abstimmung in der Metropolregion, damit die verschiedenen Strecken sinnvoll zusammengeführt würden. Sie fragten mit Blick auf die Strecke S21 West, wie der Fortschritt von schleswig-holsteinischer Seite bewertet werde und wann die Baumaßnahmen konkret würden.

Der AfD-Abgeordnete bemerkte, dass der elektrifizierte Schienenverkehr im Jahr 2020 schätzungsweise etwa 200 Gigawatt-Stunden benötigen werde. Er fragte mit Blick auf die angestrebte Elektrifizierungsquote von 90 Prozent nach einer Schätzung für das Jahr 2035 und inwieweit Vorkehrungen getroffen worden seien, um den Zugbetrieb in Norddeutschland bei einem Stromausfall sicherzustellen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter antworteten den Hamburger SPD-Abgeordneten, für die Umsetzung seien nachstehende Faktoren entscheidend:

- Planungspersonal
- perspektivisch mehr Haushaltsmittel
- gemeinsame Positionierung Norddeutschlands gegenüber Süddeutschland sowie vor allem
- Planungsbeschleunigung durch Veränderung des Planungsrechts.

Die angesprochene Verbindung der S1 nach Wedel sei unter den Ausführungen zur Taktverdichtung berücksichtigt; dass es noch bauliche Maßnahmen brauche, sei ihnen bewusst. Bedenken hinsichtlich der Stromversorgung seien angesichts der vorhandenen Kapazitäten und auch bestehender Überlegungen bezüglich der Einspeisung von Strom aus Windenergie unbegründet. Da die Bahn über ein eigenes Stromnetz verfüge, sei ein weitreichender Stromausfall nicht zu befürchten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten zur Strecke nach Wedel, dass der Koalitionsvertrag einen Prüfauftrag hinsichtlich einer Taktoptimierung zwischen den Haltestellen Blankenese und Wedel enthalte, zumal diese sehr verspätungsträchtige Strecke viele Verspätungen im weiteren, insbesondere am Hauptbahnhof eng getakteten Netz verursachen könne. Für ein stabiles Betriebskonzept sei ein Infrastrukturausbau dringend erforderlich. Im Hinblick auf die Finanzierung müssten die norddeutschen Länder ihr gemeinsames Ziel, Haushaltsmittel des Bundes zu akquirieren, entschieden verfolgen. Ihrer Ansicht nach müssten noch mehr Fördermittel von dort in den norddeutschen Raum gelangen, zumal das norddeutsche Schienennetz auch große Bedeutung im Rahmen des Deutschlandtakts habe, und alle Bundesländer ihren Beitrag dazu leisten müssten, bestimmte Strecken und Knotenpunkte zu realisieren. Im Zusammenhang mit einer möglicherweise 90-prozentigen Finanzierung durch den Bund fänden derzeit Gespräche statt. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, sowohl beim Ausbau als auch beim Unterhalt der aktuellen Leistungen auf die Regionalisierungsmittel des Bundes angewiesen zu sein, zumal die Corona-Pandemie zu großen Fahrgeldeinbrüchen geführt habe. Gemeinsam müssten die beiden Länder anstreben, Projekte zur Planungsreife zu bringen, was ausreichende Personalkapazitäten erfordere. Aufgrund der Vielzahl von Schienenprojekten in Deutschland sei dies nicht einfach.

Die Vertreter von NAH.SH erachteten die Planungskapazitäten künftig als die entscheidende Engstelle im System und regten an, auf eine Erhöhung der Absolventinnen- und Absolventenzahlen der planungsbezogenen Ausbildungsgänge hinzuwirken.

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

Gutachten „Optimierung des Schienenverkehrs“ in Schleswig-Holstein“

Projekte im Hamburger
Umland



NAH.SH

Der Nahverkehr


Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein
Jochen Schulz – Bereichsleiter Planung, NAH.SH - 10.09.21

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein am 10.9.2021

Gutachten OdeS „Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein“

Zentrale Fragestellungen/Elemente des Gutachtetes

- Wie kann die Bedeutung des Schienenverkehrs für die verkehrlichen und Klimaschutzziele des Landes Schleswig-Holstein gesteigert werden?
- Wo liegen die größten Potenziale? Wo ist die Wettbewerbssituation der Bahn gegenüber der Straße heute besonders schlecht?
- Wie kann das Netz robuster und resilienter gemacht werden? Wie kann die Qualität verbessert werden?
- Wie sieht ein ideales landesweites SPNV-Konzept für 2035 aus? Welche Infrastrukturausbauten sind damit verbunden? Wie geht die Energiewende auf der Schiene?
- Welche Auswirkungen hat dieses Konzept auf die Nachfrage?



IVE mbH
Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und
Eisenbahnwesen mbH
Lützenroderstraße 10
D-30161 Hannover
Telefon: +49 (0)511 89 76 68-10
Telefax: +49 (0)511 89 76 68-29
Internet: www.iveimbh.de
E-Mail: info@iveimbh.de


Schlussbericht

Gutachten


OdeS – Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein

für das MWVATT

erstellt durch die Ingenieurgesellschaft für
Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH
in Zusammenarbeit mit



the mind of movement



Institut für Bahntechnik GmbH

Hannover, März 2021

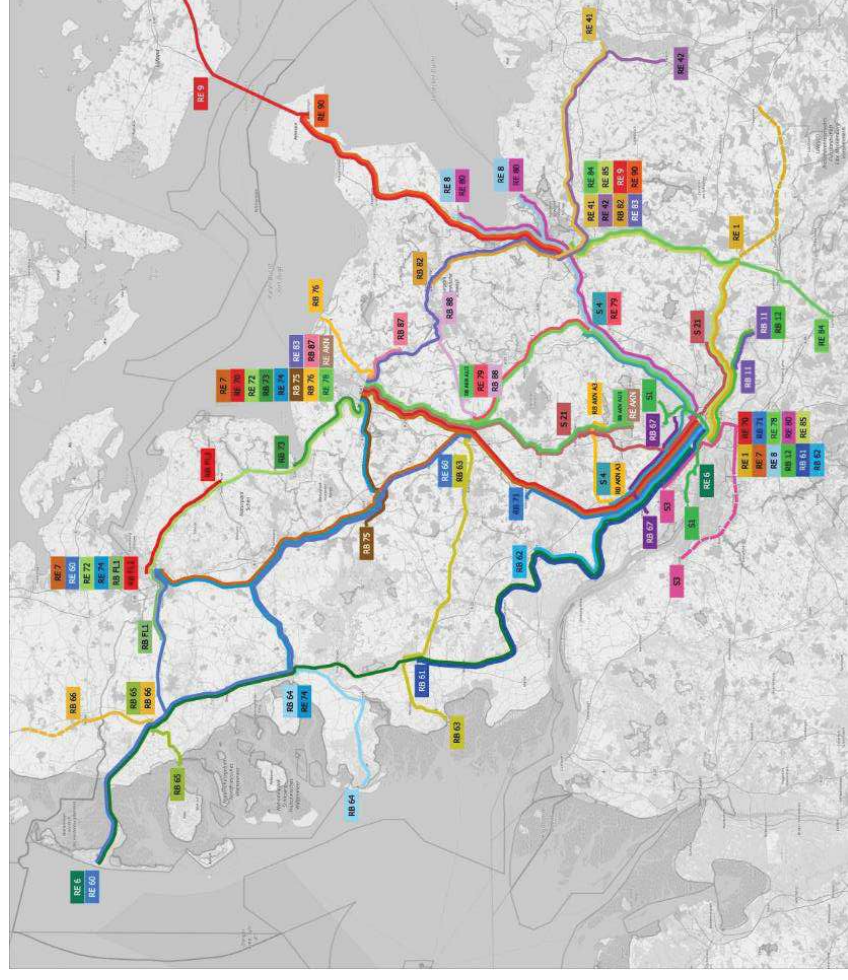
Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein am 10.9.2021

