

## **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

**„Abstimmung der Landesplanungen vor allem im Bereich Bauen (Wohnen und  
Gewerbeansiedlung), Grünplanung (z.B. Erhalt der Grünachsen) und Verkehr“**

Vorsitz: **Dr. Karl Schwinke**

Schriftführung: **Carl-Edgar Jarchow**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 18. Januar 2019. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich und am selben Ort tagte dazu der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter führten wie folgt in das Thema ein. Vor wenigen Tagen habe die erste Sitzung des Dialogs für Raumplanung Hamburg/Schleswig-Holstein mit der Senatorin der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und dem Innenminister des Landes Schleswig-Holstein, Herrn Grote, und der jeweiligen Arbeitsebene stattgefunden. Die Einrichtung dieses regelmäßigen Dialogs basiere auf einem Beschluss der gemeinsamen Kabinettsitzung Hamburg/Schleswig-Holstein vom 29. Mai 2018. Sein Ziel sei es, den strategisch-politischen Austausch über die räumliche Entwicklung im engeren Verflechtungsraum Hamburg/Schleswig-Holstein zu intensivieren. Dadurch solle auch die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Bereich der Raum- und Siedlungsentwicklung zum beiderseitigen Vorteil weiter ausgebaut werden. In der erwähnten ersten Sitzung sei es um einen Austausch der Sachstände zu den in dem Arbeitsprogramm 2018/2019 verabredeten vier Themen gegangen:

- Gemeinsames Raumstrukturkonzept für den engeren Verflechtungsraum Hamburg/Schleswig-Holstein,
- Wohnungsmarktentwicklung,
- Weiterentwicklung der Nachbarschaftsforen und
- Zusammenarbeit im Bereich XPlanung.

Sie skizzierten die hierbei getroffenen konkreten Verabredungen:

Beim Thema Raumstrukturkonzept kämen beide Landesplanungen überein, dass vor dem Hintergrund der sich weiter abzeichnenden Wachstumsdynamik der Metropole Hamburg und ihrem engeren Verflechtungsbereich in Schleswig-Holstein und den daraus resultierenden Herausforderungen eine verbesserte Abstimmung und Weiterentwicklung der räumlichen Entwicklung in diesem Raum erforderlich sei.

Auf der Basis der teilweise neu geschaffenen räumlichen Planungsgrundlagen beider Länder und dem Bekenntnis zu gemeinsamen planerischen Grundprinzipien wie dezentrale Konzentration, Achsenkonzept, Freiraumsicherung und nachhaltige Verkehrsentwicklung solle bis Ende 2019 ein gemeinsames Raumstrukturkonzept für den engeren Verflechtungsraum Hamburg/Schleswig-Holstein erarbeitet werden. Neben textlichen Ausführungen zu den Entwicklungszielen für diesen Raum sollten die zentralen Aussagen auch in Form einer visualisierten Leitbildkarte dargestellt werden. Vor dem Hintergrund der für die Entwicklung des Raumes entscheidenden Verkehrsentwicklung und Verkehrsvorhaben werde dabei neben der Landschaftsplanung die Verkehrsplanung eng eingebunden. Dabei sollten auch Flächennutzungskonflikte, zentrale Planungsvorhaben und strategische Projekte im engeren Verflechtungsraum Hamburgs identifiziert werden.

Darüber hinaus solle neben der gegenseitigen Einbindung von Behördenvertreterinnen und -vertretern beider Länder bei relevanten räumlichen Planungsprozessen im Rahmen des ITS-Weltkongresses 2021 in Hamburg ein gemeinsames Projekt zum autonomen Fahren im „kleinen“ Grenzverkehr durchgeführt werden.

