

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

## **Wirtschaftsausschuss**

18. WP - 12. Sitzung

am Mittwoch, dem 30. Januar 2013, 10 Uhr  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Christopher Vogt (FDP)

Hans-Jörn Arp (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Serpil Midyatli (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

Vorsitzender

i. V. von Volker Dornquast

### **Weitere Abgeordnete**

Peter Eichstädt (SPD)

Oliver Kumbartzky (FDP)

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

<b>Tagesordnung:</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Zukunftsfähigkeit des Kielkanals</b>	<b>5</b>
Antrag des Abg. Hans-Jörn Arp (CDU) <a href="#">Umdruck 18/607</a>	
<b>2. Schleswig-Holstein in Europa - Europapolitische Schwerpunkte - Europabericht 2012</b>	<b>10</b>
Bericht der Landesregierung <a href="#">Drucksache 18/360</a>	
(überwiesen am 13. Dezember 2012 an den <b>Europaausschuss</b> und alle weiteren Ausschüsse zur abschließenden Beratung)	
<b>3. Europäischer Radweg „Iron Curtain Trail“</b>	<b>11</b>
Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW <a href="#">Drucksache 18/279</a>	
(überwiesen am 16. November 2012 an den <b>Wirtschaftsausschuss</b> und den <b>Europaausschuss</b> )	
hierzu <a href="#">Umdruck: 18/637</a>	
<b>4. Einsatz von Streusalz auf Autobahnen</b>	<b>12</b>
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)	
<b>5. Evaluierung der Neuausrichtung des Tourismus</b>	<b>14</b>
Antrag des Abg. Olaf Schulze (SPD) <a href="#">Umdruck 18/423</a>	
<b>6. Bericht der Landesregierung über die künftige Bahnanbindung Glückstadts</b>	<b>17</b>
Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN) <a href="#">Umdruck 18/696</a>	

**7. Beitritt des Landes Schleswig-Holstein zur „Koalition gegen Diskriminierung“ 22**

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/353](#)

(überwiesen am 14. Dezember 2012 an den **Sozialausschuss** und an alle anderen Ausschüsse des Landtags zur abschließenden Beratung)

**8. Verschiedenes 23**

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

### **Zukunftsfähigkeit des Kielkanals**

Antrag des Abg. Hans-Jörn Arp (CDU)

[Umdruck 18/607](#)

Herr Niebergall von Unifeeder Germany führt anhand der in Anhang 1 dieser Niederschrift beigefügten Präsentation in die Thematik ein.

Abg. Arp betont, dass es richtig sei, jetzt ein Signal zu setzen. Zu überlegen sei zum Beispiel, einen Parlamentarischen Abend in Berlin zu veranstalten, um das Thema Nord-Ostsee-Kanal dort stärker in den Fokus der Aufmerksamkeit zu rücken.

Herr Knudsen von Sartori & Berger weist auf die „Initiative Kiel-Canal“ hin, in der sich mehrere Verbände zusammengeschlossen hätten, um den Fokus auf den Nord-Ostsee-Kanal zu lenken. In Berlin sei eine klare Priorisierung auf Straßenbauprojekte zu spüren. Versprochene Investitionen seien bisher nicht getätigt worden. Ziel müsse sein, die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals auch für die Zulieferindustrie in Bayern und Baden-Württemberg herauszustellen und den Süden der Bundesrepublik von der Notwendigkeit von Investitionen zu überzeugen.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, weist darauf hin, dass es in der letzten Legislaturperiode eine außerordentliche Sitzung zum Bau der fünften Schleusenkammer und zu den Problemen des Nord-Ostsee-Kanals insgesamt gegeben habe. Man müsse gemeinsam darauf hinwirken, in Berlin Aufmerksamkeit für das Thema zu erzeugen, und darauf hinweisen, dass die bewilligten Mittel allein nicht ausreichen.

Abg. Dr. Tietze zeigt sein Unverständnis darüber, dass offensichtlich im Bundesverkehrsministerium 300 Millionen € an Mitteln nicht fristgerecht abgerufen worden seien. Ihm sei unbegreiflich, wie ein Ministerium die Ausschreibung nicht rechtzeitig herausgeben können. Wenn Vollzugsdefizite dieses Ausmaßes erkannt würden, könne man auch politisch nichts ausrichten. Er sehe die politische Verantwortung dafür bei Bundesverkehrsminister Ramsauer.

Abg. Schulze stellt fest, dass Einigkeit über die Notwendigkeit bestehe, gemeinsam in Berlin bei Bundesregierung und Bundestag zu intervenieren. Vonseiten seiner Fraktion habe man bereits mit den norddeutschen Abgeordneten im Haushaltsausschuss des Bundestages Kontakt aufgenommen. Er kündigt seine volle Unterstützung an und gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass jetzt schnell Taten folgen mögen. Er hoffe außerdem, dass es in Niedersachsen bald eine Landesregierung gebe, die die Bemühungen Schleswig-Holsteins unterstützen werde.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, unterstreicht, dass es für seine Arbeit eine große Unterstützung sei zu wissen, dass sich der Landtag hinter die Bemühungen der Landesregierung stelle. Zurzeit berate man die Idee, einen Parlamentarischen Abend im ersten Quartal 2013 durchzuführen. Sinnvoll sei seiner Ansicht nach, wenn die Betroffenen in Berlin vorstellig würden. Von den in den Haushalt ursprünglich eingestellten Mitteln in Höhe von 60 Millionen € seien durch den Haushaltsausschuss diese auf 11 Millionen € gekürzt und der übrige Betrag in andere Bereiche transferiert worden. Nach heftiger Intervention der Landesregierung seien nun 12,5 Millionen € in den Haushalt eingestellt worden. Allerdings zeige die Bundesregierung wenig Bereitschaft, diese für Norddeutschland zentrale Lebensader zu modernisieren. Unterstützung erfahre das Land aber durch Bremen, weil man sich dort der Tatsache bewusst sei, dass ein funktionierender Nord-Ostsee-Kanal wichtig für alle deutschen Häfen sei. Aus diesem Grunde unterstütze auch Mecklenburg-Vorpommern das Projekt.

