



N i e d e r s c h r i f t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

20. Wahlperiode – 8. Sitzung

am Freitag, dem 16. Februar 2024, 17:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Bernd Buchholz (FDP), Vorsitzender

Kristina Herbst, in Vertretung von Martin Balasus (CDU)

Patrick Pender (CDU)

Tobias Koch (CDU), in Vertretung von Marion Schiefer

Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dirk Kock-Rohwer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), in Vertretung von Bina Braun

Martin Habersaat (SPD)

Beate Raudies (SPD)

Lars Harms (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU)

Andrea Tschacher (CDU)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Bericht von Landesregierung und Senat zur Finanzierung der Innovationsagentur in der Metropolregion Hamburg	4
2.	Bericht von Landesregierung und Senat zu Mobilitätskonzepten in der Metropolregion, insbesondere zu Carsharing- und Bikesharing-Angeboten unter Darstellung von HVV Switch, On-Demand-Verkehren wie hvv hop und MOIA	8
3.	Verschiedenes	12

Der Vorsitzende des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder für Schleswig-Holstein und Hamburg des Schleswig-Holsteinischen Landtags, Abgeordneter Dr. Buchholz, eröffnet die Sitzung um 17.05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des schleswig-holsteinischen Ausschusses fest.

Abgeordneter Pochnicht, Vorsitzender des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, eröffnet die Sitzung des hamburgischen Ausschusses um 17.05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des hamburgischen Ausschusses fest. Der hamburgische Ausschuss beschließt zu den Tagesordnungspunkten 1 und 2 die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft.

Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Bericht von Landesregierung und Senat zur Finanzierung der Innovationsagentur in der Metropolregion Hamburg

Frau Carstens, Staatssekretärin im schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium, berichtet, die OECD habe 2019 in ihrem Bericht ([Umdruck 19/3015](#)) der Metropolregion Hamburg erhebliche Potenziale beispielsweise im Bereich erneuerbare Energien und Wasserstoff attestiert, aber auch Herausforderungen benannt, insbesondere eine große Innovationsschwäche und hohe Fragmentierung. Hier habe der vom Regionsrat am 28. August 2019 beschlossene OECD-Nachfolgeprozess angesetzt und im Rahmen der Zukunftsagenda der Metropolregion Maßnahmen und Projekte entwickelt, um die Herausforderungen zu meistern und die gemeinsamen Chancen zu nutzen. In der folgenden Arbeitsphase habe die Projektarbeitsgruppe Innovation unter Federführung ihres Hauses hier in Schleswig-Holstein die Arbeit aufgenommen und unter breiter Beteiligung der Stakeholder die Erarbeitung einer länderübergreifenden Innovationsstrategie und des Konzepts für eine Innovationsagentur durch die Prognos AG und IMP³rove European Innovation Management Academy begleitet. Die gemeinsame Innovationsagentur solle zum Schwungrat für die länderübergreifenden Innovationsaktivitäten in der Metropolregion werden und dazu Leuchtturmthemen der gemeinsamen Innovationsstrategie aufgreifen sowie eng mit den Innovationsakteuren der Teilräume zusammenarbeiten. Konkret solle sie dabei auf die Bereiche höhere Innovationsdynamik, bessere Nutzung und Vernetzung bestehenden Know-hows und Infrastrukturen sowie stärkere Identifikation mit den Themen der Metropolregion und ihre Sichtbarkeit nach außen fokussieren.

Mit dem Beschluss des Regionsrats vom 14. November 2022 zu einer länderübergreifenden Innovationsstrategie und dem Beschluss des Regionsrats vom 3. Mai 2023 zur Durchführung einer Phase null in Hinblick auf die Gründung einer Innovationsagentur – verbunden mit der Bitte, dass die Länder ihre finanziellen Mittel zur Verfügung stellen und haushalterisch absichern –, sei das Projekt in den letzten 18 Monaten kontinuierlich vorangetrieben worden.

