

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Geschäftsstelle des Petitionsausschusses

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

Petitionsausschuss (36. Sitzung)

Wirtschaftsausschuss (41. Sitzung)

am Dienstag, den 30.09.2014 um 10.00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Anwesende Abgeordnete des Petitionsausschusses

Uli König (PIRATEN)

Volker Dornquast (CDU)

Hans-Jörn Arp (CDU)

Klaus Jensen (CDU)

Hans Hinrich Neve (CDU)

Bernd Heinemann (SPD)

Tobias von Pein (SPD)

Beate Raudies (SPD)

Detlef Matthiesen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Burckhard Peters (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Vorsitzender

i. V. Hauke Götsch

Anwesende Abgeordnete des Wirtschaftsausschusses

Christopher Vogt (FDP) Vorsitzender

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Olaf Schulze (SPD)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Flemming Meyer (SSW)

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

Einzigster Punkt der Tagesordnung:

Anhörung der Vertrauenspersonen der Volksinitiative „Neue Wege für Schleswig-Holstein – A 20 endlich fertigstellen“ gemäß Art. 41 Abs. 1 Satz 4 Landesverfassung in Verbindung mit § 10 Abs. 1 Volksabstimmungsgesetz

Antrag der Volksinitiative – [Drucksache 18/2248](#)

Stellungnahme der Volksinitiative – [Umdruck 18/3262](#)

hierzu: Anlage 1 zur Niederschrift

Der Vorsitzende des federführenden Petitionsausschusses, **Abg. König**, eröffnet die gemeinsame Sitzung mit dem Wirtschaftsausschuss um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Herr Bruns, Vertrauensperson der Volksinitiative, bedankt sich für die Einladung zur Anhörung. Er kündigt an, in einem ersten Statement zu versuchen, noch einmal die Gesamtproblematik darzulegen. Bekannt sei, dass seit vielen Jahren die A 20 das wesentlichste Infrastrukturprojekt in Schleswig-Holstein sei. Dazu hätten sich zumindest die großen Parteien, der SSW, die FDP und auch die PIRATEN bekannt. Auch wenn dies Fakt sei, gebe es leider das Problem, dass bis jetzt nicht viel passiert sei.

Als grundsätzliche Ziele der Volksinitiative nennt er die rasche und deutliche Verbesserung der Infrastruktur in Schleswig-Holstein, den Abbau der massiven Wettbewerbsnachteile für die Transport- und Logistikunternehmen sowie für die Tourismusbranche in Schleswig-Holstein. Letztendlich gehe es auch um einen Stopp der Arbeitsplatzvernichtung, der damit einhergehe. Gerade in der letzten Woche habe es die Information gegeben, dass ein weiteres Unternehmen an der Westküste aufgrund der Verkehrssituation seinen Standort, jedenfalls große Teile des Standortes, in Richtung südlich von Hamburg verlegen werde.

Herr Bruns nimmt weiter Bezug auf die als Tischvorlage verteilten Karten (Anlage 1). Die erste Übersichtskarte sei inzwischen sechs Jahre alt, die zweite sei gestern Abend von den Seiten der Landesregierung im Internet heruntergeladen worden. Die Übersichtskarten aus diesen beiden Jahren seien absolut identisch, lediglich die Zahlen im Hinblick auf die Realisierungsjahre seien unterschiedlich.

Herr Bruns weist darauf hin, dass er bereits seit 24 Jahren in Schleswig-Holstein lebe und in dieser Zeit die unterschiedlichsten Wirtschaftsminister erlebt habe. Es sei immer wieder bemerkenswert festzustellen, dass genau diese Karte, die hier auch als Tischvorlage vorliege, ein wahnsinnig langes Leben führe. Es habe sie bereits vor der Jahrtausendwende gegeben. Sie sei ein Beleg dafür, dass das, was gesagt worden sei, was damals erzählt und versprochen worden sei, niemals auch nur ansatzweise eingehalten worden sei. Das betreffe nicht nur die Regierungsverantwortung der SPD, sondern auch genauso die der CDU. Es sei festzustellen, dass nicht nur alle Versprechungen nicht eingehalten worden seien, nicht alle Zielvorgaben eingehalten worden seien, sondern dass darüber hinaus massiv getäuscht worden sei, indem im Grunde genommen jedes Mal die auf der Karte ausgewiesenen Zahlen Jahr für Jahr nach oben geschraubt worden seien. Das aktuelle Beispiel dafür liege ebenfalls auf dem Tisch.

Herr Bruns nimmt weiter Bezug auf die Veranstaltung mit Minister Meyer im Januar d. J., die aus seiner Sicht sehr gut gewesen sei. Die Volksinitiative sei jetzt aber sehr gespannt, ob die Zusagen, die der Minister im Januar in Itzehoe gemacht habe, am 27. Oktober 2014 - auf diesen gemeinsamen zweiten Termin habe man sich damals verständigt - als eingehalten abgehakt werden könnten. Damals sei versprochen worden, dass bis zu dem Zeitpunkt zumindest die Planreife für den Tunnel da sein werde. Aus Sicht der Volksinitiative werde der Tunnel einer der Knackpunkte bei der gesamten Planung sein, denn für den Tunnel müsse man eine Bauzeit von sechs bis sieben Jahren rechnen. Wenn man schnell anfangen wolle, müsse man deshalb an der Stelle anfangen. Er freue sich schon auf den Auftritt von Staatssekretär Ferlemann und auch Minister Meyer demnächst in Brunsbüttel beim Brunsbütteler Industrietag.

Herr Bruns nennt weitere Argumente, warum die A 20 so schnell wie möglich gebaut werden müsse. Gerade vor dem Hintergrund des Ausbaues der A 7 werde eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung benötigt. Im Moment benötige man zwei bis drei Stunden, um quer durch Schleswig-Holstein zu kommen. Es müsse Schluss sein mit den Staus vor Hamburg - für Pendler, für Touristen, aber auch für das Logistikgewerbe. Die schnellere Umfahrung von Hamburg sei unbedingt erforderlich. Darüber hinaus sei auch der wirtschaftliche Anschluss an die Häfen in Niedersachsen, insbesondere an Wilhelmshafen, notwendig. Es sei lebensnotwendig für Hamburg, dass in diesem Bereich etwas passiere. Die Westküste Schleswig-Holsteins müsse besser angebunden werden, diese sei bisher sehr stiefmütterlich behandelt worden. In diesem Zusammenhang erinnert er an die Diskussion über die B 5, bei der man seit 25 Jahren auf der Stelle trete.