Staatssekretär Dr. Nägele weist auf die Unfälle im Kanal und mit den Schleusen in der letzten Zeit und den damit verbundenen volkswirtschaftlichen Schaden hin, der unter anderem durch lange Wartezeiten der Schiffe entstehe. Damit sei auch der Ausfall von Steuereinnahmen verbunden. Thematisch damit im Zusammenhang stehe auch die Reform der Wasser- und Schifffahrtsdirektion. In der Kommunikation müsse deutlich gemacht werden, dass der Wegfall der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord insgesamt schädlich sei, weil Sicherheit und Kompetenz im Norden damit verloren gingen.

Abg. Arp hebt hervor, dass Maßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal über Deutschland hinaus wirken würden, zum Beispiel auch auf die Häfen der Ostsee. Wichtig sei, den süddeutschen Bundesländern zu zeigen, dass die Infrastruktur im Norden nicht intakt sei. Gleichzeitig müsse man darauf hinwirken, dass sowohl die Infrastruktur der Straße als auch des Kanals verbessert würde, da dies unmittelbar miteinander zusammenhänge. Ein gemeinsames Auftreten von Wirtschaft und Politik sei notwendig, um die hohen Kosten des Ausbaus und der Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals einwerben zu können.

Herr Knudsen präzisiert seine Aussage dahin gehend, dass 1 % des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II in Höhe von 750 Millionen € auf den Nord-Ostsee-Kanal im Jahre 2013 entfalle, und zwar konkret auf die Dalben und den Düker. Dieser Betrag müsse auch im Verhältnis zu den Aufwendungen für Fernstraßen und Straßenbau in Süddeutschland bewertet werden. Eine schlechte Infrastruktur im Norden schade auch den Unternehmen im Süden.

Abg. Magnussen weist darauf hin, dass seiner Kenntnis nach die Ausschreibungen vorlägen und jetzt einer rechtlichen Prüfung unterzogen würden. Dies eröffne bedauerlicherweise auch die Möglichkeit von Klagen, die das Projekt zeitlich noch weiter nach hinten verschieben könnten. Er hebt hervor, dass seinem Kenntnisstand nach bereits gebaut werde. Er regt an, Kontakt zu den Verantwortlichen vor Ort aufzunehmen und gegebenenfalls einen Ortstermin durchzuführen, um sich vor Ort über die Situation zu informieren. So könne man auch die Medien auf das Thema aufmerksam machen.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, weist auf ein Einladungsschreiben von Herrn Schnabel hin, in dem dieser den Ausschuss im Namen des Gesamtverbandes der Schleswig-Holsteinischen Häfen zu einem Ortstermin nach Brunsbüttel einlade. Es bestehe gegebenenfalls die Möglichkeit, mehrere Außentermine miteinander zu verbinden. - Abg. Dr. Breyer regt an, zu dem ins Auge gefassten Termin auch Entscheidungsträger von der Bundesebene einzuladen, zum Beispiel die Hausspitze des Bundesverkehrsministeriums.

Abg. Vogel plädiert für eine sachliche Diskussion und dafür, das Anliegen Norddeutschlands in Süddeutschland bekannt zu machen und dort zudem hervorzuheben, dass es auch im Interesse Süddeutschlands liege, die Infrastruktur im Norden der Bundesrepublik zu verbessern. Er weist darauf hin, dass es diverse Konkurrenten gebe, die ein Interesse daran hätten, dass der Nord-Ostsee-Kanal nicht zu stark würde, unter anderem der Hafen von Rotterdam.

Abg. Dr. Tietze hebt die Unterstützung des Bundesverkehrsministers für Verkehrsprojekte in Bayern hervor, unter anderem für Kanalausbauprojekte an der Donau. Die dort transportierten Warenmengen seien im Vergleich zum Nord-Ostsee-Kanal sehr klein. Seiner Wahrnehmung nach würden bei bayrischen Projekten Mittel sehr schnell und unbürokratisch durch den Bundesverkehrsminister freigegeben. Er unterstreicht, dass die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals auch für Bayern und die Landeshauptstadt München nicht zu unterschätzen sei, und formuliert die Erwartung, dass diejenigen, die in Berlin die Verantwortung trügen, diese auch übernehmen sollten.