Im Dezember 2023 habe sich Schleswig-Holstein entschieden, aus finanziellen Gründen der Phase null nicht beizutreten. Sie wolle betonen, diese Entscheidung sei rein finanzieller Natur gewesen, wie sie an verschiedenen Stellen, unter anderem im Wirtschaftsausschuss des Landtags, betont habe. In der Folge dieser Erklärung habe es einige Gespräche gegeben unter der Prämisse, dass die Landesregierung das Projekt nach wie vor inhaltlich für richtig halte und die Streichung der Finanzierung aus Problemen des schleswig-holsteinischen Haushalts herrühre. Bedanken wolle sie sich insbesondere für den Austausch mit der Arbeitsgemeinschaft der Hamburger Randkreise. Mit diesen sei man dann übereingekommen, die Finanzierung der Phase null über zwei Jahre gemeinsam zu stemmen. Es gehe um einen Betrag von insgesamt jährlich 125.000 Euro. Die Randkreise würden sich in den kommenden zwei Jahren mit 50.000 Euro beteiligen.

Somit, so Staatssekretärin Carstens, sei sichergestellt, dass Schleswig-Holstein wie ursprünglich geplant in die Phase null einsteige. Klar sei jedoch auch, nach der Phase null müsse mit den anderen Ländern besprochen werden, wie man weiter vorgehen könne. Stakeholder seien hier beispielsweise auch der UV Nord und die IHK. Trotz dieser Unsicherheit in der Zukunft freue sie sich heute, diesen Einstieg in die Phase null dem Ausschuss mitteilen zu können. Gern berichte sie zu gegebener Zeit dem Ausschuss über den Fortgang.

Herr Rieckhof, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, begrüßt die Erklärung von Staatssekretärin Carstens. Er habe auch in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Regionsrates der Metropolregion in den letzten Wochen viele Gespräche geführt mit dem Ziel, die Phase null gemeinsam mit allen beteiligten Bundesländern zu starten. Die Metropolregion Hamburg laufe, wie die OECD konstatiert habe, bei mangelnden Investitionen in Forschung und Entwicklung Gefahr, auch beim Wachstum gegenüber anderen deutschen und europäischen Regionen zu schwächeln. Es brauche eine bessere Verzahnung von Wirtschaft und Wissenschaft. Das Prognos-Gutachten habe hier einige thematische Bereiche benannt, unter anderem Life Sciences, Bioökonomie, Ernährungswirtschaft, Digitalisierung, Mobilitätslösungen und KI. In der Phase null müsse es darum gehen, gemeinsam

darüber nachzudenken, was geeignete Formen der Zusammenarbeit seien. In Bezug auf die haushalterische Absicherung sei die Lage in den anderen beteiligten Ländern nicht so unterschiedlich zu der in Schleswig-Holstein. Nur weil jetzt Mittel zur Durchführung der Phase null bereitgestellt worden seien, bedeute dies nicht, dass die Haushaltsgesetzgeber in allen Ländern sich vollumfänglich und eins zu eins dem Fahrplan des Gutachterkonsortiums verpflichtet hätten. Mit dem derzeitigen Zwischenstand sei er jedoch sowohl als Regionsratsvorsitzender als auch für den Senat vollumfänglich glücklich.

Auf Nachfrage der Abgeordneten Raudies erklärt Staatssekretärin Carstens, das Projekt werde im Landeshaushalt in Einzelplan 06 entweder über die Nachschiebeliste oder über einen Fraktionshaushaltsantrag entsprechend verankert.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt, ob es dabei bleibe, dass bereits in der Phase null ein externer Dienstleister beauftragt werde. – Staatssekretärin Carstens erklärt, man habe von dieser Option Abstand genommen, sondern es solle so sein, dass in den vorhandenen Strukturen der Länder gearbeitet werde, gegebenenfalls mit zusätzlichen Stellen. Für die Koordination sei in der Geschäftsstelle der Metropolregion der Betrag von 500.000 Euro vorgesehen. – Staatsrat Rieckhof ergänzt, man halte eine gutachterliche Beauftragung in Phase null für nicht zwingend. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ministerien seien nach Auffassung des Senats in der Lage, konzeptionell in Phase null an der Innovationsagentur zu arbeiten.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt, ob mit diesem Verzicht auf die Beauftragung externer Gutachter auch sinkende Kosten verbunden seien. – Staatsrat Rieckhof berichtet, das würde er den Akteuren in der Phase null überlassen, auch wenn er sicherlich nichts einzuwenden habe, wenn der Aufwand in der ersten Phase überschaubar bleibe. Im Kern werde es in der Phase null nach seiner Einschätzung insbesondere darum gehen, die Akteure zu vernetzen und zu schauen, welche Angebote sie in eine gemeinsame Innovationsagentur einspeisen könnten.