Darüber hinaus müsse dafür gesorgt werden, dass die Industrie an der Unterelbe, in Brunsbüttel und den anderen Regionen, konkurrenzfähig bleibe. Dies könne nur durch die Schaffung von Infrastruktur gelingen. Es müsse dafür gesorgt werden, dass der Tourismus an der West-

küste zusätzliche Impulse erhalte und sichergestellt werden, dass die schleswig-holsteinischen Logistikunternehmen, die Arbeitsplätze zur Verfügung stellten und zur Bruttowertschöpfung des Landes beitragen, näher an die Märkte angebunden würden. Es dürfe also kein Zaun um Schleswig-Holstein gezogen werden, auch vor dem Hintergrund der auf Jahre noch andauernden Baustelle an der A 7. Das Land dürfe sich nicht zum Naturschutzgebiet erklären, denn die Volksinitiative wolle, dass alle Bürger hier leben und arbeiten, vor Ort in Schleswig-Holstein ihr Geld verdienen, könnten. Voraussetzung dafür sei die Wettbewerbsfähigkeit des Landes auf der Grundlage der erforderlichen Infrastruktur. Schleswig-Holstein dürfe nicht zu einer Sackgasse werden.

Nach diesem Anfangsstatement - so Herr Bruns weiter - werde er jetzt das Wort an Herrn Anhalt weitergeben, der die besondere Situation des Logistikbereichs an der Westküste darstellen werde. Das Logistikunternehmen Anhalt sei europaweit tätig und als solches ein wichtiges Unternehmen, dessen Standort in Schleswig-Holstein gehalten werden müsse. Für dieses Unternehmen müssten die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit es weiter hier ansässig sein und entsprechende Arbeitsplätze zur Verfügung stellen könne.

Herr Anhalt, Vertrauensperson der Volksinitiative, stellt sich kurz als Spediteur aus Dithmarschen vor. Das Unternehmen betreibe eine Fahrzeugflotte mit insgesamt 200 Tankfahrzeugen; 350 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seien bei der Firma in Lohn und Brot. Darüber hinaus betreibe das Unternehmen auch eine Flotte von 300 Tankcontainern, um den intermodalen Transport voranzutreiben. Die Nutzung dieser Transportart sei gerade vor dem Hintergrund von Fahrermangel und auch ökologisch sinnvoll. Sie könne jedoch nicht in allen Bereichen angewandt werden. Gerade im Lebensmittelbereich - das sei in Schleswig-Holstein ein sehr großer Anteil - sei es nicht überall möglich, die Transportwege auf die Schiene zu verlagern.

Zu den Eckdaten des Unternehmens führt Herr Anhalt weiter aus, das Unternehmen sei 1969 gegründet worden und europaweit tätig. Zunehmend erschwert werde die Arbeit des Unternehmens dadurch, dass die Kundschaft im Norden, nicht nur die schleswig-holsteinische Kundschaft, sondern auch die dänische Kundschaft, verkehrstechnisch abgeschnitten werde, das Unternehmen nicht mehr pünktlich liefern könne beziehungsweise für eine pünktliche Lieferung so viel Zeit eingeplant werden müsse, um die eventuellen Staus abzufangen, dass das nicht mehr rentabel abgebildet werden könne. Eine Lkw-Stunde koste rund 80 € sodass eine halbe Stunde Verspätung pro Fahrzeug etwa 40 € koste. Bei etwa 100 Durchquerungen des Elbtunnels pro Tag bedeuteten das täglich 4.000 € zusätzliche Kosten für das Unternehmen. Damit könnten die Kunden nicht belastet werden, da sie durch ihren Standort ohnehin schon einen Wettbewerbsnachteil hätten. Die Situation werde immer schwieriger. Die beste-

hende Fahrerproblematik mache es nicht einfacher. Es bereite insbesondere jungen Fahrerinnen und Fahrern heute große Schwierigkeiten, den Beruf des Lkw-Fahrers anzutreten. Dennoch werde auch in Zukunft die Logistik nicht ohne Lkw auskommen, da zumindest immer die letzten Kilometer per Lkw abgedeckt werden müssten.

Herr Anhalt berichtet weiter darüber, wie er vor zwei Jahren Mitinitiator der Volksinitiative geworden sei. Bis dahin sei er immer davon ausgegangen, dass die A 20 ein Selbstläufer sei. Er sei dann eines Besseren belehrt worden, dass das eben nicht von allein laufe. Im letzten Jahr, als die Unterschriftenaktion durchgeführt worden sei, sei er selbst mit auf die Straße gegangen und habe Unterschriften gesammelt. Diejenigen, die sich der Unterschrift verweigert hätten, seien entweder nicht aus Schleswig-Holstein gewesen, oder hätten bereits unterschrieben gehabt. Der Zuspruch sei also sehr groß gewesen. Er sei deshalb ein bisschen verwundert darüber, dass das hier in Kiel anscheinend noch nicht so richtig angekommen sei, auch wenn er sich vorstellen könne, dass der Druck hier in Kiel ein anderer sei als der an der Westküste. Der Elbtunnel sei für die Westküste eine Art Nabelschnur. Über Glückstadt zu fahren, sei zwar möglich, aber bei Stau im Elbtunnel komme es dort auch sehr schnell zu zwei Stunden Wartezeit. Von daher sei das keine wirklich Alternative.

Sein Unternehmen - so Herr Anhalt weiter - wolle seinen Kunden planbare Logistikdienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten können. Das falle dem Unternehmen im Moment sehr, sehr schwer. Wichtig sei deshalb ein Signal - auch für die Kunden - dass Schleswig-Holstein auf dem richtigen Weg sei, dass es endlich losgehe mit dem Bau. Ob es dann im Endeffekt fünf, sieben oder gar zehn Jahre dauere, sei nicht kriegsentscheidend. Sondern wichtig sei, dass gezeigt werde, dass es eine Perspektive gebe, dass sich Unternehmen hier ansiedeln könnten, dass sie im Land weiter gut aufgehoben seien und hier oben produzieren könnten.

Sein Unternehmen habe als Spedition den großen Vorteil, dass die Produktionsteile beweglich seien. Natürlich könne man das alles verlagern. Das Unternehmen sei aber wirtschaftlich auf den Norden ausgerichtet, auf die Heimat der Fahrer, und es versuche, hier die meisten Fahrten zu haben. Wenn dies nicht mehr möglich sei, müsse man sich die Frage stellen, ob das Unternehmen in Schleswig-Holstein noch gut aufgehoben sei. Durch die Mineralölsteuer, Umsatzsteuer und Gewerbesteuer kämen rund 4 Millionen € jährlich zusammen, die durch das Unternehmen an den Fiskus überwiesen würden. Dazu kämen etwa 2 Millionen € im Jahr an Autobahnmaut. Das alles sei nicht von schlechten Eltern, vor allen Dingen vor dem Hintergrund des Wettbewerbs auf europäischer Ebene. Insbesondere die Osteuropäer machten den Logistikunternehmen aus Deutschland große Konkurrenz. Diese führen nicht unbedingt über die

Autobahn, tankten auch nicht unbedingt in Deutschland, für sie fielen also keine Maut, Umsatz- und Gewerbesteuer in Deutschland an.

