

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

Wirtschaftsausschuss

16. WP - 79. Sitzung

am Mittwoch, dem 5. November 2008, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)	Vorsitzender
Johannes Callsen (CDU)	
Jürgen Feddersen (CDU)	
Hartmut Hamerich (CDU)	i. V. von Karsten Jasper
Thomas Stritzl (CDU)	
Anette Langner (SPD)	
Birgit Herdejürgen (SPD)	i. V. von Regina Poersch
Olaf Schulze (SPD)	
Dr. Heiner Garg (FDP)	
Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	

Weitere Abgeordnete

Lars Harms (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Bernd Schröder (SPD)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Bericht der Investitionsbank 2007	5
Drucksache 16/2151	
2. Wettbewerb bei Schienenverkehrsleistungen erhalten	7
Antrag der Fraktionen von FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 16/1886	
3. Konzept zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt- Querung	9
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/2249	
4. Ausbau der Bundesstraße B 5 nicht verschieben	11
Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 16/2253	
5. Aufwertung des IFM-GEOMAR, Kiel, zum Nationalen Meeres- forschungsinstitut	12
(Vereinbarung im Wirtschaftsausschuss am 3. September 2008)	
6. Jugend in Schleswig-Holstein	13
Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU Drucksache 16/2228	

7. Beschlüsse des Altenparlaments	14
Schreiben des Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages Umdruck 16/3520	
8. Sitzungstermine des Wirtschaftsausschusses für das erste Halbjahr 2009 - Entwurf	15
Umdruck 16/3593	
9. Verschiedenes	16

Der Vorsitzende, Abg. Arp, eröffnet die Sitzung um 10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bericht der Investitionsbank 2007

Drucksache 16/2151

(überwiesen am 18. Juli 2008 an den **Finanzausschuss** und den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung)

Vorstandsvorsitzender Koopmann erläutert einleitend, am Stichtag 31. Dezember 2007 seien rund 355 Vollzeitkräfte in der Bank beschäftigt gewesen. Der im Vergleich zum Vorjahr - Stand 31. Dezember 2006 mit 363 Vollzeitkräften - zu verzeichnende Personalabgang liege in der Umsetzung durchgeführter Prozessanalysen und einer natürlich Fluktuation begründet. Nach wie vor biete die IB bedarfsorientiert folgende Ausbildungen an: Bankkauffrau/-mann, Bürokauffrau/-mann, Bachelor of Arts und Bachelor of Science. Die Bachelor-Studiengänge fänden als duale Ausbildung mit der Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein statt. Ab 2008 werde erstmalig der Studiengang Bachelor of Arts auch als triale Ausbildung mit der Fachhochschule Westküste angeboten. „Trial“ bedeute, dass die Ausbildung in Kooperation zwischen Ausbildungsbetrieb, Berufsschule und Hochschule stattfinde. Auch im Geschäftsjahr 2007 seien alle Auszubildenden bei der IB nach Ende ihrer Ausbildungszeit in ein Beschäftigungsverhältnis übernommen worden. Per 31. Dezember 2007 habe die IB 406 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Zum Geschäftsvolumen 2007 und 2008 sei zu berichten, dass auch 2007 wiederum ein Wachstum im Neugeschäft eingetreten sei. Mit 1,85 Milliarden € sei ein sogenannten Förderrekord erreicht worden. Für 2008 deute sich wieder eine recht erhebliche Überschreitung dieses positiven Ergebnisses ab. Die Bank erwarte erstmals eine Entwicklung jenseits der 2 Milliarden €.

Herr Koopmann geht sodann auf die Sparten Wirtschaft, Immobilien/Städtebauförderung und Arbeitsmarkt- und Strukturförderung aus dem Leistungsspektrum der Bank ein, die dem Geschäftsbericht mit Stand 1. Juni 2008 auf den Seiten 18 ff., 28 ff. und S. 42 ff. zu entnehmen sind.

Zur Ertragslage verweist er auf die Seiten 64 ff., auf denen die Ergebnisentwicklung 2003 bis 2007 dargestellt ist. Die Entwicklung der Erträge sei besser verlaufen als geplant, und der Ergebnisbeitrag der Marktbereiche sei aufgrund des erfreulichen Neugeschäftswachstums gestiegen. Der Rückgang des Fristentransformationsergebnisses sei nicht ganz so stark wie geplant ausgefallen. Insgesamt habe der Zinsüberschuss hierdurch mit 58,6 Millionen € leicht über dem des Vorjahres - 58 Millionen € - gelegen. Der Jahresüberschuss habe wie 2006 wiederum 5,9 Millionen € betragen, sodass nach Zuführung von 4,9 Millionen € in die Gewinnrücklage die Ausschüttung an das Land Schleswig-Holstein 1 Million € für 2007 betrage. Aufgrund der positiven Situation der Bank werde die Ausschüttung in Zukunft um 50 % erhöht werden, sich mithin auf 1,5 Millionen € belaufen.