Auf eine Frage des Abgeordneten Jersch erklärt Staatssekretärin Carstens, die 125.000 Euro in Schleswig-Holstein seien für eine neue Stelle bei der Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WT.SH) vorgesehen. – Staatsrat Rieckhof ergänzt, die Frage sei für Hamburg noch nicht entschieden. Wichtig sei auf jeden Fall eine Zusammenarbeit mit der Innovationskontaktstelle IKS Hamburg. Nach seiner Vorstellung solle nicht in den vier Bundesländern das Rad neu erfunden werden müssen, sondern man schaue, welche Strukturen es bereits gebe und was es gegebenenfalls und sinnvollerweise an zusätzlichen

Strukturen brauche. Das Gutachten habe eine wertvolle Vorarbeit geliefert, auf dessen Basis man nun schaue, was wirklich sinnvoll sei, welchen Schlussfolgerungen des Gutachtens man sich anschlieÙe und welchen nicht.

Auf eine weitere Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz bekräftigt Staatssekretärin Carstens, es gehe in der Tat darum, etwas Gemeinsames zwischen den Ländern in der Metropolregion zu schaffen. – Staatsrat Rieckhof bekräftigt, Ziel müsse es sein, am Zeitplan von zwei Jahren festzuhalten.

Abgeordnete Herbst begrüÙt, es sei eine gute Lösung für die Phase null gefunden. Sie regt an, der Ausschuss möge zu gegebener Zeit von Landesregierung und Senat weiter über den Fortgang unterrichtet werden.

Abgeordneter Dr. Buchholz kritisiert die Erklärung der Landesregierung, sich aus einem Innovationszentrum autonomes Fahren der Metropolregion zurückzuziehen ([Drucksache 20/1774](#) Nummer 3). – Herr von der Heide, Staatssekretär im schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium, erklärt, die vier norddeutschen Bundesländer seien zu der Frage eines Zentrums Autonomes Fahren im intensiven Dialog. Bis jetzt gebe es keine Entscheidung, ob und an welchem Standort das Projekt realisiert werde. – Als Vorsitzender des Regionsrates der Metropolregion erklärt Herr Rieckhof, es gebe offensichtlich mehrere Länder, die Ambitionen hätten, das Zentrum in ihrem Land anzusiedeln. Er würde es begrüÙen, wenn die beteiligten Länder zu einer Einigung kämen. Hamburg habe keine dementsprechenden Pläne, das Zentrum in Hamburg anzusiedeln. – Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Habersaat bekräftigt Staatssekretär von der Heide, die Gespräche seien noch nicht abgeschlossen. Sowohl Mecklenburg-Vorpommern als auch Schleswig-Holstein wünschten sich eine entsprechende Ansiedlung.

2. Bericht von Landesregierung und Senat zu Mobilitätskonzepten in der Metropolregion, insbesondere zu Carsharing- und Bike-sharing-Angeboten unter Darstellung von HVV Switch, On-Demand-Verkehren wie hvv hop und MOIA

Landesregierung, Senat und der Geschäftsführer der Metropolregion, Herr Richter, berichten anhand einer Präsentation ([Umdruck 20/2729](#)).

Abgeordneter Dr. Buchholz berichtet, in Ahrensburg habe die Unterstützung von HVV hop keine Zustimmung mehr gefunden, weil der Zuschussbedarf pro Fahrt und Fahrgast bei 25 Euro gelegen habe. Es stehe die Frage der Finanzierbarkeit im Raum. – Herr Bill, Staatsrat der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Hamburg, ergänzt, auch MOIA sei hochdefizitär. All diese Systeme seien ein Test für die Zukunft und würden auf Dauer nur autonom funktionieren, wenn keine Kosten für Fahrpersonal mehr anfielen.

Auf Fragen des Abgeordneten Pender erklärt Staatsrat Bill, MOIA funktioniere grundsätzlich eigenwirtschaftlich trotz des Zuschusses von 10 Millionen Euro vom Bund. – Staatssekretär von der Heide stimmt zu: Wenn Norderstedt von MOIA bedient werden wolle, müsse die Kommune selbst zahlen. Er betont, das Ziel der Anbieter sei, autonomes Fahren zu testen.