Bei der Wohnungsmarktentwicklung seien beide Länder der Auffassung, dass auch in Zukunft der Schaffung von (gefördertem) Wohnraum und der Bereitstellung von Bauland große Bedeutung zukomme. Es bestehe daher Einigkeit darüber, dass besonders die Wohnraumförderungen der Länder auf einem hohen Niveau zu verstetigen seien. Zur dauerhaften Entspannung des Wohnungsmarktes bedürfe es aber auch des frei finanzierten Geschosswohnungsbaus und der verschiedenen Eigentumsformen. Aus diesem Grunde müssten die Bezirke Hamburgs beziehungsweise die Städte und Gemeinden Schleswig-Holsteins darin gestärkt werden, ihre spezifische Attraktivität zu nutzen und bedarfsgerechten Wohnungsbau anzubieten. Die Innentwicklung solle weiterhin Vorrang genießen, aber auch der Ausweisung neuer Bauflächen komme eine große Bedeutung zu. Insbesondere im Hamburger Umland sei wichtig, neben den vorhandenen auch neue und zusätzliche Potenziale im Bereich der Siedlungsachsen zu erschließen. Die Lagegunst vieler Wohnstandorte hänge wesentlich davon ab, dass sie nicht nur ein attraktives Wohnumfeld und eine gute Ausstattung mit Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen aufwiesen, sondern auch, dass man von ihnen den Arbeitsplatz gut und schnell erreichen könne. Die Erschließung neuer Potenziale für den Wohnungsbau bedinge daher – auch aus Sicht vieler Kommunen im schleswig-holsteinischen Umland – eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Dies setze voraus, dass nicht nur die verschiedenen Träger des Nahverkehrs eng kooperierten und Verbundlösungen angeboten würden, sondern auch dass die Kommunen aus integrierter Perspektive Siedlungs- und Verkehrsentwicklung planten und sich bei der Fortentwicklung der Verkehrssysteme stärker in Abstimmungs- und Planungsprozesse einbringen würden.

Beide Länder würden die kommunalen Akteure in geeigneten Teilräumen auffordern, ihre Problemstellungen und Lösungsstrategien im Rahmen „Regionaler Wohnungsmarktkonferenzen“ gemeinsam zu erörtern. Im Rahmen des Leitprojektes „Wohnen der Metropolregion Hamburg“ stünden ab Sommer 2019 dafür Fördermittel zur Verfügung.

Hinsichtlich der Nachbarschaftsforen stimmten beide Länder überein, dass die Nachbarschaftsforen ein wichtiges Instrument auf kommunaler Ebene seien, um die Zusammenarbeit auf Ebene der Landesplanungen zu ergänzen. Es sollten daher nicht nur die bestehenden Nachbarschaftsforen weiter unterstützt werden, sondern auch zwei neue Nachbarschaftsforen etabliert werden:

1. Zwischen dem Hamburger Bezirk Wandsbek und dem Kreis Stormarn und
2. zwischen dem Hamburger Bezirk Hamburg-Nord und der Stadt Norderstedt.

Beide Landesplanungen würden dafür ihre Akteure vor Ort ansprechen und für deren Einrichtung werben. Dabei sollten auch bereits vorhandene Strukturen mitgenommen werden. Des Weiteren sollten auch die ARGE Hamburg Rand und der Lenkungsausschuss der MRH einbezogen werden. Die Nachbarschaftsforen könnten Plattformen sein, um zu konkreten Projekten in der Region zu kommen.

Durch die Einführung und Umsetzung des sogenannten XPlan-Standards werde der grenzüberschreitende Datenaustausch verbessert. Die Standardisierung der Bauleitpläne sei nicht nur wichtig für die Behörden und Kommunalverwaltungen, sondern auch für Ingenieurbüros und die Wirtschaft. Zudem werde die Analyse und Auswertung der Planungen vereinfacht.

Ziel sei es, eine gemeinsame Planungsplattform zu errichten. Hierzu solle im ersten Schritt eine Kooperationsvereinbarung erarbeitet werden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter stellten vor diesem Hintergrund fest, dass sich der Dialog lohne, die Zusammenarbeit und die gemeinsamen Abstimmungen in diesem Bereich für beide Länder neue Perspektiven eröffneten und auch zu ganz konkreten Maßnahmen führten. Sie freuten sich daher auf die Fortführung dieses Dialogs, eine nächste Sitzung auf Ebene der Hausspitzen soll nach der Sommerpause 2019 stattfinden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass der Dialog zur Raumplanung aktuell sehr positiv begonnen habe. Die angestrebte Erstellung einer Raumstrukturkarte sei ein wichtiger Schritt, im Herbst würden sie weitere Ergebnisse bekanntgeben können.