Gutachten OdeS „Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein“

Die wichtigsten Ergebnisse

- Das optimierte Netz („Planfall 2035“) besteht aus einem Mix von Streckenreaktivierungen und – ausbauten, Taktverdichtungen und neuen Direktverbindungen; S-Bahn- oder S-Bahnähnliche Konzepte werden für Kiel, Lübeck und Flensburg vorgesehen
- Alle Strecken in Schleswig-Holstein können bis 2035 ausschließlich elektrisch, bzw. mit Batteriefahrzeugen betrieben;
- Die Nachfrage kann um annähernd 50 % (in Pkm ggü. 2019) gesteigert werden;

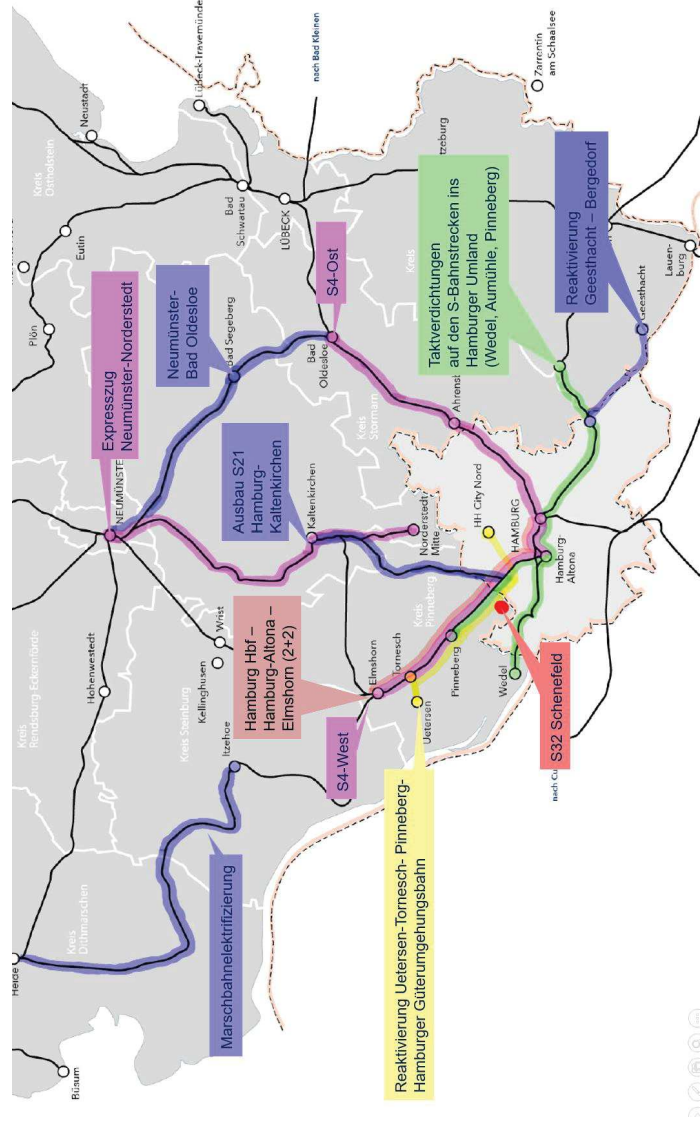
Natürlich spielt dabei die Verbesserung des Schienenverkehrs im Hamburger Umland eine besonders große Rolle



Quelle: Gutachten OdeS; Kartenbasis: Openstreetmap

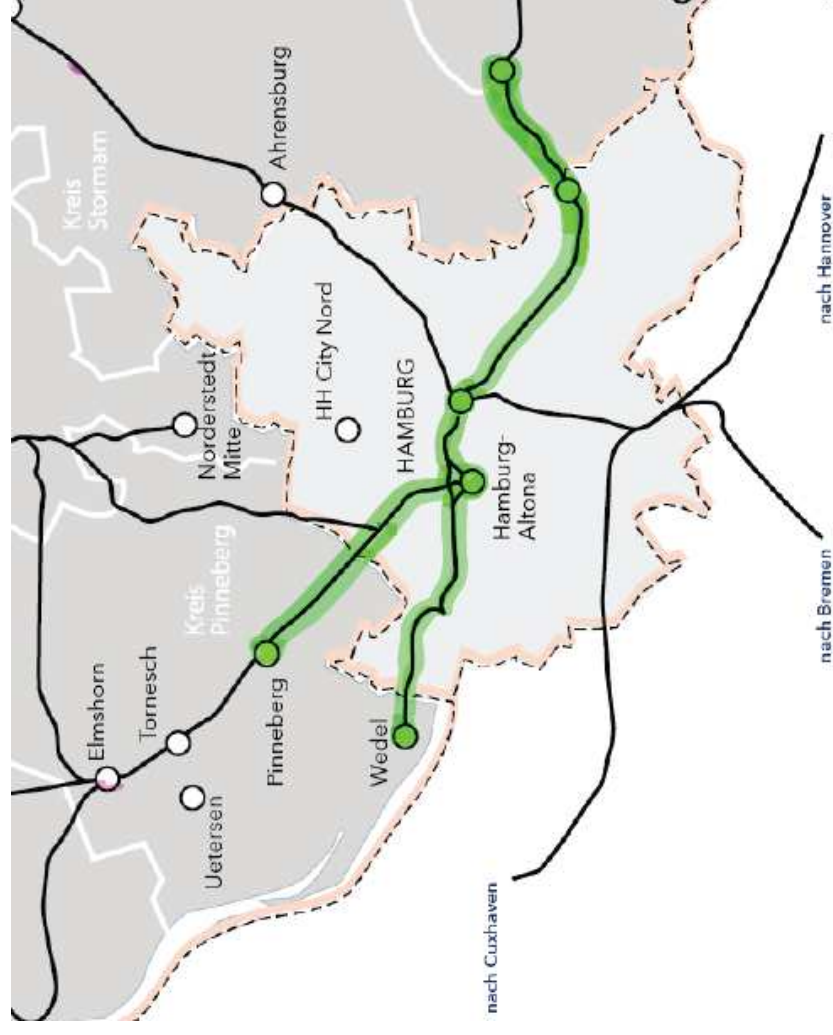
Im Hamburger Umland sind eine Vielzahl von Maßnahmen vorgeschlagen