Abgeordnete Pender und Habersaat fragen zum Bikesharing. Abgeordneter Pender bringt einen Anschluss von Norderstedt an Stadtrat auf. Abgeordneter Habersaat kritisiert die Bindung an die Verleihstationen, während man E-Scooter überall stehen lassen könne. – Herr Richter, Geschäftsführer der Geschäftsstätte der Metropolregion, stimmt beiden grundsätzlich zu. Es gehe nicht anders als in einem mühsamen Prozess mit den Kommunen, hier zu einer gemeinsamen Strategie in der Metropolregion zu kommen. – Abgeordneter Brandt bestätigt, es gebe beim Bikesharing ein sehr fragmentiertes Angebot. Lüneburg habe es besser gemacht als andere Kommunen und mit dem hamburgischen Anbieter kooperiert. Bei den Neuverhandlungen, insbesondere ab 2028, müsse man es besser und einheitlicher machen. – Abgeordnete Raudies meint, auch teure Projekte im Bereich Bikesharing flopten, die Nutzerzahlen sanken. Vielleicht brauche es ein einheitliches Buchungssystem über eine App. – Herr Richter sieht dies kritisch. Die eigene App sei der Kernbereich der jeweiligen Anbieter, bei dem sie sich nicht in die Karten schauen lassen wollten. Auch bei einer einheitlichen App bleibe das Problem der Bindung an bestimmte Verleihstationen. – Abgeordneter Pender berichtet, in Norderstedt seien bei einer Firma zwei Stationen von zwei Anbietern installiert worden, was die

Mitarbeiter sehr schätzten. – Herr Richter meint, dies sei keine optimale Lösung. – Abgeordneter Jersch kritisiert den schlechten Kundenservice beim Stadtrad, das mit sinkenden Nutzungszahlen zu kämpfen habe.

Abgeordneter Grage kritisiert, die meisten dieser Mobilitätskonzepte könnten nur mit einer App am Smartphone benutzt werden, was ältere Menschen tendenziell ausschließe. – Staatsrat Bill bestätigt, HVV hop und MOIA seien nur online buchbar. Dies sei ein zu adressierendes Hindernis, insbesondere dann, wenn entsprechende Angebote die einzigen ÖPNV-Angebote sein würden. Insgesamt sei aber die Möglichkeit, wohnortnah abgeholt zu werden, wie es bei MOIA möglich sei, gerade auch für ältere Menschen attraktiv. Auch dürfe man die digitale Kompetenz der Senioren nicht zu gering einschätzen. Insgesamt baue Hamburg barrierearme Taxis stark aus. – Staatssekretär von der Heide bestätigt, auch für Schleswig-Holstein sei dieses Thema gerade im ländlichen Raum sehr wichtig. Wo es geht, werde neben der App eine telefonische Nummer angeboten, was aber kaum angenommen werde.

Zum Hamburg-Takt meint Abgeordneter Jersch, man dürfe bei der Betrachtung des Taktes nicht die Zahl der Züge in beide Richtungen addieren. – Abgeordneter Brandt meint hierzu, die S 2 biete in der Abendrandzeit einen Zehnminutentakt, was für die kleinen Gemeinden dort absolut bedarfsgerecht sei.

Auf eine Frage des Abgeordneten Brandt zur Förderberatung berichtet Herr Richter, ob eine Förderberatung beim Kompetenzzentrum der Metropolregion angesiedelt werde, sei derzeit in der Diskussion. Es dürften auf keinen Fall Konkurrenzstrukturen geschaffen werden. Für die Kommunen sei dies aber ein wichtiges Thema.

Auf eine Frage des Abgeordneten Raudies zu Verkehrszahlen berichtet Staatsrat Bill, es gebe 350.000 Einpendler und ungefähr 120.000 bis 150.000 Auspendelnde in Bezug auf die Stadt Hamburg. Hinzu kämen noch Freizeitverkehre. – Abgeordnete Raudies meint, dies müsse man bei den Planungen berücksichtigen, vor allem dann, wenn Pendelziele nicht im Stadtzentrum, sondern in Gewerbegebieten lägen. – Staatsrat Bill bestätigt dies. Der Ausbau der primären Pendelachsen sei das Wichtigste, um dann in einem zweiten Schritt die genauen Ziele anzugucken und anzubinden, beispielsweise durch Tangentialverbindungen.