In der folgenden kurzen Aussprache sagt Herr Koopmann zu, dem Ausschuss eine schriftliche Übersicht der NordwestLotto GmbH in Bezug auf getätigte Spielsätze in Schleswig-Holstein im Zeitraum von 2004 bis 2008 nachzureichen (s. Umdruck 16/3669).

Die Ausschussmitglieder nehmen sodann den Bericht der Investitionsbank 2007 abschließend zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Wettbewerb bei Schienenverkehrsleistungen erhalten

Antrag der Fraktionen von FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
Drucksache 16/1886

(überwiesen am 29. Februar 2008)

hierzu: Umdrucke 16/3300, 16/3488, 16/3618

M Dr. Marnette rekapituliert, das Teilnetz Nord sei seit 1997 als erstes Teilnetz in Stufen ausgeschrieben und vergeben worden. Die Verträge endeten im Dezember 2011. Das bisher noch nicht ausgeschriebene Teilnetz Mitte solle bis zum Dezember 2014 vergeben werden.

Das neue Vergabeverfahren für das Teilnetz Nord müsse Ende 2008 beginnen, damit ausreichend Zeit verbleibe, um den Betrieb auf der Strecke Ende 2011 aufnehmen zu können.

Bei der Vergabe verfolge man folgende Strategie: absolute Transparenz, diskriminierungsfreie Vergabe, Berücksichtigung des Wettbewerbs und Rechtssicherheit.

In die Neuverhandlungen - so betont M Dr. Marnette - solle nach dem förmlichen Verfahren nach VOL eingestiegen werden. Er sei davon überzeugt, dass dies dem Land die Erfüllung der zuvor genannten vier Kriterien am besten biete. Sollte man mit diesem Verfahren nach VOL nicht zurechtkommen, könne auch auf direkte Verhandlungen umgestellt werden. Diese Mehrstufige Vorgehensweise biete eine Reihe von Vorteilen. Im Verfahren nach VOL werde man sehen, wie die Wettbewerbssituation sei, werde man Transparenz erlangen; würde man hier in einen Status kommen, den das Land nicht akzeptieren könnte, würde man auch in die Stufe der Direktverhandlungen eintreten.

Die Frage von Abg. Harms unter Bezugnahme auf den von FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Abgeordneten des SSW vorgelegten Antrag, ob im Verfahren auch die Möglichkeit der Ausschreibung in Teillosen geprüft werde beziehungsweise realisiert werde, bejaht M Dr. Marnette. Dies sei vorgesehen.

Abg. Dr. Garg hält mit Genugtuung fest, dass das von M Dr. Marnette vorgetragene Vergabeverfahren die in der Vergangenheit von der Opposition hierzu eingenommene Haltung stütze.

Abg. Callsen erklärt, dass diesbezüglich nun nicht der Eindruck entstehen dürfe, dass beim letzten Verfahren irgendetwas nachteilig gewesen wäre. Deshalb wolle er noch einmal daran erinnern, dass das Land im Ergebnis Millionenbeträge im Haushalt bei gleichzeitig besserem Qualitätsangebot im Bereich des Teilnetzes Ost gespart habe. Das von M Dr. Marnette vorgelegte Verfahren mache in seiner Stufigkeit auch deutlich, dass am Ende ein Ergebnis stehen müsse, das den Qualitätsanforderungen gerecht werde, das aber auch im finanziellen Interesse des Landes liege. Er legt sodann mit Umdruck 16/3618 einen von CDU und SPD formulierten Antrag zum Wettbewerb bei Schienenverkehrsleistungen vor.

Abg. Dr. Garg erklärt auch unter Bezugnahme auf seine positive Bewertung des von M Dr. Marnette nunmehr vorgestellten Verfahrens, dass er es satt sei, dass auch bei 100-prozentiger inhaltlicher Übereinstimmung Anträge der Opposition mit einem nachgeschobenen eigenen Antrag der Koalitionsfraktionen „vom Tisch gestimmt“ würden. Er beantragt alternative Abstimmung über die Drucksache 16/1886 und den Umdruck 16/3618.