- **Taktverdichtungen** auf den **S-Bahnstrecken** ins Hamburger Umland (Wedel, Aumühle, Pinneberg)
- Bessere Anbindung **Norderstedts** in Richtung Norden durch einen stündlichen **Expresszug Neumünster**
- **2+2-Konzept** für den **Korridor HH-Pinneberg-Elmshorn** bereits vor Einführung der S4 West
- Umstellung der RE 6 HH-Altona-Westerland auf E-Traktion („**Marschbahnelektrifizierung**“)
- **S4 West** (Infrastrukturausbau Elmshorn-Pinneberg)
- **Reaktivierung Bergedorf-Geestacht**
- Verlängerung der S 32 nach **Schenefeld**
- **Reaktivierung Tornesch-Uetersen** und Weiterführung auf die **Güterumgehungsbahn** zur City-Nord/Flughafen
- Ausbau **NMS-SE-OD** mit Führung eines neuen RE-Zuges (KI)-NMS-SE-OD-HH



Taktverdichtungen S-Bahn Hamburger Umland

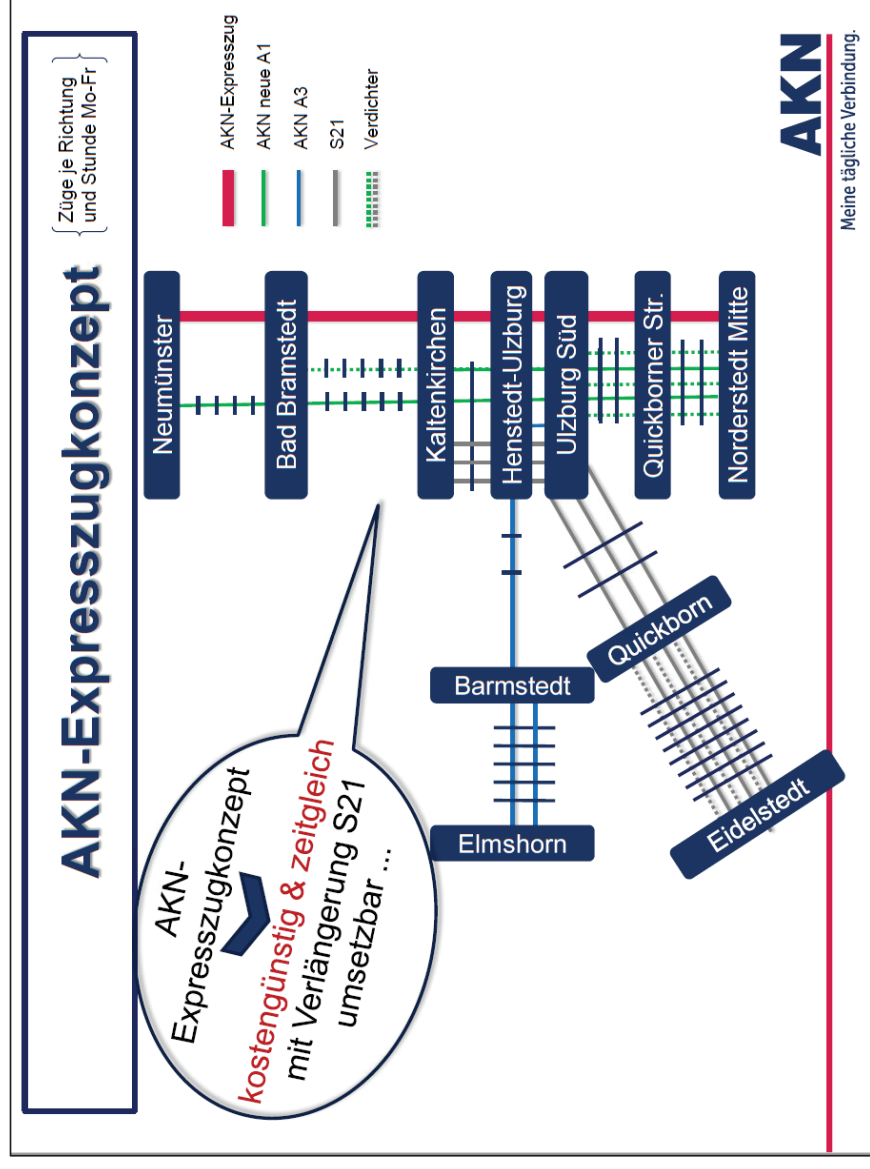
- Auf den Strecken der S-Bahn Hamburg in Schleswig-Holstein werden Taktverdichtungen vorgeschlagen:
- Bereits Ende 2021 wird von Bergedorf in Richtung Aumühle auch in der nachmittäglichen/abendlichen HVZ an Mo-Fr wieder ein 10-min-Takt gefahren;
- Nachtverkehre Fr/Sa und Sa/So auf allen Strecken nach SH (nach Pinneberg und Wedel bereits realisiert, nach Aumühle ab Ende 2021);
- Weiterhin sinnvoll: Ausweitung des 10-min-Takt der S 3 nach Pinneberg an Samstagen; und ggf. weitere Verdichtungen;
- Weiterer Ausbau 10-min-Takt nach Wedel (derzeit morgens und nachmittags/abends an Mo-Fr) nur möglich, wenn eingeleisige Abschnitte beseitigt werden, dann auch Möglichkeit neuer Halt Wedel Ost;



Quelle: eigene Darstellung

Expresszug Norderstedt-Neumünster

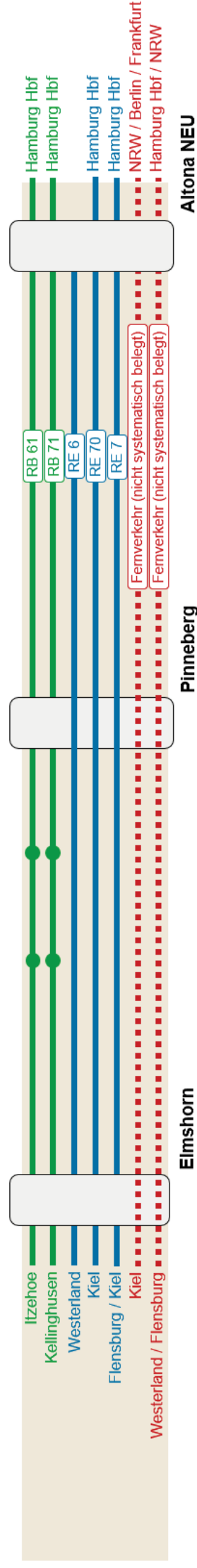
- Zusätzlicher stündlicher Zug NMS-Norderstedt mit deutlicher Fahrzeitreduzierung (ca. 15 min)
- Im südlichen Abschnitt Konkurrenz zu U-Bahn-Verlängerung in Norderstedt;
- Expresszug ist kurzfristig umsetzbar (ab 2025) und ergänzt die S 21 nach Kaltenkirchen