Im Hinblick auf den Ablauf des Vergabeverfahrens zeigt Staatssekretär Dr. Nägele wenig Verständnis. In Brunsbüttel sei aus politischen Gründen ein Spatenstich gemacht worden,

ohne dass die erforderlichen Unterlagen vollständig gewesen seien. Nach derzeitiger Planung solle im Oktober 2013 mit dem Bau der fünften Schleusenkammer selbst begonnen werden. Im Moment fänden nur kleinere Vorbereitungsmaßnahmen wie zum Beispiel Molenverlängerungen statt. Auch für den Zeitverzug in dem Projekt insgesamt habe er wenig Verständnis. Ursprünglich hätte 2014 die Begradigung der Oststrecke abgeschlossen sein sollen. Aus internen Quellen wisse man, dass die Planungen fertig seien. Es würde jedoch behauptet, dass dies nicht der Fall sei, um Mittel für Projekte mit höherer Priorität zur Verfügung zu stellen. Bei der derzeitigen Mittelzuteilung werde das Projekt nicht fertig. Er teile die Einschätzung, dass im Moment bestimmte Teile der Republik deutlicher im Fokus bei der Verteilung der 10 Milliarden € Verkehrsmittel seien als andere.

Herr Piepiorka weist auf die Dringlichkeit des Ausbauprojektes hin. Eine glaubhafte Umsetzung des Slogans „From road to sea“ könne nur erfolgen, wenn die Infrastruktur entsprechend ausgebaut sei. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass durch Verzögerungen des Bauprojekts auch ein erheblicher Imageschaden entstehe. Wichtig sei, die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel zu bauen und die restlichen Schleusenkammern funktionstüchtig zu halten. Dies sei auch kein großer Eingriff in die Natur.

Abg. Arp weist darauf hin, dass Ausbauvorhaben auch durch naturschutzfachliche Bedenken - unter anderem von den Grünen - zeitlich verzögert worden seien. Seiner Kenntnis nach sei auch das Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Einem gemeinsamen Appell aller Landtagsfraktionen zur Fortführung des Projekts stehe er positiv gegenüber.

Abg. Matthiessen weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Bedenken von Umweltschutzverbänden nicht das Gleiche seien wie ein vorgeblicher Beschluss eines grünen Parteigremiums, den Ausbau nicht zu unterstützen. Er fordert Abg. Arp auf, zu belegen, dass es einen entsprechenden Beschluss der Partei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in dieser Hinsicht gebe. Seiner Wahrnehmung nach hätten sich Grüne auf kommunaler Ebene sehr produktiv zum Beispiel bei der Frage der Verbringungskonzepte des Aushubs eingebracht.

Auf eine präzisierende Frage des Abg. Magnussen zum Stand des Planungsverfahrens und zur rechtlichen Prüfung bereits vorhandener Unterlagen führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass seit 2010 ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss für die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel vorliege. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion hätte zwei Jahre Zeit gehabt, Leistungsverzeichnisse und darauf aufbauend das Vergabekonzept zu entwickeln und entsprechend die Vergabe vorzubereiten. Eine rechtliche Prüfung dabei sei selbstverständlich, aber in zwei Jahren durchaus zu schaffen. Zu kritisieren sei, dass die Prüfung noch nicht abgeschlos-



sen, ein Baubeginn mit einem Spatenstich jedoch signalisiert worden sei. Wünschenswert sei, bei dem Thema schneller voranzukommen.

Zum Ausbau der Oststrecke hebt Staatssekretär Dr. Nägele hervor, dass avisiert sei, im zweiten Quartal 2013 den Planfeststellungsbeschluss zu erhalten. Seiner Kenntnis nach lägen die erforderlichen Unterlagen bereits vor. Ihm sei unklar, was die Motive dafür sein könnten, das Verfahren zu bremsen.

Im Hinblick auf die Schleuse in Kiel-Holtenau weist Staatssekretär Dr. Nägele darauf hin, dass für umfassende Sanierungsmaßnahmen kein Planfeststellungsbeschluss notwendig sei. Dieser sei nur notwendig, wenn man einen Neubau plane. Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung lähme das Verfahren offenbar so weit, dass die notwendigen Planungen und Planfeststellungsverfahren nicht mehr vorwärts gingen. Der NOK brauche aber eine funktionsfähige und aktive Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, um lebensfähig zu bleiben.

Punkt 2 der Tagesordnung:

**Schleswig-Holstein in Europa - Europapolitische Schwerpunkte - Europa-bericht 2012**

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/360](#)

(überwiesen am 13. Dezember 2012 an den **Europaausschuss** und alle weiteren Ausschüsse zur abschließenden Beratung)

Der Wirtschaftsausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung, [Drucksache 18/360](#), abschließend zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

### **Europäischer Radweg „Iron Curtain Trail“**

Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 18/279](#)

(überwiesen am 16. November 2012 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Europaausschuss)

hierzu [Umdruck: 18/637](#)

Abg. Hamerich regt an, die Beschlussfassung bis nach der Beschlussfassung im Europaausschuss zurückzustellen. Der Antrag sei darüber hinaus eher unkritisch.

Abg. Vogel plädiert dafür, den Blick deutlicher darauf zu richten, wo genau der Radweg verlaufe, da im unmittelbaren Grenzgebiet häufig keine Straßen vorhanden seien. Gleichzeitig müsse es auch Möglichkeiten geben, Pausen zu machen und touristische Ziele an der Strecke anzusteuern. Die Initiative zum Europäischen Radweg „Iron Curtain Trail“ habe schon Gesprächsbereitschaft in dieser Hinsicht signalisiert.