Mit Bezug auf das Darstellungsziel einheitlicher Siedlungsräume über Länder- und Gemeindegrenzen hinweg wollten die Hamburger CDU-Abgeordneten wissen, ob auch Raum für spezifische Lösungen im Einzelfall durch die Träger der Planungshoheit bleibe, wie beispielsweise beim gemeinsamen Gewerbegebiet zwischen Stapelfeld und Rahlstedt.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE meinten, dass man die soeben dargestellten Ziele bereits in den 1990er-Jahren in einem Gemeinsamen Ausschuss der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen verfolgt habe und wollten daher wissen, was nun neu sei. Ihrem Eindruck nach seien gute Absichten, aber keine Veränderungen erkennbar. Der Drittmix beispielsweise müsste für Hamburg überholt sein, weil inzwischen fast 50 Prozent aller Haushalte einen Anspruch auf geförderten Wohnraum hätten. Bezug nehmend darauf, dass viele Menschen nicht dort wohnen könnten, wo sie arbeiteten und es daher in Hamburg eine hohe Zahl von Einpendlerinnen und Einpendlern gebe, interessierte sie, ob man aus ökologischer und ökonomischer Sicht auch im Blick behalte, wie man diese Zahl senken könne. In Holland gebe es rund um Amsterdam Kooperationen zwischen der Stadt und den Gemeinden, in denen versucht werde, gemeinsame Arbeitsstandorte festzulegen.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen fragten, ob es über die zwei genannten hinaus noch weitere Nachbarschaftsforen gebe und inwieweit bei der Ausweisung von Baugebieten in den Hamburger Randgemeinden mit Hamburg Absprachen hinsichtlich der Grünachsen getroffen würden, da sie letztere im Sinne einer „grünen Lunge“ für unbedingt erforderlich hielten.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten drückten ihr leichtes Befremden darüber aus, dass die Landesregierungen sich getroffen und eine Presseerklärung herausgegeben hätten, die dem Parlament aber nicht zugeleitet, geschweige denn ihnen im Vorwege zur Kenntnis gegeben worden sei. Sie warben dafür, diese Abläufe künftig anders zu gestalten, denn eine zeitgerechte Parlamentsbeteiligung sei ihrer Einschätzung nach in aller Sinne. Sie fragten darüber hinaus, nach welchen Auswahlkriterien hinsichtlich der Nachbarschaftsforen vorgegangen worden sei. Aus ihrer Sicht wäre es auch sehr sinnvoll, den Raum Bergedorf/ Geesthacht in Betracht zu ziehen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter betonten zur Frage der CDU-Abgeordneten das Ziel, dass die gemeinsamen Abstimmungen zunähmen und auch die kommunale Planung verbinde.

Auf die Frage der Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE antworteten sie, dass sich die Kernpunkte der Fragestellungen nicht veränderten, aber die Herangehensweisen neu seien, beispielsweise durch die gemeinsame Verabredung, eine visualisierte gemeinsame Leitbildkarte und eine gemeinsame textliche Ausführung dazu zu erarbeiten, nachdem es bislang nur die jeweiligen Landesentwicklungspläne in den Ländern gebe.

Den schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten entgegneten sie, dass der erste Dialog zwischen der Senatorin und den Ministern auf Arbeitsebene erst eine Woche zurückliege und ihre Berichterstattung im Ausschuss so ziemlich aktuell sei.

Auf den Beitrag der schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen bekräftigten sie, es gehe ihnen selbstverständlich um die Sicherung der Freiräume und der Grünzüge, aber auch um nachhaltige Verkehrsentwicklung und die ÖPNV-Anbindungen. All diese Aspekte versuchten sie mitzudenken.