Quelle: AKN

RB-30-min-Takt Hamburg-Pinneberg-Elmshorn

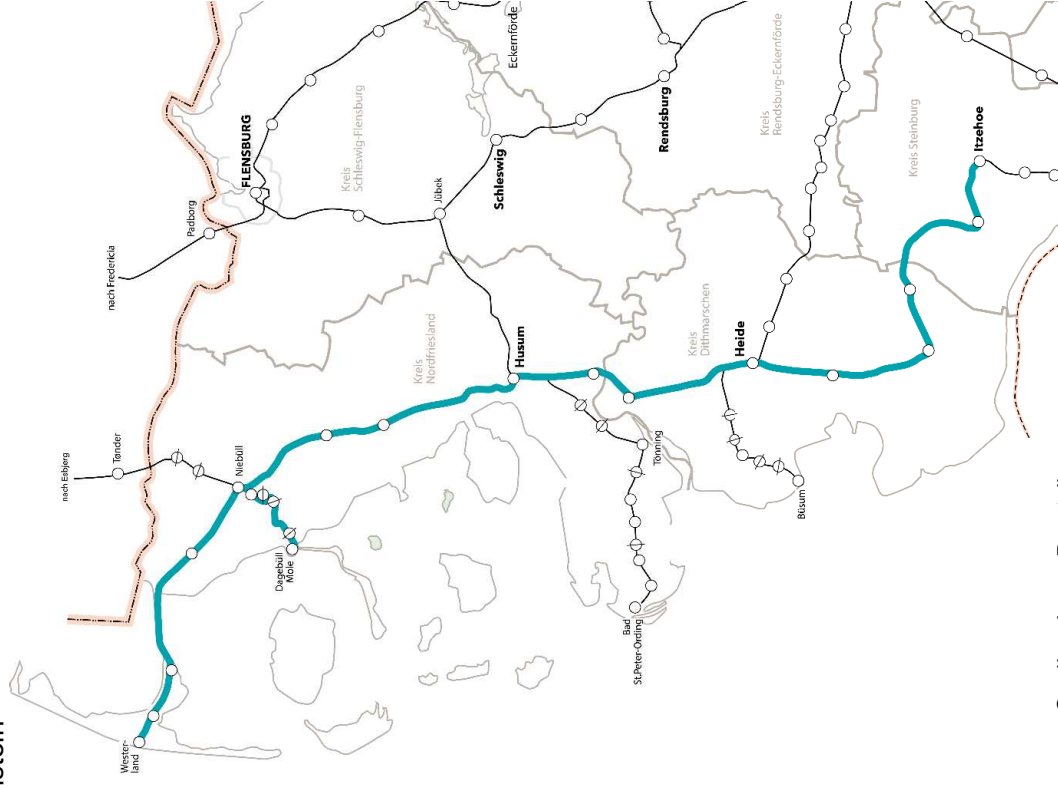
- Bereits mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs HH-Altona Nord ist eine deutliche Verbesserung des Angebots auf der Achse von Hamburg nach Pinneberg und Elmshorn möglich;
- Neben der RB 61 kann dann auch die RB 71 aus Kellinghusen-Wrist-Elmshorn zum Hamburger Hauptbahnhof verkehren;
- Damit erhalten Tornesch, Prisdorf und Pinneberg einen 30-min-Takt direkt zum Hamburger Hauptbahnhof
- Bereits vor der S4 West ist die Umsetzung eines attraktiveren Konzeptes möglich
- Durch ein neues Gesamtkonzept für die Strecke Hamburg-Elmshorn-Neumünster-Kiel werden keine zusätzlichen Kapazitäten im Hamburger Hauptbahnhof benötigt;
- Die Konzeption wurde gemeinsam mit der DB Netz AG entwickelt und geprüft, vor dem Hintergrund der Schließung HH-Altona und Anpassungen Fernverkehr aufgrund von Stuttgart 21; der 30-min-Takt wurde in den Fahrgastmodellierungen zum Faktencheck HH-Altona bereits unterstellt;



Ausschuss HH/SH; 10.9.2021 - Gutachten OdeS „Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein“

Umstellung RE 6 auf E-Traktion („Marschbahn elektrifizierung“)

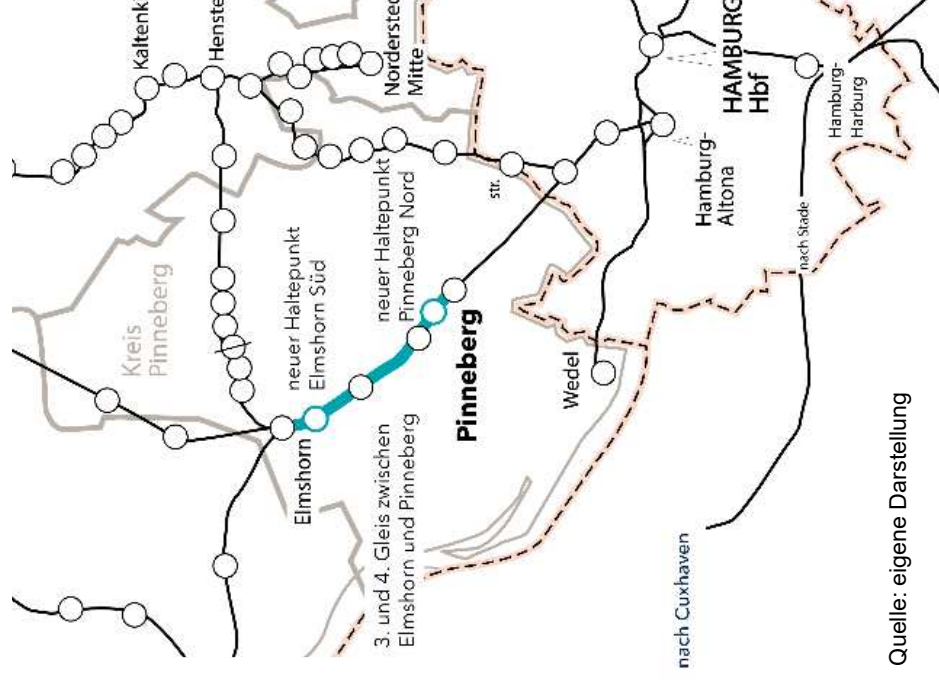
- Wichtiges Elektrifizierungsprojekt für Schleswig-Holstein (derzeit Schlusssicht bei Elektrifizierungsquote in ganz Deutschland);
- Entscheidend für die Energiewende auf der Schiene;
- Erhebliches CO₂-Einsparpotenzial, Nutzung regenerativer Energiequellen, grüner Strom
- Auch betriebliches Einsparpotenzial durch Wechsel auf E-Traktion (ca. 8 Mio. €/Jahr)
- ICE-Züge nach Sylt möglich;
- Unwirtschaftliche Fahrten mit Dieselloks unter Fahrdraht (zwischen HH und Itzehoe stündlich mit dem RE 6) könnten endlich entfallen; dadurch auch positive Effekte unmittelbar in Hamburg



Quelle: eigene Darstellung

S4 West (Infrastrukturausbau Elmshorn-Pinneberg)