Auf eine Frage zu den Kosten des Radwegs insgesamt und zu den Kosten von Unterhaltung und Pflege führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass Unterhaltung und Pflege in Hand des Baulastträgers liege. Auf den Landesstraßen sei dies das Land Schleswig-Holstein, dort seien bereits überall Radwege vorhanden. Dadurch würden auch keine zusätzlichen Kosten über die Beschilderung hinaus entstehen. Eine explizite Kostenschätzung könne noch nicht vorgenommen werden, da man sich mit der Initiative noch im Gespräch über die konkrete Beschilderung befinde. Er gehe jedoch davon aus, dass sich die Kosten in einem Rahmen bewegten, der nicht dazu führe, dass man zusätzliche Haushaltstitel schaffen müsse. Die Aufgaben könnten im normalen Vollzug des LBV bewältigt werden.

Der Ausschuss beschließt, sein Votum bis zur Beschlussfassung des Europaausschusses zurückzustellen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

### **Einsatz von Streusalz auf Autobahnen**

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

Abg. Dr. Tietze regt an, zukünftig den Antrag auf Erweiterung der Tagesordnung schriftlich zu stellen, damit die Fraktionen Gelegenheit hätten, sich auf die entsprechenden Tagesordnungspunkte vorzubereiten. Der Ausschuss kommt überein, künftig die Kommunikation im Zusammenhang mit kurzfristig auf die Tagesordnung zu setzenden Punkten zu verbessern.

Einleitend zu seinem Antrag führt der Vorsitzende, Abg. Vogt, aus, dass es Berichterstattungen im Hamburger Abendblatt gegeben habe, dass ein neues Streumittel eingesetzt würde, das preisgünstiger sei, das jedoch - so die Medienberichterstattung - bei  $-7^{\circ}\text{C}$  an Wirksamkeit verliere.

Zum Thema führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass Anlass der Berichterstattung über das Streusalz ein Unfall auf der A 1 gewesen sei. In diesem Zusammenhang sei die Information verbreitet worden, dass es bei der Salzstreuung auf der A 1 eine Umstellung gegeben habe. Dort werde derzeit eine Mischung aus Sole und NaCl-Trockensalz gestreut, die bereits seit 2004 in Schleswig-Holstein Verwendung finde. Vier Straßenmeistereien nutzten dieselbe Mischung. Diese Mischung werde in ihrer Zusammensetzung verändert, wenn sich die Temperatur verändere. Sie werde zudem nicht nur auf der A 1, sondern auch auf der A 23 zum Einsatz gebracht. Aus Sicht der Landesregierung gebe es keinen Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Technik des Salzstreuens beziehungsweise des Streuguts. Es gebe keine Erkenntnisse, dass das Salz bei der Witterung nicht hätte wirken können. Aus diesem Grund gehe man vonseiten der Landesregierung davon aus, dass in den Medien eine Verknüpfung stattgefunden habe, die nicht dem Sachstand entspreche.

Auf eine Nachfrage des Abg. Vogt zu der in den Medien erwähnten Umstellung führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, man arbeite mit einem elektronisch gesteuerten Aufbringsystem, das die Mischung aus verschiedenen Salzen und Sole auf die Straße aufbringe. Bisherige Erfahrungen hätten gezeigt, dass dies nicht zu Defiziten in der Verkehrssicherheit führe.

Auf eine Bemerkung des Abg. Arp zur Abwägung von Kosten und Sicherheit führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass die Philosophie der Landesregierung sei, dass es keine Sicherheits-

einbußen geben dürfe, wenn Kosten eingespart werden sollten. Minister Meyer habe sich persönlich informiert und klargestellt, dass es kein Sparen auf Kosten der Sicherheit geben solle.

Abg. Dr. Tietze interessiert sich für den Zeitpunkt der Bestellung des Streusalzes. - Herr Conrad, Direktor des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, erläutert zur Beschaffung, dass immer für zwei Winterperioden die entsprechenden Salzmengen eingekauft würden. Die jetzige Bestellung des Natriumchlorids stamme aus einer Bestellung aus dem Zeitfenster von vor zwei Jahren. Man sei jetzt bei den vier Autobahnmeistereien in der Lage, die Sole selbst herzustellen. Man nehme diesen Wechsel auch vor, weil man in Zukunft von Feuchtsalzstreuung auf Solestreuung übergehen wolle. Erste Tests seien auf der A 23 und auch in anderen Ländern bereits durchgeführt worden. Bis aber eine komplette Umstellung stattgefunden habe, werde es noch einige Zeit dauern. Ursächlich für die Änderung seien Wirtschaftlichkeitserwägungen gewesen, aus Sicht der Landesregierung gebe es aber keine Sicherheitsunterschiede. Unbestreitbar nehme die Zahl der Probleme bei niedrigeren Temperaturen zu.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu den Vorteilen der Soleausbringung betont Herr Conrad, dass man damit Präventivstreuungen vornehmen könne und gleichzeitig die Streufahrzeuge mit höherer Geschwindigkeit fahren könnten, sodass der Verkehrsfluss weniger stark behindert würde. Eine Soleausbringung könne aber nur eine Ergänzung sein, bei einigen Wetterlagen werde nach wie vor die Feuchtsalzstreuung erforderlich sein.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, betont, dass es Aufgabe des Ausschusses sei, Vorwürfe, die in der Presse laut würden, im Dialog mit der Landesregierung aus der Welt zu räumen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

### **Evaluierung der Neuausrichtung des Tourismus**

Antrag des Abg. Olaf Schulze (SPD)

[Umdruck 18/423](#)

Abg. Schulze regt an, dass der Minister die Gelegenheit nutzen solle, über die aktuell neu verabschiedete Bäderregelung zu berichten und den Punkt Evaluierung der Neuausrichtung des Tourismus zu gegebener Zeit erneut auf die Tagesordnung zu nehmen. - Der Ausschuss kommt überein, so zu verfahren.