Bezüglich der Auswahlkriterien für die Nachbarschaftsforen führten sie aus, auf die kommunalen Wünsche vor Ort eingegangen zu sein. Sie hätten nur die beiden erwähnt, die aktuell neu hinzukämen. Die Arbeit der Nachbarschaftsforen begleiteten sie seit vielen Jahren über eine Arbeitsgemeinschaft, wobei sich jetzt zeige, dass einige Teilräume über die Treffen der Ersten Bürgermeister hinaus eine Verstärkung solcher Kooperationsansätze suchen. Dies wollten sie unterstützen und versuchen, ein größeres, umfassenderes Netz um Hamburg herum in einer Struktur von Nachbarschaftsforen zu schaffen. Bislang gebe es eins im Süden Richtung Niedersachsen, eins Richtung Schleswig-Holstein und es bestehe die Idee, zwei weitere im schleswig-holsteinischen Bereich hinzuzufügen.

Zu der seit vielen Jahrzehnten bestehenden Zusammenarbeit der beiden Länder führten sie aus, früher habe es eine gemeinsame Landesplanung gegeben, die über viele Jahre über feste Entschlüsse beider Landesregierungen den gesamten Hamburger Randbereich gesteuert, geplant, die Achsenendpunkte festgelegt, die großen Verkehrsachsen begleitet und Naherholungsmaßnahmen gefördert habe. Somit setzten sie auf einer traditionell sehr engen Kooperation auf. Mit Gründung der Metropolregion 1988/1998 seien die bilateralen Landesplanungen aufgelöst worden und die Metropolregion habe diese Zusammenarbeit in dem größeren Raum der Region übernommen. Insbesondere Hamburg und Schleswig-Holstein wollten tiefer in gemeinsame Abstimmungen und Planungen einsteigen, als es die Metropolregion mit ihrer Vielzahl von Trägern könne. In Schleswig-Holstein sei es schwer, Gemeinden zum Wohnungsbau zu bewegen, weil die Verkehrsprobleme teilweise im Randbereich von Hamburg sehr groß seien. Dies rufe nach einer intensiveren Abstimmung.

Wichtig sei laut Auffassung der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter, geplante Veränderungen in diesen Bereichen im festen Verbund mit Hamburg in Angriff zu nehmen. Daher fließe die gesamte Grünplanung aus den Landschaftsrahmenplänen in den Entwurf des Landesentwicklungsplanes ein und solle später in die konkreten Regionalpläne, wie den Regionalplan Hamburg-Rand, weitergeleitet werden. Einen solchen Schritt, dass Siedlungsachsen, Freiraumachsen und Biotopverbundachsen über die Grenze hinaus dargestellt würden, habe es in der Vergangenheit noch nicht gegeben und stelle eine neue Qualität der Zusammenarbeit dar. Begleitend gebe es auch ein Leitprojekt der Metropolregion, in dem man diese übergreifenden Biotopachsen darstellen wolle. Diese würden auch in das Raumstrukturkonzept eingehen, das als eine Art Masterplan für die zukünftige Entwicklung in Hamburg und Schleswig-Holstein Ende des Jahres vorliegen und für die Bereiche Siedlung, Freiraumplanung, Erholungsplanung und insbesondere auch ÖPNV-Planung im verdichteten Hamburger Randbereich konkrete feste Statements und räumliche Darstellungen enthalten werde.

Zur Frage der kommunalen Bauleitplanung erklärten sie, dass die Landesplanung als eine übergeordnete Planung sich auch von Anfang an mit den Kreisen und kommunalen Trägern abstimmen und die kommunale Bauleitplanung beachten müsse. Die konkrete Planungs- und Bautätigkeit von Wohnen und Gewerbe liege bei den Gemeinden und Städten, was eine enge Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene erfordere. Hier liege eine Herausforderung im Hamburger Randbereich, weil der Stadtstaat

Hamburg Kommune und Land zugleich sei, die schleswig-holsteinische Regierung aber nur viele übergreifende Vorgaben machen könne.