- Dringend notwendige Entlastung des Engpassbereiches zwischen Elmshorn und Pinneberg;
- Über Pinneberg-Elmshorn werden die Marschbahn, Neumünster, Flensburg und Kiel erschlossen; erhebliche Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein;
- Strecke dort ist massiv überlastet; jede kleine Betriebsstörung sorgt für Verspätungen in erheblichen Größenordnungen;
- Neue Gleise notwendig; dann besteht auch die Möglichkeit neue Haltepunkte (Elmshorn Süd und Pinneberg Nord) anzulegen;
- Wunsch nach einer S-Bahn nach Elmshorn besteht seit langer Zeit. Einbindung in S-Bahn-Netz HH anspruchsvoll;
- Projekt nimmt Fahrt auf (Koordinierungskreis tagte bereits 2x); nächstes Ziel: **EBWU** (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung, wird von SH finanziert);

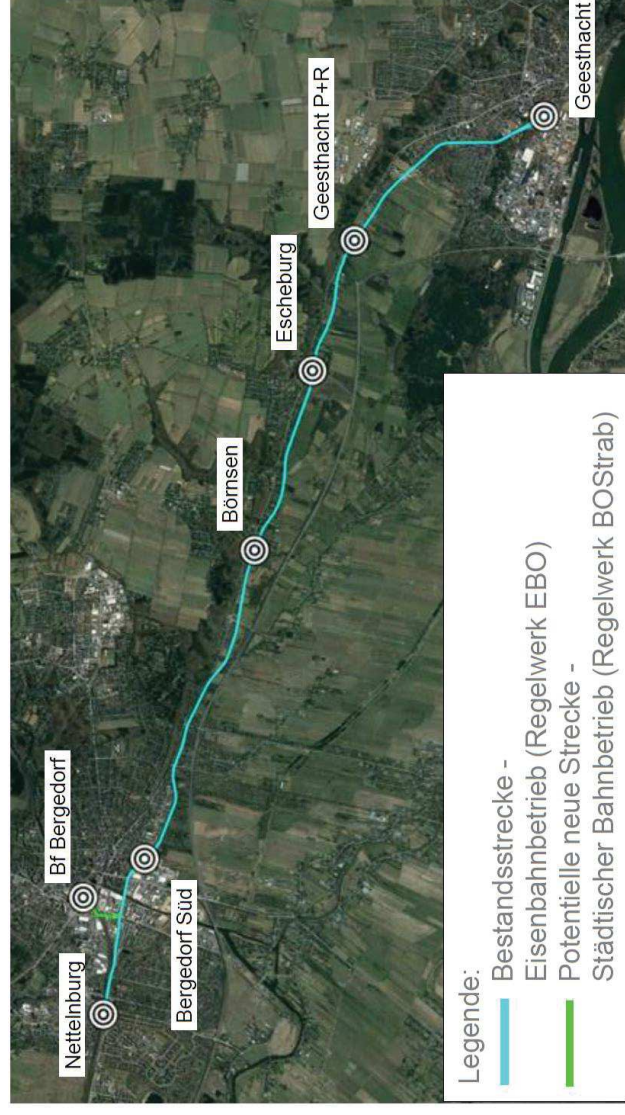


Ausschuss HH/SH; 10.9.2021 - Gutachten OdeS „Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein“

Vorschlag: Reaktivierung Bergedorf-Geesthacht

- Bahnstrecke ist betriebsbereit, wird derzeit aber nur sporadisch genutzt;
- OdeS-Gutachten, aber auch parallel erarbeitete Studien stellen Reaktivierung als aussichtsreich dar;
- Es wird ein vergleichsweise großes Potenzial für den Schienenverkehr gesehen:
- Vorschlag der Gutachter: Einbindung in Hamburg-Bergedorf soll straßenbahnähnlich erfolgen;
- In Bergedorf bestehen größere Herausforderungen im Umgang mit dem Straßenverkehr;
- Auch die Führung von Direktzügen Geesthacht – Hamburger Hbf wird thematisiert; Einbindung in den Hamburger Hbf herausfordernd

Gründung einer Projektgruppe SH/HH, Bergedorf, Kreis RZ wird angestrebt

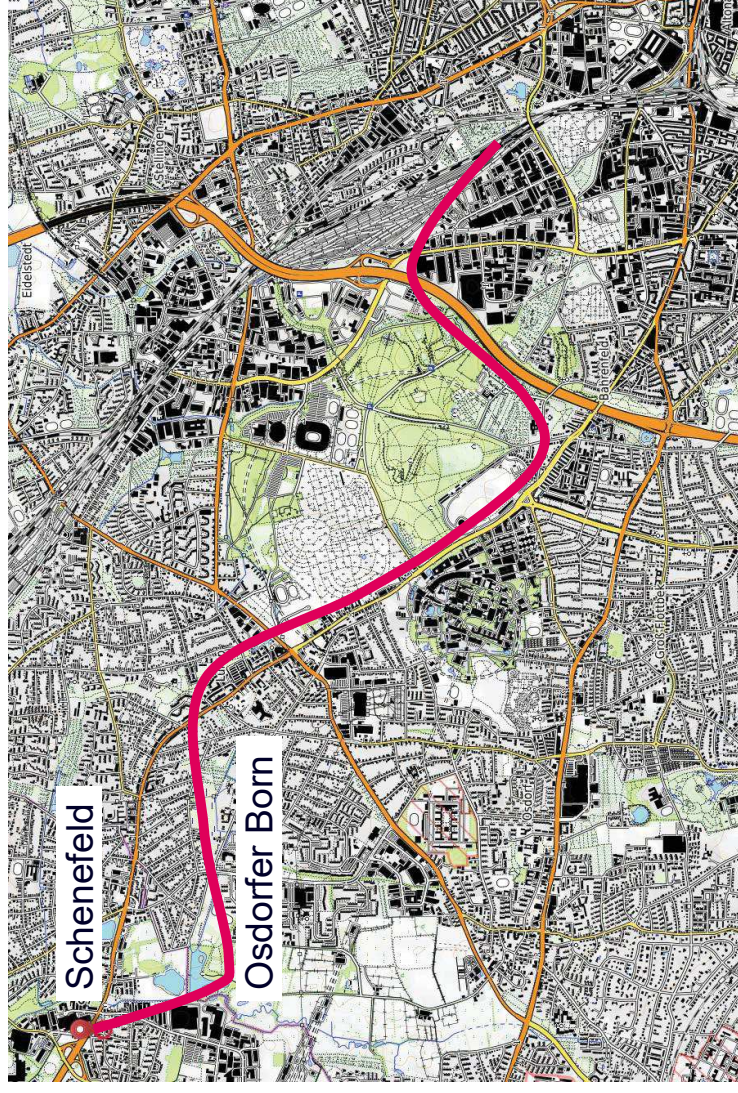


Quelle: IGES/IVS; Schlussbericht Machbarkeitsstudie Nutzung der Bahnstrecke Bergedorf-Geesthacht

Ausschuss HH/SH; 10.9.2021 - Gutachten OdeS „Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein“