Er betont abschließend noch einmal, dass sein Unternehmen gern in Schleswig-Holstein angesiedelt bleiben wolle, er selbst sei Dithmarscher, sehr stolz darauf, wolle dies gern auch bleiben.

Herr Austermann, Vertrauensperson der Volksinitiative, beginnt seine Ausführungen mit einer allgemeinen Bemerkung zum Thema Volksbegehren. Es werde ja immer wieder darüber nachgedacht, wie man die Bürger mehr beteiligen und mehr Transparenz schaffen könne. Festzustellen sei: Das Verfahren dauere vom ersten bis zum letzten Tag insgesamt etwa vier Jahre, wenn man eine Entscheidung der Bevölkerung herbeiführen wolle. Das bedeute im Ergebnis, dass es insgesamt fast eine Legislaturperiode lang dauere. In dem Verfahren gebe es immer wieder die Möglichkeit, es weiter zu verzögern. Diese Volksinitiative habe beispielsweise ihren Antrag beim Landtagspräsidenten im März 2014 abgegeben, inzwischen sei ein halbes Jahr verstrichen, ohne dass etwas passiert sei. Begonnen habe die Volksinitiative bereits vor eineinhalb Jahren, um den Antrag vorzubereiten. Das bedeute, um eine Entscheidung des Volkes herbeizuführen, um daraus eine politische Entscheidung zu entwickeln, vergehe eine sehr lange Zeit. Vor diesem Hintergrund habe das Ganze für ihn einen etwas anderen Charakter bekommen. Das Besondere an der jetzt zur Beratung anstehenden Volksinitiative sei, dass mit der Volksinitiative etwas beantragt werde, was die Regierung eigentlich selbst auch wolle. Erstaunlich sei deshalb, selbst dann, wenn die Volksinitiative etwas begehre, was die Regierung ohnehin umsetzen wolle, gebe es immer wieder Verzögerungen, indem man beispielsweise noch einmal den Wissenschaftlichen Dienst befrage, indem man die Viermonatsfrist ausschöpfe oder Ähnliches. Herr Austermann plädiert deshalb an diejenigen, die sich besonders mit dem Thema Volksinitiative im Landtag befassen, zu überlegen, ob man diese Regelungen nicht noch etwas straffen könne, um schneller zur Umsetzung von Initiativen aus dem Volk zu kommen.

Er schließt eine Bemerkung zum Bundesverkehrswegeplan an. Dieser habe eine besondere Bedeutung und gliedere sich in bestimmte Stufen. Schleswig-Holstein habe zum neuen Verkehrswegeplan im Zusammenhang mit der A 20 die gesamten Abschnitte angemeldet, die auf den Grafiken, die eben verteilt worden seien, auch verzeichnet seien. Insgesamt habe daran der Anteil Schleswig-Holsteins ein Finanzierungsvolumen in Höhe von 982 Millionen € Darin sei ein Anteil von 321 Millionen € des Landes für den Elbtunnel enthalten. Der Elbtunnel erscheine im neuen Bundesverkehrswegeplan übrigens nicht mehr bei Schleswig-Holstein, sondern bei Niedersachsen. Das bedeute doch eigentlich auch, dass der Anteil des Landes für den Elbtunnel vom Land Niedersachsen gezahlt werden müsste. Von den 982 Millionen €

seien 150 Millionen € inzwischen für die Strecke gezahlt worden, die jetzt aufgrund der Entscheidung des Gerichts nicht gebaut werden könne. Die 150 Millionen € seien deshalb für andere Verkehrsprojekte ausgegeben worden. Wenn man diese von den 982 Millionen € abziehe, erhalte man die Summe, mit der die noch ausstehenden Abschnitte finanziert werden müssten.

Damit sei man bei der Frage, ob es überhaupt möglich sei, die geplanten Abschnitten aus diesem Kontingent des Landes zu bezahlen. Die Volksinitiative sage: Ja, das gehe, wenn man mit dem Mittelausgleich ernst mache, wenn man das tue, was in der Vergangenheit gemacht worden sei, im bescheidenen Maße auch in letzter Zeit. In den Jahren 2007 bis 2010 habe es jährlich etwa ein Aufkommen von weit über 200 Millionen € für den Straßenbau gegeben, in diesem Jahr seien etwa 170 bis 180 Millionen € vorgesehen. Wenn man diese Differenz nehme, könne durch geschicktes Verhandeln mit dem Bund pro Jahr ein Betrag von 50 Millionen € mehr eingeworben werden. Jedes Land habe ein bestimmtes Kontingent nach dem Königsteiner Schlüssel. Danach habe Schleswig-Holstein in der Vergangenheit 3,4 Prozent von allem erhalten. Wenn also der Bund 5 Milliarden € für Straßeninvestitionen ausbe, könne man genau ausrechnen, wie viel Schleswig-Holstein in diesem Jahr davon abbekomme. Nun gebe es aber Länder, die besonders fleißig seien und andere, die nicht so fleißig seien. In der Regel seien es Länder, in denen die Grünen mitregierten, wo weniger Geld für den Straßenbau ausgegeben werde. Das sei seine Erfahrung, die habe er über 25 Jahre gemacht. Zu seiner Zeit habe man in Schleswig-Holstein immer Geld aus den Töpfen anderer Geld holen können, weil diese das Geld nicht ganz ausgegeben hätten. Er habe in diesem Zusammenhang das Land Bayern immer sehr bewundert, das spontan in der Lage gewesen sei, mit Schubladenprojekten sofort „Hier!“ zu schreien, wenn im Herbst des Jahres zusätzliches Geld habe verteilt werden können. Es stelle sich deshalb für ihn die Frage, warum diese Möglichkeit vom Land nicht optimal ausgenutzt werde, um damit wichtige Projekte im Land zu finanzieren.

Herr Austermann stellt fest, die Dramatik für Schleswig-Holstein, die durch das zögerliche Verhalten des Landes bei den Planfeststellungsbeschlüssen herbeigeführt werde, ergebe sich aus den neuesten Vorlagen des Bundesverkehrsministers zum Bundesverkehrswegeplan 2015. In diesem Plan seien zum Teil Abschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein gar nicht mehr aufgeführt, andere Abschnitte als „noch zu prüfende Vorhaben“. Es gebe die generelle Aussage, dass alle Vorhaben, die nicht bis Ende 2015 ins Werk gesetzt würden, aus dem neuen Bundesverkehrswegeplan nicht finanziert würden. Auch wenn jetzt der eine oder andere mit dem Kopf schüttele - das belege eine Drucksache des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages.