Bezug nehmend auf die Äußerung der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bezeichneten es die Senatsvertreterinnen und -vertreter als eher beruhigend, dass langfristig angelegte Strategien planerisch und politisch Bestand hätten. Mit dem Regionalentwicklungskonzept von 1994 und 2000 sei man auf dem richtigen Weg gewesen, wenn auch viele Maßnahmen und Projekte inzwischen überholt seien, immer neue hinzukommen und gelegentlich die Strategien gerade im Verkehrsbereich angepasst und modernisiert werden müssten. Wohnortnahe Arbeitsplätze seien wünschenswert und wenn man sie über planerische Mittel erreiche, hielten sie dies für sehr gut. Aber die wirtschaftliche Kraft dieser Metropolregion, deren Attraktivität bis nach Schwerin und Wismar ausstrahle, hänge auch wesentlich damit zusammen, dass sie ein gemeinsamer Arbeitsraum sei. Daher strebten sie auch eine Vergrößerung der länderübergreifenden nachhaltigen Mobilität an. Auch die grundsätzliche Erfahrung zeige, dass die berufliche Mobilität so groß sei, dass die reale Mobilität gefördert werden müsse. Die politische Zielsetzung, die Anzahl der Pendler zu vermindern, hätten sie nicht.

Es sei die große Stärke der Nachbarschaftsforen, dass Fragen des Wohnungsbaus, der Mobilität und der sozialen Infrastruktur mit den örtlich Zuständigen im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit zu erörtern. Wichtig sei auch die Versorgung der Standorte im Hinblick auf digitale Notwendigkeiten zu betrachten.

Hinsichtlich der räumlichen Nähe von Wohnen und Arbeiten gaben sie zu bedenken, dass eine Reihe von Betrieben ein größeres Störpotenzial hätte und deshalb auf eine Gewerbe- oder Industrieflächenausweisung angewiesen sei, die bei stärkerer Besiedlung immer schwieriger werde. Aus diesem Grunde sei Ende 2014 eine Neuauflage des Leitprojekts GEFEK – Gewerbeflächenentwicklungskonzept und GEFIS – Gewerbeflächeninformationssystem in der Metropolregion beschlossen worden. Mit GEFEK seien eine szenarienartige Fortschreibung, wie sich die Nachfrage in den Regionen entwickeln werde, und eine Erhebung der derzeit vorhandenen Standorte vorgelegt worden. Derzeit arbeite man an einer Neuerstellung des GEFIS. Es solle so angelegt sein, dass man sich künftig jährlich mit den Wirtschaftsförderungen und den Planern auf den verschiedenen Ebenen zusammensetze und ein Monitoring durchführe. Man wolle in einen qualitativen Austausch kommen, welche Art von Flächen inzwischen stärker nachgefragt werde und wie man die große Nachfrage nach solchen Flächen gut verträglich mit anderen Planungszielen bewältigen könne.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten wollten wissen, wie Projekte der Metropolregion, wie beispielsweise der grenzüberschreitende Biotopverbund, mit den gemeinsamen Vorhaben der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein in Einklang gebracht würden und wer jeweils auf welcher Ebene plane. Bezug nehmend auf das erwähnte räumliche Leitbild mit Anknüpfungspunkten an Schumachers Achsenkonzept erkundigten sie sich, ob es dafür insgesamt ein Motto gebe.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete fragte, in welchem Umfang es derzeit mit der angeregten gemeinsamen Planung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein in den Hamburger Randgemeinden Sinn habe, eigene Stadt- oder Gemeindeentwicklungskonzepte voranzutreiben und wie man kurzfristige Planungen und längerfristige Konzepte einfließen lassen könne. Zu den Nachbarschaftsforen wies er darauf hin, dass Norderstedt sich mit anderen Umlandgemeinden hinsichtlich des wirtschaftlichen Teils in der NORDGATE-Kooperation befinde. Sei es nicht sinnvoll, den Bereich des Nachbarschaftsforums Hamburg-Nord/Norderstedt auf diesen Bereich auszudehnen?

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter hielten es für eine gute Anregung, das NORDGATE in die Nachbarschaftsforen mit aufzunehmen und wollten dies vorschlagen, wenn sie die Kommunen und Bezirke in Hamburg ansprächen.