Vorschlag: Verlängerung der S 32 nach Schenefeld

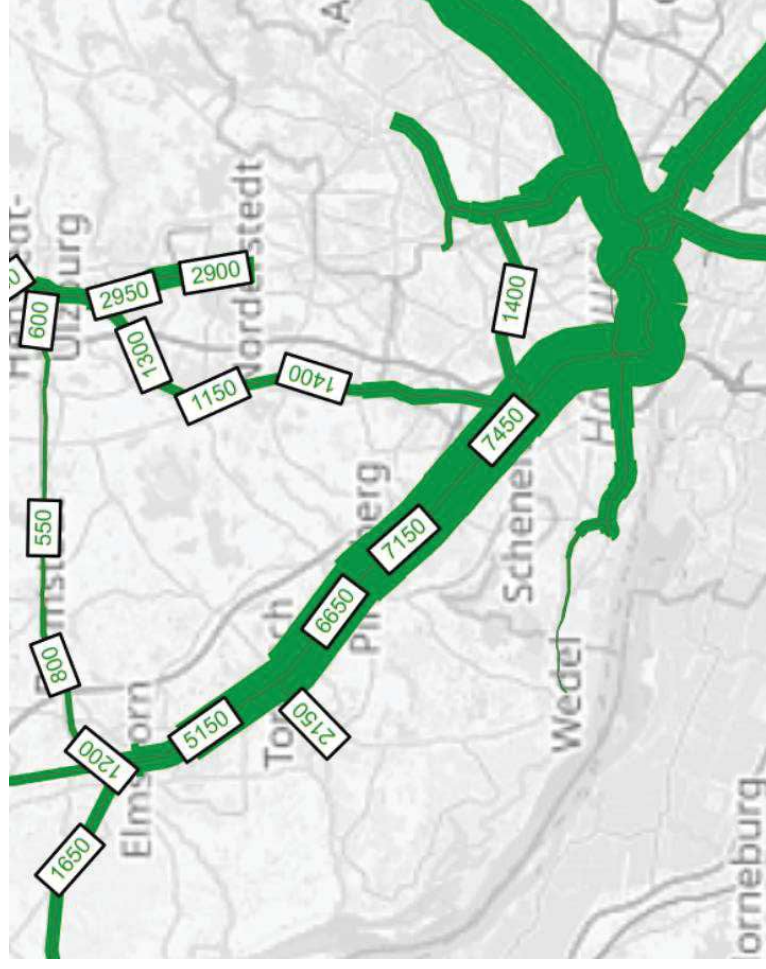
- Idee der Führung der geplanten S 32 nach Osdorfer Born ermöglicht Weiterführung nach Schenefeld
- Schenefeld mit knapp 20.000 Einwohnern bietet ein großes Potenzial
- Erste Überlegungen für Lage der Station existieren;
- Machbarkeitsuntersuchung als nächster Schritt;



Quelle: eigene Darstellung auf Basis [opentopomap.org](https://www.opentopomap.org)

Vorschlag: Reaktivierung Uetersen-Tornesch und Anbindung GUB an Schleswig-Holstein

- Durch diese zusätzliche Linie könnte der SPNV im Korridor HH-Pinneberg-Elmshorn noch einmal gestärkt werden;
- Gleichzeitig bestünde die Möglichkeit, Uetersen an den SPNV anzuschließen;
- Anbindung HH City Nord, Flughafen, Barmbek könnte erfolgen
- Gerade bei Tangentialverkehren ist die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV ausbaufähig;
- Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofes möglich;
- Projekte für den Ausbau von Tangentialverkehren werden gerade in vielen europäischen Metropolregionen vorangebracht



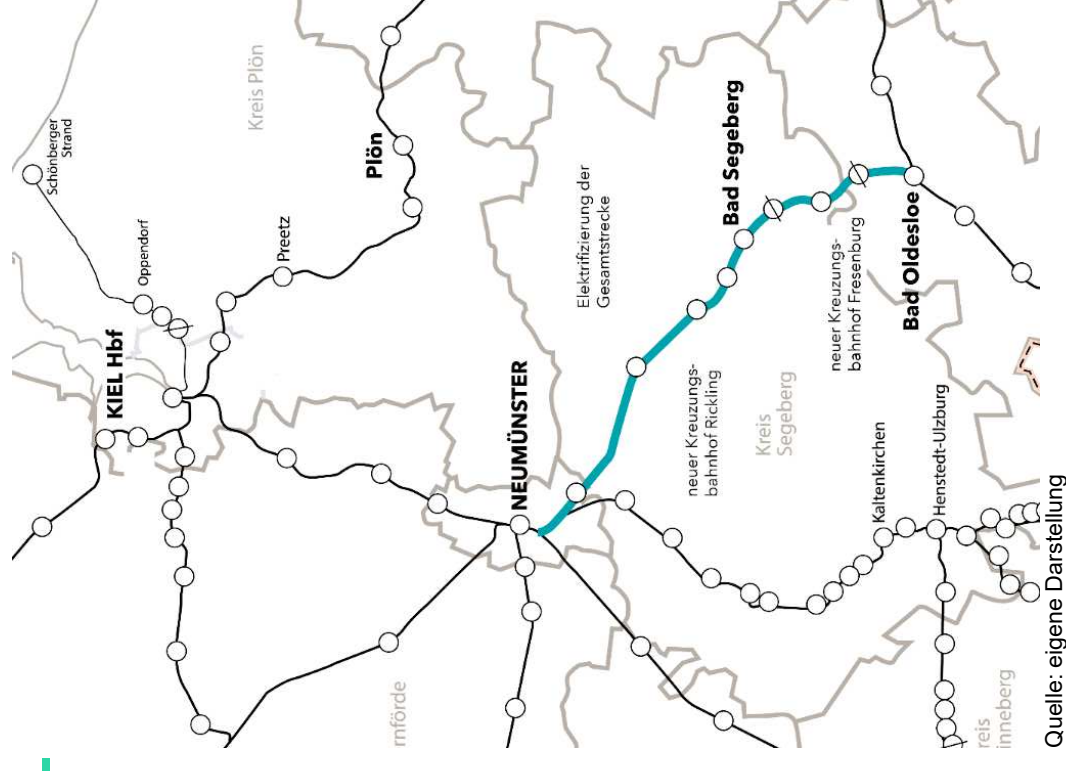
Auszug aus OdeS-Gutachten: Fahrgastzuwachs Planfall 2035 ggü. Prognoseullfall

Vorschlag: Ausbau der Bahnstrecke Neumünster-Bad Oldesloe als neuer Bypass

Es fehlt in Schleswig-Holstein eine Ausweichroute bei Streckensperrungen zwischen Hamburg, Elmshorn und Neumünster. **Wenn es zu Streckensperrungen kommt z. B. durch Bauarbeiten, passiert folgendes:**