Wenn es also nicht gelinge, Abschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein bis zum Ende des nächsten Jahres baureif zu machen, werde es ganz düster aussehen. Dann müsse man nämlich abwarten, bis das, was in der Planung noch nicht umgesetzt sei, zunächst in den weiteren Bedarf komme. Das bedeutet dann, dass der Bau bis auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben werde.

Herr Austermann führt weiter aus, die Volksinitiative habe einen Beschlussvorschlag vorgelegt, mit dem angestrebt werde, einen zügigen Planungsabschluss für alle noch ausstehenden Abschnitte der A 20 zu erreichen. Der erste Abschnitt, der nach 2005 gebaut worden sei, sei der Abschnitt zwischen Geschendorf und Lübeck. Zwischen dem Planfeststellungsbeschluss und dem Baubeginn seien etwa ein Jahr und drei Monate vergangen, die Bauzeit habe etwa vier Jahre betragen. Für den nächsten Abschnitt seien neun Monate vom Planfeststellungsbeschluss bis Baubeginn vergangen, die Bauzeit habe drei Jahre betragen. Wenn man vom Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsbeschlusses aus rechne, komme man für diese beiden Bauabschnitte auf insgesamt fünf Jahre. Auch im Zusammenhang mit diesen beiden Bauabschnitten sei es zu Problemen gekommen, beispielsweise durch Auseinandersetzungen mit den Bietern oder auch das Auffinden von Moorlinsen, sodass Boden habe ausgetauscht werden müssen. Man könne also nicht sagen, dass es sich um einfache Abschnitte gehandelt habe, die deshalb so schnell hätten umgesetzt werden können. Nein, Tatsache sei, dass es immer länger dauere. Wenn jetzt von der Regierung gesagt werde, man benötige noch ein paar Jahre für die beiden Planfeststellungsverfahren, benötige man für einzelne Abschnitte für das Planfeststellungsverfahren zehn Jahre. Das sei eine unangemessene Dauer.

Die Volksinitiative sei deshalb der Ansicht, wenn man das mit dem vorhandenen Personal nicht bewältigen könne, dann müsse zusätzliches Personal eingestellt werden. Zum Teil sei das bereits gemacht worden. Man habe jetzt aber Personal für die Planungen beim Nord-Ostsee-Kanal gezogen. Ob das dem Landesinteresse diene, wisse er - so Herr Austermann - nicht. Es sei zusätzliches Personal eingestellt worden, das sei aber noch nicht ausreichend. Wenn das Personal beim Land nicht ausreiche, müsse man zusätzlich private Planer einsetzen. Die Mittel für den Einsatz privater Planer seien jedoch reduziert worden, teilweise würden sie sogar anders genutzt.

Die Volksinitiative fordere mit Leidenschaft und Ernsthaftigkeit, dass sämtliche Planfeststellungsbeschlüsse abgeschlossen werden - in den in anderen Bundesländern üblichen Zeitrahmen -, sodass man innerhalb von fünf Jahren zum Bau kommen könne.

Der Einwand, beim Tunnel könne es etwas länger dauern, sei berechtigt. Natürlich dauere auch schon das Planfeststellungsverfahren für einen Tunnel länger. Aber bereits jetzt laufe das

Planfeststellungsverfahren schon wieder mehrere Jahre länger als geplant. Man könne hinnehmen, dass der Bau des Tunnels nach Angaben der Landesregierung sechs Jahre dauern werde. Aber für die übrigen Abschnitte müsse es angesichts der Tatsache, dass Planfeststellungsbeschlüsse bereits vor sieben oder acht Jahren eingeleitet worden seien, möglich sein, die Planfeststellungsverfahren in absehbarer Zeit zu erreichen.

Herr Austermann geht weiter kurz auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes ein. Dieses gebe aus seiner Sicht überhaupt keinen Anlass dafür zu sagen, man müsse die anderen Abschnitte jetzt neu planen. So könne nur jemand argumentieren, der das Urteil nicht gelesen habe.

Die Volksinitiative sei weiter der Auffassung, dass zusätzliche Mittel bei der EU beantragt werden sollten. Man könne argumentieren, dass die A 20 ein Transeuropäisches-Netz-Projekt (TEN) sei, ebenso wie die Fehmarnbelt-Querung, oder auch andere Projekte, zum Beispiel der Stuttgarter Bahnhof. Auf dieser Grundlage müsse ein Zuschuss von 20 % durch die EU möglich sein. Was das für die Gesamtmittel bedeute, könne man sich leicht ausrechnen. Wenn man von den 920 Millionen € ausgehe, seien das fast 200 Millionen €, die man zusätzlich von der EU bekommen könnte, wenn man denn EU-Mittel beantragen würde. Die Landesregierung habe damals EU-Mittel aus dem TEN-Topf bekommen, es sei nicht ersichtlich, weshalb das bei der Realisierung des Projektes A 20 nicht auch funktionieren sollte.

Der Wunsch der Volksinitiative sei also, dass der Landtag sich mit Mehrheit dafür ausspreche, so schnell wie möglich zu planen, natürlich auch so solide wie möglich, und um das dann auch so schnell wie möglich zu realisieren. Dafür müsse das Land die entsprechenden Planer einstellen oder über dritte Firmen anwerben. Es müsse darauf achten, dass dieses Projekt im gesamten Abschnitt von Segeberg bis über die Elbe hinaus innerhalb von fünf bis sechs Jahren fertiggestellt werde, weil es für das Land lebenswichtig sei. Das Land sei dabei, in den Bereichen Wachstum und Infrastruktur sowie Arbeitsplätze zurückzufallen. Jeder könne sich ausrechnen, was Infrastruktur für den Arbeitsmarkt und das wirtschaftliche Wachstum bedeute. Der Einsatz von 1 Milliarde € Straßenbaumittel bedeute den Gewinn von 10.000 Arbeitsplätzen. Damit sei klar, was es für die Region bedeute, wenn fünf Jahre lang nichts passiere. Nach dem Zeitplan der Landesregierung, den Herr Bruns zitiert habe, werde bis 2017, also innerhalb dieser Legislaturperiode, kein einziger Planfeststellungsbeschluss gefasst werden und kein einziger Baubeginn stattfinden. Dazu dürfe es nicht kommen.