Auf eine Frage der Abgeordneten Raudies zur Zahl der HVV-Abos berichtet Staatssekretär von der Heide, von 300.000 in Schleswig-Holstein verkauften Deutschlandtickets entfielen

142.000 auf den HVV. Es handele sich um ein sehr erfolgreiches Programm. In Bezug auf die Pendlerzahlen verweist er auf die Daten des Pendleratlases der Bundesanstalt für Arbeit.

In Bezug auf die Park-and-Ride-Anlagen berichtet Herr Richter, diese gehörten den Kommunen, sodass es nicht möglich sei, die Preise einheitlich festzulegen. Auch hier sei die Koordination ebenso erforderlich wie mühsam.

Abgeordneter Buschhüter weist darauf hin, Angebote wie MOIA oder HVV hop seien Versuche, bei denen klar sei, dass sie nur mit autonomem Fahren wirtschaftlich betrieben werden könnten. – Staatssekretär von der Heide meint, hierfür brauche es ein Serienfahrzeug, was in der Europäischen Union derzeit noch nicht absehbar sei.

Zur Anregung des Abgeordneten Buschhüter, den Tarif zu vereinheitlichen, meint Staatsrat Bill, schon jetzt sei es möglich, mit einem Ticket in zwei Tarifen beispielsweise von Hamburg bis Flensburg unterwegs zu sein. In Bezug auf autonomes Fahren sei inzwischen Konsens, dass die intelligente Infrastruktur ins Auto und nicht auf die Straße müsse. Dies sei auch die Grundlage des Betriebes von MOIA und HVV hop. Nächster Schritt sei dann perspektivisch der Betrieb mit Sicherheitsfahrern, bei denen erfasst werde, wie häufig sie eingreifen müssten. Grundsätzlich sei die Frage zu klären, ob die Gesellschaft bereit sei zu akzeptieren, dass beim autonomen Fahren Menschen zu Schaden oder gar zu Tode kommen dürften.

Abgeordneter Pender spricht die Probleme mit E-Scootern an. – Staatsrat Bill meint, 11 Millionen Fahrten in Hamburg zeugten grundsätzlich von einem Mobilitätsbedürfnis in diesem Bereich. Die Probleme seien bekannt und würden im engen Austausch mit den Anbietern angegangen, beispielsweise durch GPS-gesteuerte Parkverbotszonen. Bei Verstößen würden Ordnungswidrigkeiten verhängt, wobei diese nicht von allen Anbietern immer an die Endnutzer weitergegeben würden. Innerhalb des Ringes 2 dürfe jeder Anbieter nur 1.000 Scooter vorhalten. Insgesamt verbessere sich die Situation.

Auf eine Frage des Abgeordneten Pender zu Einlasskontrollen im HVV berichtet Staatsrat Bill, es sei vor vielen Jahrzehnten eine Grundsatzentscheidung gewesen, auf entsprechende Barrieren zu verzichten, um auch das Betreten und insbesondere Entfluchten der Stationen in großer Geschwindigkeit zu ermöglichen.

Abgeordneter Harms lobt das Park-and-Ride-Konzept der Freien und Hansestadt Hamburg. – Staatsrat Bill berichtet, ein HVV-Jahresticket sei Voraussetzung, um ein Jahresticket zum Parken in einer P&R-Anlage zu erhalten. Einige Anlagen seien sehr gut ausgelastet, aber nicht alle. Der Betrieb erfolge durch eine Tochter der Hochbahn und somit indirekt durch die Stadt. Der Betrieb werde aus den Einnahmen finanziert, wobei die Stadt die Investition zur Errichtung trage.

3. Verschiedenes

Die Ausschüsse tauschen sich über Einzelheiten der Reise in die Metropolregion Den Haag/Rotterdam aus.

Der stellvertretende Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses, Abgeordneter Pender, sowie der Vorsitzende des hamburgischen Ausschusses, Abgeordneter Pochnicht, schließen die Sitzungen um 19:00 Uhr.

gez. Dr. Bernd Buchholz
Vorsitzender

gez. Dr. Sebastian Galka
Geschäfts- und Protokollführer