Nach folgender alternativer Abstimmung über die Drucksache 16/1886 und den Umdruck 16/3618 empfiehlt der Ausschuss mit den Stimmen von CDU und SPD dem Landtag die Annahme des Antrags in der Fassung des Umdrucks 16/3618.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, bittet den Wirtschaftsminister auch an dieser Stelle noch einmal, den Ausschuss jeweils zeitnah über alle Schritte des Verfahrens zu informieren. - M Dr. Marnette sagt dies zu.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Konzept zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 16/2249

(überwiesen am 9. Oktober 2008)

hierzu: Umdruck 16/3653

M Dr. Marnette nimmt zunächst Bezug auf den am 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark geschlossenen Staatsvertrag und erklärt, hinsichtlich des Ausbaus der Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite sei vereinbart worden, die B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden spätestens bis zur Eröffnung der festen Fehmarnbelt-Querung im Jahre 2018 vierspurig auszubauen und die Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden - ebenfalls spätestens bis 2018 - zu elektrifizieren und spätestens bis zum Jahr 2025 zweigleisig auszubauen. Mit den Planungen für den Ausbau der B 207 sei bereits Mitte 2007 begonnen worden. Angestrebt werde, den Planfeststellungsbeschluss bis Ende 2011 zu erreichen und mit dem Bauanfang 2012 zu beginnen, sodass der Ausbau der B 207 bereits Ende 2015, also drei Jahre vor dem vertraglich vereinbarten Termin, fertiggestellt wäre.

Für den Ausbau der Schienenstrecke habe das Bundesverkehrsministerium eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG mit einem Volumen von rund 14 Millionen € geschlossen. Die Fertigstellung dieses Ausbauvorhabens kalkuliere die Bahn mit Ende 2018.

Die Kosten für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen seien mit rund 5,6 Milliarden € veranschlagt; hiervon entfielen nach bisheriger Kalkulation rund 840 Millionen € auf den Ausbau der Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen auf deutscher Seite.

Die Landesregierung von Schleswig-Holstein habe in den Verhandlungen zum Staatsvertrag eine finanzielle Beteiligung von bis zu 60 Millionen € für den Ausbau der Hinterlandanbindungen gegenüber dem Bund zugesagt, selbstredend vorbehaltlich der Zustimmung durch den Schleswig-Holsteinischen Landtag. Hierüber sei der Landtag am 11. Juli 2007 durch den Ministerpräsidenten informiert worden. Inzwischen sei mit dem Bund geklärt, dass dieser Betrag der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden solle. Der Bund stelle dafür für den Ausbau

der B 207 60 Millionen € zusätzlich zur Verfügung. Der verbleibende Betrag von rund 38 Millionen € sei aus der jährlichen Quote für Bundesstraßen in Schleswig-Holstein zu erbringen.

Hinsichtlich der Fehmarnsundbrücke sei im Staatsvertrag vereinbart, dass diese weiterhin zweistreifig für den Straßenverkehr und eingleisig für die Schienenstrecke bleiben solle. Ein Verkehrsgpass über die Fehmarnsundbrücke sei vorerst nicht zu befürchten, weil die Verkehrsabläufe auf diesem relativ kurzen Teilstück durch betriebliche Maßnahmen optimiert werden könnten. Sollte sich hier die Entwicklung aufgrund steigender Verkehrszahlen anders darstellen, werde zu gegebener Zeit auch hierfür eine Lösung zu finden sein.

Die vollständigen Aussagen des Wirtschaftsministers zu diesem Tagesordnungspunkt sind dem Umdruck 16/3653 zu entnehmen, der dieser Niederschrift als Anlage beigelegt ist.

Angesichts der von M Dr. Marnette getroffenen Aussagen zur Planung und Finanzierung der Hinterlandanbindungen ist der Antragsteller, Abg. Dr. Garg, damit einverstanden, den Antrag Drucksache 16/2249 durch das Plenum für erledigt erklären zu lassen. - Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag einstimmig, die Drucksache 16/2249 für erledigt zu erklären.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Ausbau der Bundesstraße B 5 nicht verschieben

Antrag der Abgeordneten des SSW
Drucksache 16/2253

(überwiesen am 9. Oktober 2008)

M Dr. Marnette nimmt Bezug auf die bisherige Diskussion zum Ausbau der B 5 und betont, nach Aktivierung zusätzlicher Mittel könnten die Planungsaufträge jetzt auch ohne weitere Zeitverzögerung durchgeführt werden. Man sei inzwischen wieder in den „beschleunigten Zustand“ gekommen, den man diesbezüglich ursprünglich gehabt habe. Zu betonen sei aber auch an dieser Stelle, dass es nicht darum gegangen sei, ein Projekt Fehmarnbelt-Querung gegen die B 5 auszuspielen. Die Mittel für die B 5 stünden nunmehr zur Verfügung, sodass nach den Planfeststellungsschritten auch ganz zügig mit den Baumaßnahmen in den einzelnen Abschnitten begonnen werden könne.