Einleitend hebt der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Herr Meyer, hervor, dass die Diskussion um die Bäderregelung viele Gemüter bewegt habe. Am Ende des vorangegangenen Tages habe man aber einen Kompromiss gefunden, der vor dem Hintergrund der drohenden Klagen der Kirchen notwendig gewesen sei. Das Oberverwaltungsgerichtsurteil aus Greifswald zu diesem Thema hätte nach Ansicht der Landesregierung aller Wahrscheinlichkeit nach auch die Rechtsprechung in Schleswig-Holstein beeinflusst.

Zu den Eckpunkten der neuen Regelung führt Minister Meyer aus, dass es im Hinblick auf die Verkaufsfläche nach wie vor keine Beschränkungen gebe, wohl aber beim Warensortiment. Bei der Sonntagsöffnung würden zukünftig Autohäuser, Möbelhäuser, Baumärkte und Märkte für große Elektroartikel ausgenommen sein. Die Bäderregelung sei nicht geeignet, um die Diskussion um Ladenöffnungszeiten zu führen. Im Vordergrund sollten Waren des touristischen Bedarfs stehen.

Ein zentraler Punkt der Diskussion sei die Anzahl der beteiligten Kommunen gewesen. Dazu habe sich auch Herr Dr. Eisenstein von der Fachhochschule Westküste eingelassen. Ein objektives Kriterium zur Unterscheidung der Kommunen sei nicht zu finden. Die Zahl der Orte werde gegenüber der bestehenden Bäderregelung nicht verändert. Es gebe nur wenige Gemeinden, die die Bäderregelung nutzen wollten, dies aber bisher nicht täten. Sollte dies bei einzelnen Kommunen jedoch der Fall sein, bestehe die Möglichkeit, mit Kommunen in Verhandlung zu treten, die die Bäderregelung nicht nutzten. Im Hinblick auf die Öffnungszeiten am Sonntag habe es eine lange und engagierte Diskussion gegeben. Bisher gebe es die Möglichkeit, acht Stunden - von 11 bis 19 Uhr - zu öffnen. Es sei nun beschlossen worden, sechs Stunden Sonntagsöffnungszeit in einem Korridor von 11 bis 19 Uhr zu ermöglichen. Die Ge-

meinden vor Ort sollten entscheiden, welchen Zeitraum sie wählen wollten. Wichtig sei, Kirchen vor Ort jeweils mit einzubeziehen.

Besonders schwierig - so führt Minister Meyer weiter aus - sei in der Diskussion die Saisonzeit gewesen, die bisher vom 15. Dezember bis zum 31. Oktober des darauffolgenden Jahres gelte. Mit weiteren Regelungen könnten Geschäfte in den entsprechenden Kommunen an 50 Sonntagen im Jahr öffnen. Der neue Kompromiss sehe vor, dass mit der neuen Bäderregelung die neue Saison vom 17. Dezember bis zum 8. Januar dauern solle. Damit könne der letzte Sonntag vor Weihnachten geöffnet sein. Der 2. Weihnachtsfeiertag bleibe ein Feiertag. Ein Sonntag zwischen Weihnachten und Silvester und der erste Sonntag im Jahr, der nicht auf den Neujahrstag falle, könne ebenfalls geöffnet sein. Dies sei ein zentrales Anliegen des Einzelhandels gewesen, der auf die Wünsche von Kurzurlaubern über Weihnachten reagiert habe. Weitere Geltungsdauer der Bäderregelung sei vom 15. März bis zum 31. Oktober. § 5 des Gesetzes über Ladenöffnungszeiten erlaube zudem vier geöffnete Sonntage. Diese Regelung solle den Gemeinden erhalten bleiben, die die Bäderregelung nicht in Anspruch nähmen. Orte mit Bäderregelung könnten zusätzlich an zwei Sonntagen öffnen, zum Beispiel für das Biibrennen an der Westküste Ende Februar oder den traditionellen Fischmarkt in Eckernförde im November.

Insgesamt - so fährt Minister Meyer fort - hätten alle Seiten bei diesem Kompromiss Zugeständnisse gemacht, er sei geschaffen worden, um lange Rechtsfrieden zu erhalten. Die neue Bäderregelung gelte fünf Jahre, enthalte aber eine Option auf eine Verlängerung um weitere fünf Jahre. Die Kirchen hätten nach Abschluss des Kompromisses angekündigt, eingereichte Klagen zurückzuziehen und keine neuen Klagen einzureichen. Nun werde die konkrete Verordnung erarbeitet und mit den Beteiligten diskutiert. Er gehe davon aus, dass bis Ende April eine neue Bäderverordnung verkündet werden könne.

Abg. Dr. Tietze bedankt sich für den guten Kompromiss und den im Vorfeld zu beobachtenden fairen Umgang, der ein gelungenes Beispiel für guten Interessenausgleich sei.

Abg. Eichstädt schließt sich dem Lob und dem Dank an das Ministerium an. Seiner Fraktion sei es neben der Schaffung von Rechtsfrieden auch darum gegangen, den Wert des Sonntags zu erhalten. Die gefundene Regelung verknüpfe die Interessen des Tourismus und des Gewerbes mit dem Bedürfnis, den Sonntag als besonderen Tag zu erhalten.