Zu den SPD-Abgeordneten meinten sie, es komme gerade darauf an, die Leitbilder in beiden Ländern zusammenzuführen und sie in den Kernbereichen auf einen gemein-

samen Weg zu bringen. Das Denken in funktionalen Räumen solle weiter vorangebracht werden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten zum Biotopverbund und der Frage, wie die verschiedenen Darstellungsformen und Konzepte ineinander griffen, aus, dass der Biotopverbund eine Fachebene im Landschaftsprogramm Hamburgs und materiell das „Grüne Netz“, das Freiraumsystem Hamburgs, betreffe. Man habe versucht – wofür der Ansatz aus der Metropolregion wertvoll sei –, eine fachliche Vorarbeit zu leisten, um das Verständnis von einem gemeinsamen, konsistenten Biotopverbund zu vertiefen, da ihrer Erfahrung nach auch die Öffentlichkeit nur schätze, was sie kenne.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter ergänzten zur rechtlichen Bedeutung, dass Biotopverbundachsen nicht verbindlich durch den Planungsdialog oder die Metropolregion geregelt würden, weil die Kompetenz dafür ausschließlich bei den beiden Ländern liege. Bei einem grenzüberschreitenden Planungsdialog oder dem Leitprojekt der Metropolregion gehe es darum, in Achtung der eigenen rechtlichen Zuständigkeit der Planungsträger danach zu suchen, wo man eine Entwicklung aus der eigenen rechtlichen Verantwortung heraus verändern könne, um dem grenzüberschreitenden Aspekt besser Rechnung zu tragen.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete sah seine Frage nach der Empfehlung für die Kommune im Umland, wie sie sich in Anbetracht ihrer derzeit laufenden langfristigen Planungen auf die Vorhaben zwischen den Ländern einzustellen habe, als nicht beantwortet an.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass die kommunale Planungshoheit bei der Kommune in Henstedt-Ulzburg liege. Sie hofften, dass diese nicht nur in ihren eigenen Grenzen, sondern in funktionalen Räumen denke und sich mit ihren Partnern in der Umgebung abstimme.

Die Hamburger Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wollten bezüglich des ÖPNV aus der Region Bergedorf in die Hamburger Innenstadt wissen, wie bei der Änderung des HVV-Tarifs auf die zwei Zonen die Abstimmung zwischen den beiden Ländern erfolgt sei, zumal sich für die Pendlerinnen und Pendler höhere Ticketpreise ergeben hätten. Des Weiteren interessierte sie, welches Ziel die schleswig-holsteinische Landesregierung bei der Planung der ÖPNV-Anbindungen verfolge und wer finanziell für die S-Bahn-Anschlüsse und die Verdichtung des Taktes aufkomme, zumal die S-Bahn manchmal schon voll besetzt sei, wenn sie den Rand des Hamburger Stadtgebietes erreiche. Des Weiteren fragten sie nach der konkreten Planung und weiteren Abstimmung für den Bahnanschluss Geesthacht und wann das Relaunch des GEFIS stattfinden werde. Sie machten im Hinblick auf die Belastung der Infrastruktur ihre Auffassung deutlich, dass es ein politisches Ziel sein solle, die Zahl der Einpendlerinnen und Einpendler nach Hamburg zu verringern.