Auf eine Nachfrage von Abg. Harms erwidert M Dr. Marnette, dass man für den Bereich Tönning-Husum für den dreistreifigen Ausbau über 42,8 Millionen € rede und bezüglich der sich nördlich von Husum anschließenden Verlegung der B 5 zwischen Bredstedt und Hattstedt über 54 Millionen €. Er, M Dr. Marnette, gehe aber davon aus, dass man diese Maßnahmen nach Abschluss der Planungsarbeiten „sauber hinkriegen“ werde.

Abg. Harms sieht mit dieser Auskunft die Intension seines Antrags Drucksache 16/2253 erfüllt und ist damit einverstanden, dem Landtag vorzuschlagen, den Antrag für erledigt zu erklären. - Dies beschließt der Ausschuss im Folgenden einstimmig.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Aufwertung des IFM-GEOMAR, Kiel, zum Nationalen Meeresforschungsinstitut

(Vereinbarung im Wirtschaftsausschuss am 3. September 2008)

Auf der Grundlage des Entwurfs einer Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses, der von den Fraktionen CDU, SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und von den Abgeordneten des SSW mit Umdruck 16/3615 vorgelegt wird, beschließt der Ausschuss einstimmig, dem Landtag vorzuschlagen, die nachstehende Resolution anzunehmen:

Zuerkennung des Status „Deutsches Meeresforschungszentrum“ für das Leibniz-Institut für Meereswissenschaften IFM-GEOMAR in Kiel

Der Schleswig-Holsteinische Landtag fordert die Bundesregierung auf, dem Leibniz-Institut für Meereswissenschaften IFM-GEOMAR in Kiel aufgrund seines deutschlandweit einzigartigen Forschungsspektrums im Bereich des Blauen Ozeans („vom Meeresboden der Tiefsee bis zur Atmosphäre über dem Meer“) sowie seiner internationalen Anerkennung, seiner wissenschaftlichen Leistungsfähigkeit, personellen Größe und der umfangreichen meeresstechnischen Infrastruktur kostenneutral für Bund und Länder den Status des „Deutschen Meeresforschungszentrums“ zuzusprechen, um damit die europäische und internationale Sichtbarkeit der deutschen Meeresforschung deutlich zu erhöhen und um national klare Zuständigkeiten zu schaffen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Jugend in Schleswig-Holstein

Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU
Drucksache 16/2228

(überwiesen am 8. Oktober 2008 an den **Sozialausschuss**, den Bildungsausschuss und den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung)

Die Ausschussmitglieder kommen überein, die Beratung über die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage nach Vorliegen der Ergebnisse der vom federführenden Sozialausschuss hierzu für Anfang 2009 geplanten mündlichen Anhörung aufzunehmen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Beschlüsse des Altenparlaments

Schreiben des Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Umdruck 16/3520

Die Ausschussmitglieder nehmen die in Umdruck 16/3520 aufgelisteten Beschlüsse des Altenparlaments zur Kenntnis und stellen es den Fraktionen anheim, daraus gegebenenfalls erwachsende Initiativanträge in den Landtag einzubringen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

**Sitzungstermine des Wirtschaftsausschusses für das erste
Halbjahr 2009 - Entwurf**

Umdruck 16/3593

Der Ausschuss billigt die in Umdruck 16/3593 angegebenen Sitzungstermine.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Abg. Dr. Garg nimmt Bezug auf den Umdruck 16/3407 und fragt, ob die darin angesprochenen Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Anschluss des Nordkorridors an den Flughafen Hamburg inzwischen abgeschlossen sei. Sollte dies der Fall sein, bittet er um entsprechende Unterrichtung im Wirtschaftsausschuss in der nächsten Sitzung am 26. November 2008. - Die Vertreter des MWV sagen zu, dieser Frage nachzugehen und der sie begleitenden Bitte nachzukommen.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, schließt die Sitzung um 11:35 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer

Schleswig-Holsteinischer Landtag □
Umdruck 16/3653

Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Hans-Jörn Arp
Landeshaus
Düsternbrooker Weg

24105 Kiel

Kiel, 14. November 2008

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Antrag der FDP-Fraktion „Konzept zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung“ (Drs. 16/2253) wurde am 5. November 2008 im Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages erörtert. Wie von MdL Dr. Garg in dieser Sitzung erbeten, bin ich gerne bereit, den Sachverhalt schriftlich darzustellen.