Abg. Hamerich lobt, dass die ursprünglich geplante Kategorisierung von Orten weggefallen sei. Auf seine Frage zur Anzahl der Orte und Ortsteile hebt Minister Meyer hervor, dass 108 Orte und Ortsteile derzeit die Bäderregelung in Anspruch nähmen. Dabei solle es auch

bleiben. Aus Gesprächen mit den Vertretern der Kommunen wisse man, dass 15 Orte die Regelung zwar in Anspruch nehmen könnten, dies jedoch nicht täten. Diese seien potenzielle Kandidaten, um gegen Kommunen ausgetauscht zu werden, die die Regelung in Anspruch nehmen wollten, derzeit aber nicht in der Liste vorkämen. Minister Meyer unterstreicht, dass er sich sehr gefreut hätte, wenn die Weltkulturerbestadt Lübeck in die Liste hätte aufgenommen werden können, dies sei jedoch nicht kompromissfähig gewesen.

Auf eine weitere Frage des Abg. Hamerich zur Regelung in Mecklenburg-Vorpommern führt Minister Meyer aus, dass es dort eine 5-Stunden-Regelung gebe. Zudem existiere dort eine Positivliste eines Warenkorbs, dort könnten sonntags wesentlich weniger Waren verkauft werden als in Schleswig-Holstein. Feiertage seien nicht enthalten, auch die Saisonzeit sei kürzer. Zudem gebe es für die Geschäfte eine Flächenbegrenzung auf 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

Abg. Hamerich interessiert, ob zukünftig die Gewerbetreibenden vor Ort mit den Kirchen selbstständig verhandeln müssten, um die Rahmenvorgaben der Bäderregelung entsprechend umzusetzen. - Minister Meyer erläutert, dass es sinnvoll sei, wenn sich die örtliche Gemeinde mit den Kirchen darauf verständigen könne, wie man es regeln wolle.

Auf eine Bemerkung des Abg. Dr. Breyer zu der aus seiner Sicht fehlenden Übertragbarkeit des Urteils des OLG Greifswald auf Schleswig-Holstein führt Minister Meyer aus, dass er es als Aufgabe der Politik ansehe, Entscheidungen nicht von Gerichten treffen zu lassen. Vielmehr müssten die Betroffenen gemeinsam eine Lösung finden, was mit dem vorliegenden Kompromiss gelungen sei.

Auf eine Frage des Abg. Kumbartzky zu der Festlegung nach Inkrafttreten der Bäderregelung legt Minister Meyer dar, dass diese nach der Festlegung für fünf Jahre gelte.

Den Vorsitzenden, Abg. Vogt, interessiert, wie im Gesetz beziehungsweise in der Verordnung die Gemeindevertreter und Kirchen zur Zusammenarbeit im Hinblick auf die Nutzung des Korridors für die Ladenöffnungszeiten bewegt werden sollten. - Minister Meyer führt aus, dass dies in geeigneter Weise passieren solle. So sei die Formulierung in der Verordnung. Man wolle damit die Akteure ermuntern, miteinander ins Gespräch zu kommen.



Punkt 6 der Tagesordnung:

### **Bericht der Landesregierung über die künftige Bahnanbindung Glückstadts**

Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

[Umdruck 18/696](#)

Einleitend erläutert Abg. Dr. Breyer den Hintergrund seines Antrags. Die stündliche Zugverbindung von Glückstadt nach Hamburg-Altona, die es bisher gebe, solle eingestellt werden, obwohl sich vor Ort alle Parteien für deren Erhalt einsetzten. Es stellt sich jetzt die Frage, ob es fahrplantechnisch umsetzbar sei, Verbesserungen zu machen, wie viel diese kosten würden und ob der politische Wille dazu vorhanden sei. Auch die Öffentlichkeit müsste sich eine Meinung bilden können, aus diesem Grund habe er die Nachfragen gestellt. Einige der Nachfragen hätten sich durch das Schreiben der LVS, [Umdruck 18/762](#), bereits erledigt.

Staatssekretär Dr. Nägele hebt einleitend hervor, dass das angesprochene Papier unabhängig von den Fragen des Abg. Dr. Breyer entstanden sei. Aus diesem Grunde fänden sich in dem Papier nicht unmittelbar Antworten auf die Fragen. Glückstadt sei, so betont Staatssekretär Dr. Nägele, keine Insel. Es müsse eine Betrachtung geben, die die Interessen des ganzen Netzes berücksichtige. Dass es persönliche Betroffenheiten gebe, sei klar. Vonseiten der Landesregierung bezweifle man, dass hinter der Initiative zum Erhalt der Bahnverbindung der ganze Ort stehe. Die Befragung, die die LVS zu den Bedürfnissen der Pendler durchgeführt habe, sei aus Sicht der Landesregierung repräsentativ.

Es sei fahrplantechnisch durchaus möglich - so führt Staatssekretär Dr. Nägele weiter aus -, alle Züge in Altona enden zu lassen, jedoch bezweifle er, dass diese Lösung in Glückstadt oder in den weiter entfernt liegenden Destinationen wie zum Beispiel Westerland auf große Gegenliebe stoßen werde. Das Hauptziel der Menschen sei der Hamburger Hauptbahnhof, der allerdings stärker als alle anderen Bahnhöfe in Deutschland frequentiert sei. Das Einsetzen eines zusätzlichen Zuges zehn Minuten nach dem bereits fahrenden werde erhebliche Kosten verursachen, die entsprechende Diskussion darum müsse offen geführt werden. Die Mittel, die man einsetzen könnte, um Glückstadt besser anzubinden, würden an anderer Stelle im Nahverkehr fehlen. Aufgabe der Landesregierung sei es, Verkehrspolitik für das ganze Land zu machen und ein verkehrspolitisches und finanzpolitisch machbares Angebot zu unterbreiten, das der ganzen Region zugutekomme. Er bietet an, Fachfragen, die auch nach dem Schreiben noch offen geblieben seien, dem Ausschuss gegenüber zu beantworten. Insgesamt

sei das für den Bahnverkehr auf allen Seiten gezeigte Engagement erfreulich. In der Fahrplangestaltung müssten sich jedoch die Interessen des ganzen Landes spiegeln.