Abg. Schulze bedankt sich in der anschließenden Aussprache zunächst bei den Vertrauenspersonen der Volksinitiative für ihre Ausführungen und nimmt Bezug auf das von Herrn Bruns erklärte Ziel der Volksinitiative, jetzt ein Signal des Landtages für den Bau der A 20 zu

bekommen. Er weist darauf hin, dass der Landtag dieses Signal bereits gegeben habe. Die Koalitionsfraktionen hätten im Hinblick auf die Planungen klar signalisiert, dass diese weiter laufen sollten, daran werde von der Landesregierung auch gearbeitet. Aus seiner Sicht sei es jedoch sehr ambitioniert, im Zusammenhang mit den Planungen eines Tunnels von einer Realisierung innerhalb von fünf oder auch zehn Jahren zu sprechen. Die Ausführungen der Vertrauenspersonen der Volksinitiative seien zum Teil seiner Wahrnehmung nach sehr politisch gewesen. Da in dieser Sitzung auch Vertreter der Landesregierung anwesend seien, schlage er vor, zunächst diese zu Wort kommen zu lassen, um sich aus Sicht der Landesregierung den jetzigen Planungsstand vorstellen zu lassen.

Herr Anhalt bekräftigt, dass für die Vertreter der Volksinitiative das Signal, dass es jetzt wirklich losgehe, wichtig sei. Je früher der erste Spatenstich beziehungsweise Baggeraushub erfolge, desto besser.

Abg. Vogt erklärt, er habe Sympathie für den Gegenstand der Volksinitiative. Er bittet die Landesregierung um eine Stellungnahme zu drei Punkten: Die Vertrauenspersonen der Volksinitiative hätten zum einen die personellen planerischen Kapazitäten, unter anderem vor dem Hintergrund der Baumaßnahme am Nord-Ostsee-Kanal, angesprochen und erklärt, die Kapazitäten in diesem Bereich seien in der letzten Legislaturperiode aufgestockt worden. Vielleicht könne die Landesregierung ausführen, wie das in dieser Legislaturperiode aussehe. Darüber hinaus stehe die Frage im Raum, ob man, ähnlich wie bei der festen Fehmarnbelt-Querung, für den Bau der A 20 auch TEN-Mittel einwerben könne. Außerdem bitte er um eine Einschätzung der Landesregierung zu den Auswirkungen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig auf die Baumaßnahmen im Abschnitt 3 sowie die weiteren geplanten Bauabschnitte.

Herr Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, weist zunächst darauf hin, dass nach den heute veröffentlichten Zahlen Schleswig-Holstein im ersten Halbjahr das höchste Wirtschaftswachstum aller 16 Bundesländer erzielt habe. Das Bruttoinlandsprodukt sei im Norden real um 3 % gestiegen. Damit liege es deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 1,7 %. Er warne deshalb davor, den Standort Schleswig-Holstein schlechtzureden.

Er führt weiter aus, die Landesregierung tue alles dafür, die Verkehrswege in Schleswig-Holstein zu erhalten und auszubauen. Denn dort, wo eine wirtschaftliche Entwicklung stattfinde, finde auch Verkehr statt. Es sei deshalb Aufgabe des Landes, diesen Verkehr auch zu bewältigen.

Im Zusammenhang mit den Ausführungen von Abg. Schulze führt er aus, im Rahmen der Anmeldung der Finanzierung des dritten Bauabschnitts für den Bundesverkehrswegeplan habe der Bund eine Ausnahme vom Bundeshaushaltsrecht gemacht und die Mittel fest eingestellt, obwohl Baurecht noch nicht vorhanden gewesen sei. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig habe jetzt zu großer Unruhe geführt, weil der Bund dadurch feste Buchungen habe stornieren müssen. Seither sei er auch nicht mehr bereit, für Schleswig-Holstein Sonderregelungen, was die vorfristige Bereitstellung von Mitteln angehe, vorzusehen.

Er bestätigt, dass eine TEN-Finanzierung auch für Planungsprozesse grundsätzlich möglich sei. Die entsprechende Richtlinie der europäischen Kommission sehe allerdings keine Finanzierung für Straßenbau in Deutschland vor. Deshalb sehe die Landesregierung auch keine Möglichkeit, zu einer Co-Finanzierung in der angesprochenen Größenordnung zu kommen.

Zum Personal in den Planungsbehörden des Landes weist er darauf hin, dass in der letzten Legislaturperiode Personal abgebaut worden sei. Ihm sei nicht bekannt, dass in irgendeiner Form eine Aufstockung stattgefunden habe. Richtig sei aber, dass zu Beginn der neuen Legislaturperiode ein Teil der Planfeststellungsbehörde an das Ministerium für Energiewende versetzt worden sei, um dort die Planfeststellung der Trassen zu ermöglichen. Zu dem Zeitpunkt habe es im Bereich Landschaftspflege dort einen Engpass gegeben. Dieser sei mittlerweile behoben, weil die Landesregierung allein im Jahr 2014 sieben zusätzliche Planerinnen und Planer eingestellt habe. Falsch sei aber, dass in irgendeiner Art und Weise Personal durch die Planungsmaßnahmen für den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) abgezogen worden sei. Die Planungszuständigkeiten dürfe man hier auch nicht vermischen, für den NOK als Bundeswasserstraße sei die Bundesbehörde zuständig.

Er stellt weiter fest, das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts betreffe nicht nur den Planfeststellungsbeschluss im Bereich Bad Segeberg, denn mit dem Urteil werde die vom Land mit dem Bundesamt für Naturschutz abgestimmte Methode zur Erfassung von bestimmten Tierarten verworfen. Dies gelte für alle Fernstraßenprojekte im Land. Das bedeute, dass alle Fernstraßenprojekte daraufhin überprüft werden müssten und mit der jetzt vom Gericht festgelegten Methode neu bearbeitet werden müssten. Da für die Landesregierung Gründlichkeit vor Schnelligkeit gehe und sie an einem Planungsabschnitt der B 5 schmerzlich habe erfahren müssen, dass Schnelligkeit auch keineswegs zu Baurecht führe, sei sie jetzt dabei, die einzelnen Bauabschnitte Stück für Stück entsprechend zu bearbeiten. Dies werde mit dem dafür notwendigen Personal angegangen, und die Landesregierung sei guter Dinge, dass in dieser Legislaturperiode alle wesentlichen Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden könnten. Ob man in dieser Legislaturperiode auch noch zu Baurecht kommen werde, hänge vor allem davon ab, ob die Planfeststellungsbeschlüsse beklagt würden.