In dem am 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark geschlossenen Staatsvertrag wurde hinsichtlich des Ausbaus der Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite folgendes vereinbart:

- Die B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden soll spätestens bis zur Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung im Jahre 2018 vierspurig ausgebaut werden.
- Die Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden soll - ebenfalls spätestens bis 2018 - elektrifiziert werden und spätestens nach weiteren 7 Jahren - somit bis zum Jahr 2025 - zweigleisig ausgebaut werden.

Mit den Planungen für den Ausbau der B 207 wurden bereits unmittelbar nach Unterzeichnung des Memorandum of Understanding am 29. Juni 2007 durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr als Auftragsverwaltung begonnen. Angestrebt wird, den Planfeststellungsbeschluss bis Ende 2011 zu erreichen und mit dem Bau Anfang 2012 zu beginnen, so dass der Ausbau der B 207 bereits Ende 2015 - also noch drei Jahre vor dem vertraglich vereinbarten Termin - fertig gestellt wäre.

Für den Ausbau der Schienenstrecke hat das Bundesverkehrsministerium eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG mit einem Volumen von rd. 14 Mio. Euro geschlossen. Der erste Schritt ist eine Vorstudie, in der alternative Varianten untersucht und bewertet werden. Mit den Arbeiten wurde begonnen, die Vorstudie soll in 2009 abgeschlossen werden und konkrete Vorschläge für die anschließende Planung aufzeigen. Der Planfeststellungsbeschluss soll bis spätestens 2015 erreicht werden. Für die bauliche Umsetzung des Ausbauvorhabens kalkuliert die Bahn drei Jahre mit Fertigstellung bis Ende 2018.

Die Kosten für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen werden auf rund 5,6 Mrd. Euro veranschlagt. Hiervon entfallen nach bisheriger Kalkulation rund 840 Mio. Euro auf den Ausbau der Straßen- und Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite. In Artikel 5 Abs. 4 des Staatsvertrages haben sich die Vertragsparteien unter anderem darauf verständigt, bei wesentlichen Kostensteigerungen im Zusammenhang mit den Hinterlandanbindungen die Lage aufs Neue zu erörtern. Dabei soll ein bedarfsgerechter Ausbau der Schienenhinterlandanbindung sichergestellt werden.

Die Landesregierung hat in den Verhandlungen zum Staatsvertrag eine finanzielle Beteiligung von bis zu 60 Mio. Euro für den Ausbau der Hinterlandanbindungen gegenüber dem Bund zugesagt - natürlich vorbehaltlich der Zustimmung des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Hierüber wurde der Landtag am 11. Juli 2007 durch Ministerpräsident Carstensen informiert. Inzwischen ist mit dem Bund geklärt, dass dieser Betrag der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden soll. Der Bund stellt dafür für den Ausbau der B 207 60 Mio. € zusätzlich zur Verfügung. Der verbleibende Betrag von rund 38 Mio. € ist aus der jährlichen Quote für Bundesstraßen in Schleswig-Holstein zu erbringen.

Hinsichtlich der Fehmarnsundbrücke wurde im Staatsvertrag vereinbart, dass diese weiterhin zweistreifig für den Straßenverkehr und eingleisig für die Schienenstrecke bleiben soll. Ein Verkehrsengpass über die Fehmarnsundbrücke ist vorerst nicht zu befürchten, da die Verkehrsabläufe auf diesem relativ kurzen Teilstück durch betriebliche Maßnahmen optimiert werden können. Sollte sich jedoch herausstellen, dass die Fehmarnsundbrücke aufgrund steigender Verkehrszahlen zu einem Nadelöhr zu werden droht, wird man zu gegebener Zeit auch hierfür eine Lösung finden, etwa durch den Bau einer parallelen Brücke oder eines Tunnels. Im Zuge der Revision der Bundesverkehrswegeplanung wird die Landesregierung dieses Anliegen erneut vorbringen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Werner Marnette