Abg. Arp merkt kritisch an, dass bei einer Fahrzeit von deutlich über zwei Stunden von Westerland nach Hamburg eine Fahrzeitverlängerung von vier Minuten durch einen zusätzlichen Halt in Glückstadt nicht ausschlaggebend sein könne. Auch Investitionskosten könnten in Anbetracht der Ausgaben an anderer Stelle kein Hinderungsgrund sein. Problematisch sei aus seiner Sicht, dass bei der Ausschreibung des Netzes Bahn-Mitte und der angestrebten halbstündigen Verbindung von Kiel nach Hamburg nicht kommuniziert worden sei, dass dadurch ein Flaschenhalseffekt auf der Strecke von Hamburg nach Elmshorn entstehe. Es sei erstaunlich, dass eine Regierung, die für sich in Anspruch nehme, den SPNV auszubauen, die Halte von 40 auf 26 reduziere.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht, dass man das Ausschreibungsverfahren und das Ergebnis, das unter der Verantwortung von Verkehrsminister de Jager und Staatssekretärin Dr. Zieschang entstanden sei, nicht Herrn Wewers von der LVS in die Schuhe schieben könne. Die jetzige Landesregierung bemühe sich, die Interessen auszugleichen. Die geplanten Expresszüge sollten dazu führen, mehr Bahnkunden für die Strecke nach Dagebüll und für die Inseln zu gewinnen. Allein die Bruttowertschöpfung der Insel Sylt für den Tourismus liege bei 1 Milliarde € im Jahr. Gleichzeitig könne man verschiedene Halte nicht gegeneinander ausspielen, dieses Vorgehen sei seiner Ansicht nach sehr unsolidarisch. Er weist darauf hin, dass vertraglich vereinbart sei, dass keine Züge in Glückstadt halten dürften, die von der NOB betrieben würden. Diese vertragliche Regelung gelte nach wie vor. Zusammenfassend hebt er hervor, dass die ministerielle Verantwortung für die Ausschreibung damals bei Minister de Jager gelegen habe und nicht bei der LVS.

Abg. Dr. Vogel unterstreicht, dass für ihn bei der damaligen Ausschreibung sehr offensichtlich gewesen sei, dass sich die Anzahl der Zughalte in Glückstadt verringern werde, wenn die NOB dort nicht mehr halten könne. Einigkeit bestehe aus seiner Sicht in dem Wunsch, die jetzige Situation zu verbessern. Vom Wirtschaftsministerium sei eine Einladung an die verkehrspolitischen Sprecher ausgesprochen worden, um Möglichkeiten zu eruieren, im Rahmen der bestehenden Situation die Möglichkeiten zu verbessern. Jetzt müsse man gemeinsam versuchen, Lösungen zu finden.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, hebt hervor, dass die durch die Ausschreibung des Netzes Mitte entstandenen Veränderungen so nicht bedacht worden seien. Dies sei eine unglückliche Situation, da eine nicht unerhebliche Zahl von Menschen betroffen sei. Jetzt gehe es darum, konstruktive Vorschläge, zum Beispiel zu der komplexen Aufgabe der Fahrplanänderung, im Mi-

nisterium und bei der LVS zu prüfen. Zu begrüßen sei, dass eine Veranstaltung mit den verkehrspolitischen Sprechern durch die Stadt Glückstadt ausgerichtet werde und sich die politischen Akteure mit den handelnden Personen vor Ort auseinandersetzen. Im Vordergrund solle jetzt stehen, wie man weiter vorgehen könne. Nur das finanzielle Argument könne seiner Ansicht nach nicht gelten.

Abg. Dr. Breyer unterstreicht, dass die Tatsache, dass nur eine kleine Gruppe Aktiver sich beschwere, nicht damit gleichzusetzen sei, dass nicht ganz Glückstadt hinter der Initiative stehe. Selbstverständlich könne nicht jede Einzelverbindung überprüft werden. Es bestehe aber ein Unterschied dazwischen, eine Situation nicht zu verbessern oder praktisch zu verschlechtern. Er verstehe, dass es vor Ort zu einer Empörung geführt habe. Aus seiner Sicht bestehe die Möglichkeit, eine Fahrgastbefragung auch bei denjenigen Fahrgästen zu machen, die weitere Strecken führen, um zu quantifizieren, wie groß der Wunsch nach einer schnelleren Streckenführung auf Kosten des Halts in Glückstadt tatsächlich sei. Wenn in der damaligen Ausschreibung schon die Exklusivität festgeschrieben gewesen sei, sei dies nicht hinreichend kommuniziert worden. Erfreulich sei, dass es vonseiten der Koalition das Angebot gebe, gemeinsam Möglichkeiten zu eruieren, die Situation zu verbessern. Ihn interessiert, welche Stellung die Landesregierung im Hinblick auf seine Fragen Nummern 3 und 4, [Umdruck 18/696](#), und die darin genannten Optionen beziehe.