Staatssekretär Nägele kündigt an, dass in diesem Jahr das Planfeststellungsverfahren für die Elbquerung abgeschlossen werde. Das Verfahren finde zum größten Teil auf niedersächsischem Gebiet statt, vor diesem Hintergrund sei auch die Einordnung der Querung im Bundesverkehrswegeplan als niedersächsisches Projekt zu sehen.

Er betont, dass es für das Projekt A 20 mit Ende des Jahres 2015 keinerlei Grenze gebe, weil dieses Projekt auch künftig nicht nur im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingeordnet werde, sondern entsprechend des Koalitionsvertrages auf Bundesebene auch ein nationales Verkehrskonzept entwickelt werde, das Maßnahmen, die Lückenschlussfunktion beziehungsweise eine überregionale Verbindungsfunktion hätten, besonders herausstellen werde. Dafür wolle der Bund 70 % der Mittel bereitstellen. Das sei in den Koalitionsverhandlungen entsprechend festgelegt worden. Die A 20 sei in dem Zusammenhang als ein ganz wesentliches Projekt genannt worden. Die Landesregierung gehe deshalb davon aus, dass der Bund zu seiner Zusage stehe und das Projekt finanziere werde, sobald Baurecht vorhanden sei.

Herr Bruns weist noch einmal auf die als Tischvorlage verteilten Übersichtskarten hin, aus denen deutlich werde, dass man im Land anscheinend unfähig sei, die Planungen voranzutreiben und zu Ende zu bringen. Inwieweit daran die Politik beteiligt sei, lasse er einmal offen. Fakt sei, dass das Landesamt für Straßenbau hier seine Aufgabe nicht erfülle. Zusagen der Landesregierung würden schon seit Jahren gemacht. Die Bürgerinnen und Bürger seien hochgradig verärgert, dass hier nach wie vor kein Fortschritt festgestellt werden könne. Dies belegten die im Rahmen der Volksinitiative vorgelegten 23.000 Unterschriften. Er berichtet von zahlreichen Telefongesprächen und Schreiben von verärgerten Bürgerinnen und Bürgern, die ihm als Vertrauensperson der Volksinitiative im Zusammenhang mit seiner Arbeit für die Volksinitiative erreicht hätten. Ihm seien auch ausführliche Stellungnahmen und wissenschaftliche Gutachten, unter anderem von ausgewiesenen und international bekannten Biologen, zugesandt worden, die eine andere Auffassung als das Bundesverwaltungsgericht verträten. Leider habe er es versäumt, diese alle zu dokumentieren und zu sammeln, sonst hätte er sie der Landesregierung und auch dem Bundesverwaltungsgericht zur Verfügung stellen können. Er betont, wichtig sei ihm, dass dieses Land nach vorne gebracht werde, dass die Infrastruktur erhalten, ausgebaut und nicht kaputtgemacht werde. Dafür werde sich die Volksinitiative weiter einsetzen. Er erinnert daran, dass der Weg der Volksinitiative nicht beendet sein werde, wenn man möglicherweise den Antrag im Landtag ablehnen werde. Die Vertrauensleute der Volksinitiative seien gern bereit, über Einzelheiten der Ausgestaltung zu reden, wichtig sei, dass deutlich werde, dass die Landesregierung den Willen habe, auch gegenüber der Verwaltung den entsprechenden Druck auszuüben, um die Sache endlich voranzubringen.

Abg. Raudies meldet sich zur Geschäftsordnung zu Wort und weist darauf hin, dass in der heutigen Sitzung des Petitionsausschusses gemeinsam mit dem Wirtschaftsausschuss lediglich die Anhörung der Vertrauenspersonen der Volksinitiative auf der Tagesordnung stehe. Sie empfinde den Ton, der hier teilweise in den Wortbeiträgen herauszuhören sei, etwas befremdlich. Die politische Auseinandersetzung zu dem Thema sollte in den Fachausschüssen geführt werden, bevor diese dann gegenüber dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss ihr Votum abgäben.

Abg. Arp dankt Herrn Bruns für sein Statement und weist darauf hin, dass es nicht nur um Unternehmen und den Wettbewerbsnachteil von der Wirtschaft an der Westküste gehe, sondern beispielsweise auch aus dem Kreis Schleswig-Flensburg. Die Verkehrsinfrastruktur in diesem Bereich im Land bereite seiner Fraktion und ihm Sorge.

Auf Nachfrage von Abg. Arp führt **Staatssekretär Nägele** aus, vor dem Hintergrund, dass aufgrund des Gerichtsurteils jetzt eine andere Methodik zur Erfassung von bestimmten Tierarten eingesetzt werden müsse, nämlich eine vegetationsperiodenübergreifende Zählung, die zeitlich nicht beschleunigt werden könne, verschoben sich die Planfeststellungstermine auch für die Abschnitte 3 bis 6. Das sei der einzige Grund für diese Verzögerung. Aufgrund dieser neuen methodischen Auflage verliere man in bestimmten Abschnitten zwei Jahre. Das betreffe nicht die Querung. Die Querung sei immer ein gemeinsames Projekt der beiden Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein gewesen. Die Landesregierung sei davon überzeugt, dass diese Koalition alles dafür tun werde, die Querung schnellstmöglich zu verwirklichen. Für Ende 2014 sei der Abschluss der Planfeststellung anvisiert. Es sei offen, ob danach noch Klagen eingereicht würden. Zu der Frage, wie der Bund dann den Finanzierungsbedarf in Höhe von 1 Milliarde € mobilisieren werde, versuche die Landesregierung zurzeit Alternativen zu erarbeiten, um das zu beschleunigen. Klar sei, dass das über die klassische Haushaltsfinanzierung auch für den Bund eine sehr große Herausforderung sein werde.

Abg. Dr. Tietze führt für seine Fraktion aus, grundsätzlich begrüßen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Volksinitiative. Seine Fraktion habe sich immer dafür eingesetzt, dass es solche Volksinitiativen überhaupt geben könne. Im Zusammenhang mit den aus den Wortbeiträgen herauszuhörenden Vorwürfen gegenüber seiner Fraktion wolle er jedoch feststellen, dass die Grünen in Bezug auf die A 20 nie etwas versprochen hätten. Es liege auch nicht an der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dass jetzt die Realisierungsfristen für die Planfeststellung nach oben geschraubt werden müssten, sondern an höchstrichterlicher Rechtsprechung. Der von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgelegte Vorschlag sei vor dem Hintergrund erfolgt, dass es drei große Probleme in diesem Verfahren gebe. Zum einen gebe es die rechtspolitischen

Probleme. Zum anderen führe die vorgesehene Trassenführung durch naturschutzsensible Gebiete, bei denen davon ausgegangen werden müsse, dass diese weiterhin hochproblematisch im Hinblick auf zu erwartende Klagen durch Menschen zu sehen seien, die ebenfalls ihre Rechte wahrnehmen könnten. Darüber hinaus müsse auch die Frage des Lückenschlusses von Schleswig-Holstein mit bedacht werden, nämlich wie es in Niedersachsen dann mit der A 20 weitergehe.