- Fahrgäste aus FL-KI müssen sehr weite Umwege (z.T. mit zweifachem Umsteigen über NMS-OD, z.T.) über Lübeck) in Kauf nehmen
- Internationaler Fernverkehr wird über die Strecke umgeleitet (dänische Triebwagen). Züge des Regionalverkehrs werden gestrichen.
- Nationaler Fernverkehr (IC, ICE) entfällt nördlich von Hamburg.
- Internationaler Güterverkehr staut sich und fährt z.T. über Bad Segeberg (Regionalverkehr wird gestrichen)
- Güterverkehr aus Kiel muss entfallen;

Es braucht dringend eine leistungsfähige Umleiterstrecke für den Knoten Hamburg; daher wird in SH der Ausbau dieser Strecke vorangetrieben; sie kann dann auch für einen neuen RE (Kiel-) NMS- Segeberg – Bad Oldesloe – HH genutzt werden



Eine Vielzahl von Projekten im Hamburger Umland werden vorgeschlagen

Fazit

Das Gutachten zur Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein zeigt eine Vielzahl von Projekten im Hamburger Umland auf. Die Realisierung dieser Projekte kann i.d.R. nur gemeinsam erfolgen;

- Durch die erfolgreich vorangebrachten Projekte S4 und S21 existiert eine ausgesprochen gute Zusammenarbeitskultur zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein;
- Gemeinsame Projekte erfordern oft Kompromisse und Kenntnisse der Bedürfnisse der anderen Parteien;
- Integration von Verkehr- und Stadtentwicklung muss bei den Projekten eine große Rolle spielen;
- Mobilitätswende und Klimaschutz erfordern den massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur

Das OdeS-Gutachten hat eine anspruchsvolle Maßnahmenliste erstellt. Für eine die Mobilitätswende und den Klimaschutz brauchen wir allerdings noch mehr... (z.B. viergleisige Verbindungsbahn in HH);



Die Schiene kann im Hamburger Umland einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten

Quelle: DB Station&Service

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



NAH.SH

Der Nahverkehr

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

„Ausbau der Radschnellwege zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein“

Vorsitz: Lars Pochnicht

Schriefführung: Dennis Thering

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung einstimmig in seiner Sitzung am 10. September 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 und die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter gaben einleitend anhand der Präsentation „Startschuss für das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg“ einen Überblick über den projektierten Ausbau der Radschnellwege. Die Präsentation ist dem Protokoll 22/5 des Ausschusses beigefügt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, das Projekt sei bereits seit Längerem – auch im Rahmen einer großen Fachkonferenz – erörtert worden, man stehe nun am Ende der Machbarkeitsstudien. Bei einer länderübergreifenden Vorstellung der Ergebnisse sei auch die Resonanz der Medien groß gewesen. Dem Projekt liege der Leitgedanke zugrunde, eine Verknüpfung des Umweltverbundes zu schaffen und Vernetzungen sowohl innerhalb des Radschnellnetzes als auch zu anderen Formen öffentlicher Mobilität zu realisieren. Die Machbarkeitsstudien seien wichtig, um die zahlreichen Beteiligten, wie die Länder, Kreise und Gemeinden, bei zu lösenden Fragestellungen zu berücksichtigen und eine hochwertige, zusammenhängende Infrastruktur zu schaffen. Es seien, verteilt auf die gesamte Metropolregion, verschiedene Korridore ermittelt worden, die insgesamt eine Strecke von über 300 Kilometern abdeckten. Die norddeutschen Bundesländer nähmen gemeinsam die Herausforderung an, in dem sehr verdichteten Hamburger Raum einen hohen Radschnellwegstandard zu realisieren und die Trassen mit der Veloroutenplanung in Hamburg zu verknüpfen. Dabei auch schon die Entwicklungen der Zukunft, wie beispielsweise die Science City Bahrenfeld, das Quartier Oberbillwerder, das Spreehafen-Viertel, die Elbinsel- und das Rathausquartier in Wilhelmsburg, in die Planung und den Qualitätsstandard einzubeziehen, sahen sie als sehr wichtig an.

Sie gingen im Folgenden näher auf folgende länderübergreifende Streckenverläufe ein:

- von Elmshorn nach Hamburg über Tornesch, Pinneberg und Halstenbek, wobei der Kreis Pinneberg der Projektträger für den Bau und die in Kürze beginnende Detailplanung sei,
- von Bad Bramstedt nach Hamburg über Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Norderstedt, die die längste Trasse in Nord-Süd-Ausrichtung darstelle,
- das ehemalige Güterbahngleis an der U1, auf dem ein sechs Kilometer langer Radschnellweg ohne Autos und Ampeln einen großen Komfortgewinn für den Radverkehr bedeute,
- von Ahrensburg nach Hamburg bis zum U-Bahnhof Volksdorf,
- von Geesthacht über Eschburg und Börnsen durch das Stadtgebiet in das Zentrum von Hamburg.

Sie fügten hinzu, dass die Machbarkeitsstudien einen groben Eindruck bezüglich der jeweiligen Strecke vermittelten und Voraussetzung für die Beantragung von Fördergeldern des Bundes seien. Es fehle nun noch die Detailplanung, bevor gebaut werden könne. Aktuell müssten Bauabschnitte gebildet und dann gemeinsam mit den Partnern Zeitfenster für eine möglichst zügige Realisierung bestimmt werden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter fuhren fort, dass jetzt die durch die Machbarkeitsstudie entstandene Dynamik genutzt werden müsse, insbesondere indem den Maßnahmen auf der lokalen Ebene mithilfe von Trassenbündnissen ein verbindlicher Rahmen gegeben werde. Es werde weiterhin eine zentrale Gesamtprojektkoordination auf der Ebene der Metropolregion benötigt, um eine gemeinsame Umsetzung mit einheitlichen Standards zu ermöglichen und das Projekt bedarfsgerecht zusammen weiterzuentwickeln. In Schleswig-Holstein seien die Kreise und Kommunen entscheidende Beteiligte der der lokalen Trassenbündnisse. Die Landesregierung verstehe sich als deren starker Partner, insbesondere bei den Themen Finanzierung, Naturschutz und in den ambitionierten Planungsprozessen, die über die Landesgrenzen hinweg abgestimmt werden müssten. Das Land Schleswig-Holstein habe seine personellen Ressourcen aufgestockt, um die Kommunen bei ihren Planungen vor Ort zu unterstützen. Es sei beabsichtigt, ein Kompetenzzentrum Radschnellwege einzurichten, um das Knowhow und gute Erfahrungen zu sammeln und weiterzugeben. Das Trassenbündnis für die Strecke Elmshorn–Hamburg sei bereits geschlossen, andere würden schnellstmöglich folgen.