Sie erinnerten daran, dass der Erste Bürgermeister Hamburgs den Wunsch geäußert habe, dass alle Pendlerinnen und Pendler in Hamburg wohnen. Auch die GRÜNEN befürworteten sicherlich nicht eine weiterhin hohe Zahl der Pendlerinnen und Pendler, da diese überwiegend ja noch mit dem Auto nach Hamburg führen. Anknüpfend an die Feststellung des ehemaligen schleswig-holsteinischen Innenministers Breitner, dass die Metropolregion kein Dialog-, sondern ein Vollzugsdefizit habe, fragten sie, wo die gemeinsamen Siedlungsplanungen stattfänden. Zu seiner Aufforderung, Doppelarbeit zu vermeiden, indem man beispielsweise die Bauordnungen der beiden Länder anpasse, baten sie um Stellungnahme. Darüber hinaus baten sie um genauere Erläuterung, wie die Verbindlichkeit der erwähnten textliche Ausführung zu der visualisierten Leitbildkarte zu verstehen sei. Dabei sei für sie die Frage, ab welchem Stadium verbindliche Versprechungen gemacht werden könnten, zumal dafür auch die Landesparlamente eine Rolle spielten und manche Planungen sehr langfristig seien.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen zeigten sich über die Intensität der Abstimmungen erfreut und wollten wissen, wieweit bei den anstehenden Planungen die Vereinbarung zur Reduzierung der Flächenversiegelung Berücksichtigung finde. Im Hinblick darauf, dass die U5 bis zum Osdorfer Born, nicht aber bis nach Schenefeld vorgesehen sei, interessierten sie die Planungen und Absprachen dazu. Sie sprachen sodann den von ihnen wahrgenommenen Konflikt

bezüglich des Busbetriebshofs der VHH in Schenefeld an. Nachdem dafür ihrer Kenntnis nach zunächst eine Deponiefläche habe genutzt werden sollen, habe die VHH nun ein Grundstück gekauft, mit dem diese Planung obsolet sei. Sie baten daher um Darstellung des aktuellen Sachstands und der Positionen der beiden Landesregierungen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten sodann nach den Abstimmungen der Körperschaften zu dem Gewerbegebiet in Barsbüttel. Während sie das Gewerbegebiet Rahlstedt-Stapelfeld auf einem guten Weg sähen, werde im Falle von Barsbüttel ihrem Eindruck nach den Empfehlungen des dazu ergangenen Gutachtens nicht gefolgt, wodurch nun eine Gewerbegebietserweiterung an der Landesgrenze unmittelbar an das interkommunale Naturschutzgebiet Stapelfelder Moor grenze.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen kamen bezüglich der Nahverkehrstarife darauf zurück, dass man sich in der letzten Legislaturperiode in Richtung eines Nordtarifs auf den Weg gemacht habe. Sie interessierte der Sachstand hinsichtlich der Reformfähigkeit des Tarifsystems und wie Vertreterinnen und Vertreter Hamburgs zu einem Modell wie im Raum Berlin-Brandenburg stünden, in dem es einen Tarif für alle in der Metropolregion gebe. Sie hielten dies einer Überlegung hinsichtlich einer Übertragbarkeit auf die hiesige Metropolregion für wert.

Zudem wollten sie wissen, ob die beiden Landesregierungen gegenüber den Erwartungen der Bundesregierung zu Bahnreform und Deutschland-Takt eine gemeinsame strategische Linie verfolgten und inwieweit sich Hamburg mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-Nettelburg anfreunden könne, zumal Geesthacht als einzige schleswig-holsteinische Mittelstadt über keinen eigenen Gleisanschluss verfüge und Pendlerinnen und Pendler auf östlicher Seite wieder dichter an die Metropolregion herangeführt würden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter gaben zu bedenken, dass es bei den Landesplanungen grundsätzlich um die Nutzung der knappen Ressource Raum gehe. Takte im Verkehrsverbund oder Ticketpreise seien hierbei nicht Thema. Zu der von den Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE genannten Äußerung des ehemaligen Ministers erklärten sie, dass Hamburg und Schleswig-Holstein nicht allein die Metropolregion darstellten und es möglicherweise in Niedersachsen oder in Mecklenburg-Vorpommern noch Vollzugsdefizite geben möge, wenn der Prozess ihrem Eindruck nach auch in der Metropolregion gut laufe.

Die angesprochenen Bauordnungen beträfen den Bereich der Bauministerkonferenz. Die aktuelle Synopse, in der die Bauordnungen der Länder der Musterbauordnung gegenübergestellt würden, zeige, dass die Abweichungen nicht sehr groß seien. Doch man habe sich darauf verständigt, sich die Musterbauordnung auch noch einmal daraufhin anzugucken, wo es Angleichungsmöglichkeiten des Wordings gebe, damit die Auslegung mancher Begrifflichkeiten nicht so unterschiedlich ausfalle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, die Themen des HVV und der Tarife würden zwischen den Aufgabenträgern länderübergreifend intensiv erörtert. Die Bürgerschaft habe vor einigen Monaten eine intensive Verbesserung der Angebote auf der angesprochenen Strecke beschlossen, womit zur Schaffung höherer Kapazitäten an dieser Stelle beigetragen werde.