Herr Dr. Tietze bemerkt, ihn habe es schon sehr nachdenklich gemacht, dass die A 20 im Dezember 2013 aus den TEN-Projekten herausgefallen sei. In die Überlegungen müsse auch mit einfließen, dass der neue Bundesverkehrswegeplan im Hinblick auf seine Strukturen nicht der alte sein werde. Es werde zukünftig eine Kategorie „vordringlicher Bedarf Plus“ geben und eine Gesamtbewertung der Linienführung Deutschlands stattfinden. Dazu kämen auch noch die anderen Verkehrsprojekte des Landes, unter anderem der Nord-Ostsee-Kanal. Er verwahre sich also dagegen, dass die Grünen in diesem Zusammenhang als die Verhinderer hingestellt würden.

Zum Vorschlag der Grünen, den Lückenschluss bei Brunsbüttel durchzuführen, weist er darauf hin, dass diese Variante zwar zu Mehrkosten auf schleswig-holsteinischer Seite führen würde, dafür aber auch auf niedersächsischer Seite 700 Millionen € Neubaukosten eingespart werden könnten. Darüber hinaus könnte so auch Zeit gespart werden. Er betont, dass es auch ein Thema der Grünen sei, eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung zu schaffen. Dafür habe sich die Partei auf dem Parteitag in Brunsbüttel ausdrücklich ausgesprochen. Er bittet darum, die Diskussion im Landtag und im Land sachlich zu führen und alternative Vorschläge nicht per se unter den Tisch fallen zu lassen. Die Grünen seien zu einem Dialog unter den genannten Voraussetzungen bereit und scheuten auch keine politische Auseinandersetzung zu diesem Thema.

Herr Austermann stellt klar, auch er wolle das Land nicht schlecht machen. Wenn man genau hingehört habe, habe er in seinen Ausführungen auch keine parteipolitischen Aussagen getroffen, sich allerdings politisch geäußert. Er gebe durchaus zu, auch in der Vergangenheit seien Fehler gemacht worden, darum gehe es heute nicht. Zwei Dinge wolle er jedoch noch richtigstellen. Herr Minister Meyer habe kürzlich in einem Gespräch gesagt, er werde sich dafür einsetzen, TEN-Mittel für das Projekt A 20 bei der EU einzuwerben. Er habe auch gesagt, dass er Mitarbeiter aus der Bundeswasserstraßenverwaltung für das Land gewonnen habe. Ob das nun so gewesen sei oder nicht, sei allerdings auch egal. Tatsache sei, dass es zu wenige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Landesplanungsbehörde gebe, um schnell und gründlich sein zu können. Zur Möglichkeit einer kurzfristigen Realisierung des Bauprojektes verweist er auf die Fertigstellung von 336 km Autobahn in Brandenburg und Mecklenburg-

Vorpommern innerhalb weniger Jahre. Dies sei mit den entsprechenden Kapazitäten in der Planung und bei den Entscheidern sowie - das gebe er zu - unter entsprechenden rechtlichen Rahmenbedingungen möglich gewesen. Der Bau sei nämlich vor dem Hintergrund des Planungswegebeschleunigungsgesetzes, gegen das sich die Landesregierung Schleswig-Holsteins 1996 gewendet habe, realisiert worden. Er schlägt vor, dass sich die Landesregierung auf Bundesebene dafür einsetzen sollte, dieses Gesetz auch auf andere Vorhaben auszuweiten.

Herr Austermann geht weiter auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts näher ein und weist darauf hin, dass die Richterinnen und Richter in ihrem Urteil etwa zwei Drittel des Textes darauf verwendet hätten klarzustellen, warum die Kläger und an welcher Stelle sie Unrecht hätten. Beispielsweise sei Stellung zu der Frage genommen worden, ob es zulässig sei, dass man eine Autobahn in verschiedene Bauabschnitte aufteile, die jeweils für sich geprüft würden. Dazu habe das Bundesverwaltungsgericht eindeutig gesagt, dass separat geplant werden dürfe, und es habe sich in der Begründung für sein Urteil - offensichtlich in der Absicht, nicht zu sehr wehzutun - ausschließlich auf die Kalkberghöhle und die Fledermäuse sowie die Haselmäuse im Straßenbegleitgrün in Segeberg bezogen. Die Vorkommen an speziellen Tieren, die jetzt Thema seien, habe es auch vorher bereits gegeben. Die Trasse zwischen Bad Segeberg und der A 7 sei naturschutzmäßig nicht interessanter als die Trasse zwischen Hohenfelde und Glückstadt. Jetzt die Behauptung aufzustellen, dass für ganz Schleswig-Holstein durch das Urteil neue Vorgaben berücksichtigt werden müssten, sei seiner Ansicht nach deshalb falsch.

Zu den von Abg. Dr. Tietze angesprochenen alternativen Trassenführungen, die an Brunsbüttel vorbei über die Elbe oder unter der Elbe durch führten, stellt er fest, dass diese schon zu früheren Zeiten diskutiert und verworfen worden seien. Das entscheidende Argument sei die Frage gewesen, wann die Wirtschaftlichkeit der A 20 gegeben sei. Am wirtschaftlichsten wäre sie gewesen, wenn die Trassenführung durch die Haseldorfer Marsch geführt hätte. Das sei aus naturschutzfachlichen Gründen und auch anderen Gründen nicht möglich gewesen. Entscheidend sei aber, je dichter die Trassenführung an Hamburg vorbeiführe, desto wirtschaftlicher sei sie. Denn die A 20 solle auch eine Entlastung für die A 7 sein.

Vor dem Hintergrund weiterer Ausführungen von Herrn Austermann zur Einordnung des Bauvorhabens der A 20 im Bundesverkehrswegeplan weist **Staatssekretär Nägele** darauf hin, dass alle Bauvorhaben in ganz Deutschland, die noch nicht begonnen worden seien, noch einmal überprüft würden. Das sei eine Auflage des Gesetzgebers. Das bedeute nicht, dass das Vorhaben der A 20 in irgendeiner Weise qualifiziert sei.