Wie die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten, könne ausweislich der Machbarkeitsstudien länderübergreifend alles gut funktionieren und die Radschnellwege könnten für die Metropolregion identitätsstiftende Leuchtturmprojekte werden. Wichtig sei– wie in Schleswig-Holstein geschehen –, zusätzliche Haushaltsmittel für den Radwegeverkehr zu Verfügung zu stellen. Sie kamen noch einmal auf die strengen Vergabevoraussetzungen für die Bundesmittel zurück, die möglicherweise nicht an jedem Streckenabschnitt erfüllt werden könnten. Sie versicherten, dass unabhängig von einer Bundesförderung kein Programm an der Finanzierung scheitern werde, doch solle gemeinsam mit Hamburg um Bundesmittel gekämpft und auf flexibler gestaltete Anforderungen hingewirkt werden. Abschließend betonten sie ihre Absicht, einen länderübergreifenden Lenkungsausschuss einzusetzen.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass die Bilder in der Präsentation ein unkompliziertes, familiengerechtes und komfortables Radeln vermittelten. Es seien jedoch heute schon viele Personen mit E-Bikes unterwegs, die eine Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h erreichten, und dieser Trend werde sich noch verstärken. Vor diesem Hintergrund wollten sie wissen, für welche Nutzergruppen der Schnellweg gedacht sei. In Anbetracht verschiedener Nutzergruppen, zu denen auch Rennradfahrende gehören könnten, hielten sie einen breiten Radweg für erforderlich.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten, inwieweit ein zeitgleiches Arbeiten der Trassenbündnisse angestrebt sei und erkundigten sich einer möglichen durchgängigen Wegebreite von 4,50 Meter, nach dem Fahrbahnbelag, der Beschilderung der Wege sowie Bike + Ride-Umsteigemöglichkeiten beispielsweise zur U1 oder zum Schnellbahnnetz.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter unterstrichen, dass auch die noch ausstehenden Trassenbündnisse schnellstmöglich unter Dach und

Fach gebracht werden sollten. Ihrer Meinung nach berge die angesprochene Entwicklung zu mehr E-Bikes die Chance, dass die Radschnellwege als attraktives Angebot für Pendlerinnen und Pendler wahrgenommen würden und so einen Beitrag zur Verkehrswende leisteten. Sie stimmten zu, dass Bike + Ride ein Thema an der Strecke sein solle. In den technischen Regelwerken sei eine höhere Ausbaubreite der Radwege festgelegt worden, um die Begegnungsverkehre und die höheren Geschwindigkeiten der E-Bikes zu berücksichtigen. Im Rahmen der Trassenbündnisse wäre zu prüfen, ob dieser hohe Standard sowie der als optimal eingeschätzte Asphaltbelag überall auch unter Naturschutzvorgaben realisiert werden könnten oder unterschiedliche Lösungen für verschiedene Abschnitte gefunden werden müssten.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten konkretisierten, dass sie auf den Radschnellwegen Konflikte zwischen den Gruppen der Nutzenden infolge der ansteigenden Zahl von E-Bikes erwarteten. Ihrer Ansicht nach werde mit den Radschnellwegen eine zweite motorisierte Strecke geschaffen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten Wert darauf festzuhalten, dass die Infrastruktur entsprechend dem staatlichen Auftrag zur Nutzung durch alle Altersklassen gebaut werde. Sie stimmten zu, dass sich der Radverkehr zunehmend elektrifizieren werde, sahen den Zuwachs aber vor allem bei den Pedelecs, die eine Geschwindigkeit über 25 km/h nur über die eigene Muskelkraft der Rad Fahrenden ermöglichten. E-Bikes, die von sich aus eine Geschwindigkeit von 45 – 50 Km/h erreichten, wären auf den Radwegen gemäß der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig. Pedelecs eigneten sich ihrer Meinung nach gut, um längere Distanzen für einen Weg zur Arbeit gut zurückzulegen. Eine durchgängige Beschilderung über die Landesgrenzen, auch mit einer besonderen Markierung, werde angestrebt und das Bike + Ride-Entwicklungskonzept sehe den Ausbau und qualitative Verbesserungen an allen Schnellbahnhaltestellen vor. Dementsprechend werde auch bei der U1 darauf geachtet, ein gute Zuwegung zu den Haltestellen zu schaffen. Sie fügten hinzu, die baulichen Standards seien mit den vier am Bau beteiligten Ländern abgestimmt, damit die Vorgaben durch die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen für die Region konkretisiert und ein einheitliches Design genutzt würden. Um die Vorgaben des Bundes für die Einwerbung von Fördermitteln zu erfüllen, sei eine Asphaltierung der Wege vorgesehen.

Der AfD-Abgeordnete verwies darauf, dass laut einer Studie der TU Dortmund aus dem Jahr 2018 Radschnellwege nicht viele Menschen von einem Umstieg aufs Fahrrad überzeugten und fragten ob für die hiesigen Vorhaben eine konkrete Analyse zum Umsteigewillen der Menschen durchgeführt worden sei.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN begrüßten den Fortschritt bei den Radschnellwegen, einem Projekt, durch das die Metropolregion Hamburg für die Bürgerinnen und Bürger in diesem Raum erlebbar werde. Sie würdigten, dass sowohl die Themen der Trassenbündnisse als auch die Finanzierung mitgedacht und vorangetrieben worden seien. Sie schlossen als konkrete Frage an, welcher Realisierungshorizont von den schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter für dieses Großprojekt gesehen und in welcher Strategie der Bau erfolgen werde. In Schleswig-Holstein stelle sich auch die Frage, ob in Gemeindegrenzen gedacht oder längere Streckenabschnitte durch die Kreise koordiniert und umgesetzt würden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter hielten fest, zunächst müsse schnellstmöglich überall Planungsrecht geschaffen werden, wobei die jeweiligen Verfahren im Rahmen der Trassenbündnisse auszuloten seien. Dabei handele es sich um eine lokale Aufgabe, die von der Landesregierung unterstützt und rechtlich beraten werde. Der Fokus liege darauf, überall einvernehmliche Lösungen zu erreichen, die Zeit ersparten. Es gehe darum, die Trassen immer ganzheitlich zu betrachten und zu planen. Vorteilhaft sei, dass eine einzelne Trasse immer einem einzelnen Kreis zuzuordnen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten zu dem Realisierungshorizont, er sei insofern noch offen, weil Bauabschnitte gebildet würden. Dieses habe sich als Verfahren beim Ausbau des Hamburger Veloroutennetzes schon als vorteilhaft erwiesen. Durch die Umsetzung der Bauabschnitte werde das Netz nach und nach

zusammenwachsen, wobei ihnen über die gesamte Zeit eine durchgängige Befahrbarkeit wichtig sei. Da die Machbarkeitsstudien größtenteils im Wegenetz durchgeführt worden seien und nur wenige Lückenschlüsse erforderlich seien, erscheine ihnen dies aussichtsreich. Die Umstiegspotenziale seien noch nicht zahlenmäßig erfasst worden. Eine Potenzialanalyse vorab habe Pendlerbeziehungen daraufhin untersucht, wo sich ein Radschnellweg lohnen würde. Von den so ermittelten 30 Trassen seien die in der Präsentation vorgestellten als die mit einem möglicherweise besonders hohen Radverkehrsaufkommen ausgewählt worden. Der Senat habe sich zudem unter anderem in den Niederlanden umgehört, wo die Nutzerzuwächse bei mehreren hundert Prozent gelegen hätten. Sie gingen davon aus, dass die Wege genutzt würden, sobald sie vorhanden seien, wie es sich auch bei neu entstehenden Radwegen in Deutschland und in Paris gezeigt habe.

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