Hinsichtlich Geesthachts sagten sie für die Hamburger Seite, dass man verkehrspolitisch schon ein Interesse daran habe, die Verkehre in das nächste große Zentrum, nämlich nach Bergedorf, zu führen. Dies sei bislang auch wegen vieler technischer Aspekte nicht optimal gelöst. Wegen der Schwierigkeit des Themas wollten sie zunächst die Meinungsbildung in Schleswig-Holstein verfolgen und seien dann gesprächsbereit.

Hinsichtlich des Ziels der Verringerung der Pendlerzahlen gebe es divergierende Auffassungen gegenüber der der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE. Sie hielten einen gemeinsamen Arbeitsmarkt für richtig, wobei die Überschreitung einer Landesgrenze kein Kriterium sein solle. Sie betrachteten es als Fortschritt, dass man stets die Metropolregion im Auge habe und der gemeinsame Arbeits-, Wirtschafts- und Lebensraum ein großer Bestandteil des Wohlstandes vieler in der Region sei.

Zum Thema der Reduktion der Flächenversiegelung erklärten sie, dass die Reduktion des Flächenverbrauchs das politische Ziel darstelle.

Zur möglichen Anbindung Schenefelds an die U5 habe es in Abstimmung mit Schleswig-Holstein eine Studie gegeben, nach der der technische und finanzielle Aufwand dafür angesichts der Siedlungsstruktur in Schenefeld zu hoch sei. Daher müsse man sich stärker auf die Achse der S-Bahn beziehen und Busverbindungen verstärken.

Die VHH habe sicherlich nicht vorgehabt, eine Deponiefläche zu kaufen und andere Flächen erworben. Es werde darum gehen, gemeinsam im Hamburger Westen und im Kreis Pinneberg die Elektromobilität zu stärken, denn der Betriebshof der VHH sei ihres Wissens nach der größte Betriebshof in Schleswig-Holstein überhaupt und für den Umstieg auf die Elektromobilität unverzichtbar. Dieses Thema wäre mit der Geschäftsführung zu erörtern.

Zum Aspekt der Pendlerinnen und Pendler meinten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter, dass in der Lebenswirklichkeit der Menschen die Verwaltungs- und politischen Grenzen eine untergeordnete Rolle spielten. Bezüglich der Vollzugsdefizite in der Metropolregion rieten sie, die Ergebnisse der OECD-Studie abzuwarten.

Im Verkehrsbereich sähen sie schon ein gutes Miteinander und das Bewusstsein beider Länder, dass man nur gemeinsam politisch stark beim Bund sein könne. Sie betrachteten durchaus, was beispielsweise das Thema des Deutschland-Taktes für die Projekte bedeute.

Wegen der Anbindung der Stadt Schenefeld befinde man sich mit ihr in einem sehr intensiven Dialog.

Bezüglich des Betriebshofes sei die Planungshoheit der Kommune zu beachten. Da Schleswig-Holstein aber ein Interesse an einer gut funktionierenden Elektromobilität in Hamburg und dem Umland habe, würden sie mit ihren Möglichkeiten zu einer Lösung hinsichtlich des Betriebshofs beitragen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, das GEFEK sei abgeschlossen. Die Premiumflächen hätten sie identifiziert, sodass das Marketing vorangehen könne. Das GEFIS solle in diesem Jahr fertig gestellt werden. Es sei eine hochkomplexe Aufgabe, weil eine Reihe von Gemeinden und Kreisen noch keine georeferenzierten Daten zu den Gewerbestandorten gehabt habe und es auch IT-technisch sehr aufwendig sei.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, beendete der Vorsitzende die Selbstbefassung zu diesem Thema.

### **III. Ausschussempfehlung**

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

Carl-Edgar Jarchow, Berichterstattung