Abg. Raudies versucht, das Ziel der Volksinitiative nach der Anhörung der Vertrauenspersonen dahingehend zusammenzufassen, dass von dieser also angestrebt werde, durch einen Beschluss des Landtages die Planungsarbeit beim Land zu beschleunigen mit dem Ziel, auf der Grundlage der Planfeststellungsbeschlüsse beim Bund nachdrücklich um die Finanzierung zu werben. Wenn das den Kern treffe, könne man an dieser Stelle aus ihrer Sicht die heutige Anhörung der Vertrauensperson beenden. Die Diskussion über den Sinn oder Unsinn bestimmter Trassenführungen und die weitergehenden Planungen könne man aus ihrer Sicht viel besser im fachlich zuständigen Wirtschaftsausschuss führen. - **Herr Austermann** bestätigt, dass Abg. Raudies das Ziel der Volksinitiative richtig wiedergegeben habe. Es gehe um eine schnelle und gründliche Planung.

Abg. Magnussen hebt noch einmal die besondere Problematik der Wirtschaft an der Westküste hervor, die besonders auf die zügige Anbindung und Realisierung des Projektes A 20 angewiesen sei. Auch aus seiner Sicht werde dringend das psychologische Signal benötigt, dass es hier vorwärts gehe.

Er fragt, inwieweit die Maßgaben aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bereits umgesetzt worden seien und für die Umsetzung externe Fachkompetenz hinzugezogen werde. - **Staatssekretär Nägele** antwortet, es gebe leider keine allumfassende festgelegte Methodik, nach der die verschiedenen Prozesse beschrieben und abgehakt werden könnten. Sondern vielmehr werde, wenn in Planungsverfahren Vorkommen bestimmter Tierarten oder Pflanzen eine Rolle spielten, das Bundesamt für Naturschutz kontaktiert und mit ihm abgesprochen, wie man in diesem Fall vorgehe. Das Verwaltungsgericht habe jetzt geurteilt, es reiche nicht aus, dass man sich Landkarten über Vorkommnisse anschau, sondern es müsse in jedem Einzelfall gezählt werden. Dies gelte für alle Bereiche und Abschnitte. Dies sei jetzt von der Landesregierung unter der Zuhilfenahme und Einbindung von Experten in Angriff genommen worden. Dazu habe man entsprechende Experten aus dem gesamten Bundesgebiet herangezogen und eingesetzt. Sie sei deshalb guter Dinge, dass man die Aufgabe in dem anvisierten Zeitraum auch abarbeiten könne.

Auf Nachfrage von Abg. Magnussen bestätigt Staatssekretär Nägele dass die Landesregierung, sobald Planungsreife bestehe, vorrangig darüber nachdenken werden, die Bauabschnitte westlich von Hamburg vorzuziehen.

Im Zusammenhang mit dem von Abg. Dr. Tietze thematisierten Alternativvorschlag der Grünen möchte **Abg. Magnussen** wissen, mit welchem Planungszeitraum gerechnet werden müsse, wenn man jetzt eine ganz neue Trassenführung prüfen wolle. - **Staatssekretär Nägele** antwortet, für eine komplett neue Trassierung einer Autobahn rechne man mit etwa 15 Jahren.

Abg. Magnussen merkt an, für ihn sei immer noch offen, ob der Antrag auf TEN-Mittel eingereicht beziehungsweise inzwischen wieder zurückgezogen worden sei.

Abg. Jensen hält es vor dem Hintergrund der Priorisierung im Bundesverkehrswegeplan für unbedingt erforderlich, bis Ende des Jahres einen Abschnitt im Bau zu haben, unabhängig davon, ob es sich um einen östlich oder westlich der A 7 handele. - **Staatssekretär Nägele** erklärt, die Landesregierung sei davon überzeugt, dass dieses Projekt die höchstmögliche Einstufung bei der Priorität bekommen werde. Darüber mache sie sich keine Sorgen.

Abg. Dr. Tietze merkt an, dass bei den Berechnungen, die der Wirtschaftlichkeit für die Trassenführung bisher zugrunde gelegt worden seien, nicht berücksichtigt worden sei, dass hier möglicherweise bei einer Bemaunung ganz andere Zahlen zugrunde gelegt werden müssten.

Herr Austermann erklärt, er habe immer die Auffassung vertreten, dass es nicht angehen könne, dass in ganz Deutschland Straßen, Brücken und Tunnel gebaut werden könnten, ohne dass dafür Maut entrichtet werden müsse, nur in Schleswig-Holstein, beim Herrentunnel, sei dies anders. Es sei nicht einzusehen, dass ein Verkehrsprojekt mit überregionaler Bedeutung infrage gestellt werde, weil man jetzt darüber diskutiere, ob hierfür Maut verlangt werden könne oder nicht. Wirtschaftlich sei der Tunnel schon allein im Hinblick auf sein Kosten-Nutzen-Verhältnis. Aus seiner Sicht sei es nicht einzusehen, dass Straßen in Schleswig-Holstein bemautet würden.

Herr Bruns nimmt die Anregung von Frau Raudies auf, noch einmal zum Kern der heutigen Sitzung, dem Anliegen der Volksinitiative, zurückzukommen und erklärt, Ziel der Vertrauenspersonen der Volksinitiative sei es gewesen, in der heutigen Sitzung den Politikern den Bürgerwillen darzustellen, der in dem von 23.000 Bürgerinnen und Bürgern unterschriebenen Antrag der Volksinitiative zum Ausdruck komme. Er bitte darum, dass dieser Antrag vom Petitionsausschuss und den beteiligten Fachausschüssen positiv begleitet und dann vom Landtag auch so beschlossen werde. Damit könne den Bürgerinnen und Bürgern im Land ein Signal gegeben werden, dass ihr Wille von der Politik akzeptiert und berücksichtigt werde. Das werde dann vielleicht auch in der sachlichen Diskussion dazu beitragen können, dass man gemeinsam für Schleswig-Holstein dieses Vorhaben voranbringen könne.

Abg. Hamerich macht für die Fraktion der CDU deutlich, dass diese das Anliegen der Volksinitiative unterstütze, insbesondere auch die auf der zweiten Seite im vorletzten Absatz des Antrags aufgeführten konkreten Ziele.

Der Petitionsausschuss schließt damit die Anhörung der Vertrauenspersonen der Volksinitiative „Neue Wege für Schleswig-Holstein - A 20 endlich fertigstellen“ gemäß Artikel 41 Absatz 1 Satz 4 Landesverfassung in Verbindung mit § 10 Abs. 1 Volksabstimmungsgesetz ab.

Die Vertreter des Petitionsausschusses und des Wirtschaftsausschusses kommen überein, die Beratungen über die Vorlage jeweils getrennt in einer ihrer folgenden Sitzungen fortzusetzen.

Der Vorsitzende des federführenden Petitionsausschusses, Abg. König, schließt die Sitzung um 11:55 Uhr.

gez. Uli König
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder
Protokollführerin