Staatssekretär Dr. Nägele unterstreicht, dass im Zusammenhang mit der Anbindung Glückstadts an Hamburg die Diskussion um die Strecke Kiel-Hamburg eine zu große Bedeutung habe. Es bestehe eine Zugverbindung, der Zug halte jedoch nicht in Glückstadt. Es gehe jetzt um zusätzliche Züge. Der Halbstundentakt zwischen Kiel und Hamburg führe nicht dazu, dass es in Glückstadt keinen Halt gebe, sondern es seien wirtschaftliche Erwägungen, die dazu führten, die bisher realisierten 37 Halte auf 26 zurückzuführen. Es würden Züge herausgenommen, die aufgrund geringer Auslastung unwirtschaftlich führen. Das Angebot der Exklusivität an die Nordbahn sei nicht mehr zurückzunehmen, ohne Verträge zu ändern. Eine Vertragsänderung werde zwangsläufig mit zusätzlichen Investitionen verbunden sein, die an anderer Stelle fehlten. Die Entscheidungen für andere Strecken, Bahnhöfe oder Züge seien alle auf Grundlage des vom Landtag beschlossenen Landesnahverkehrswegeplans erfolgt und kommuniziert worden. Er unterstreicht, dass zum Beispiel die Stadtreionalbahn mit den Regionalisierungsmitteln 2013 nichts zu tun habe, da in dieses Projekt noch kein Geld geflossen sei. Eine Abschätzung der Kosten, vor allem bei einer möglichen Verhandlung über die Aufhebung der Exklusivität mit der Nordbahn, sei nicht möglich. Aus Sicht der Landesregierung sei es fahrplantechnisch verantwortlich und wirtschaftlich, die entsprechende Änderung umzusetzen. Als nächstes werde man über das Netz West und über eine Optimierung der Anschlüsse in Elmshorn reden müssen. Fernziel sei ein Schleswig-Holstein-Takt, der wirklich

funktioniere. Nur wegen eines Ortes könne man ausgehandelte und geltende Verträge nicht aufschnüren.

Abg. Arp betont, dass eine Reduzierung von Halten nicht zu dem im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung formulierten Anspruch der Stärkung des SPNV passe. Er hebt hervor, dass es gute parlamentarische Praxis sei, Ausschreibungen im Wirtschaftsausschuss zu diskutieren und dann darüber zu entscheiden. Ihm sei neu, dass die Exklusivität in der Ausschreibung festgeschrieben worden sei.

Abg. Dr. Breyer bedankt sich für die Aussage des Staatssekretärs, dass es politisch nicht gewollt sei. Das sei eine andere Aussage als die der fehlenden Machbarkeit. Er weist darauf hin, dass es bereits eine Öffnung der Verträge im Hinblick auf den Einsatz von zusätzlichen Verstärkerzügen gegeben habe. Insofern sei eine weitere Öffnung der Verträge ebenfalls denkbar. Als Gegenfinanzierungsvorschlag nennt er die Zurückstellung von Verbesserungen an anderer Stelle. Es sei wichtig, den Status quo zu halten.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht im Zusammenhang mit einer geplanten Veranstaltung, dass es ein normaler Vorgang sei, wenn er von Ortsverbänden eingeladen werde, um über ÖPNV- und Verkehrspolitik zu reden. Eine bereits durchgeplante Veranstaltung habe man - auch mit Rücksicht auf die daran beteiligten ehrenamtlichen Kräfte - nicht dahin gehend ändern wollen, noch zusätzliche Politiker einzuladen. Zu der in der darauffolgenden Woche stattfindenden Podiumsdiskussion sei vom Bürgermeister eingeladen worden. Da diese Veranstaltung erst kurzfristig anberaumt worden sei, habe er leider nicht zusagen können. Er werde aber durch Abg. Voß vertreten. Ziel aller Beteiligten sei, an einer Problemlösung zu arbeiten. Wünschenswert wäre aus seiner Sicht, die Diskussion weniger aufgeregt zu führen.

Auf die Bemerkung des Abg. Dr. Breyer, dass es große Einspareffekte durch Ausschreibungen gebe, die man zur Gegenfinanzierung von Maßnahmen nutzen könne, um den Status quo in Glückstadt zu erhalten, führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass man sich in der zweiten Ausschreibungsrunde befinde. Die Wettbewerbsrenditen seien in der ersten Ausschreibungsrunde bereits abgeschöpft worden. Durch eine Ausschreibung könne man keine weiteren Einspareffekte erzielen. Die bereits zugesagten Verstärkerzüge verursachten Kosten in Höhe von 250.000 bis 300.000 € dies stelle jedoch keine Vertragsöffnung dar. Vielmehr sei der Einsatz von Verstärkerzügen als Option in den Verträgen bereits festgeschrieben. Zusätzliche Verstärkerzüge seien mit den vorhandenen Zugreserven nicht zu realisieren, ein zusätzlicher Zug koste 610.000 € pro Jahr. Die weiteren Kosten beliefen sich auf insgesamt 800.000 €, sodass man schlussendlich bei Kosten von 1,4 Millionen € ende. Eine Verhältnismäßigkeit zu der Anzahl der betroffenen Personen sei dann nicht mehr gegeben, weil man Verkehrspolitik für

das ganze Land machen wolle und müsse. Er selbst habe sich vor einer Diskussion auch vor Ort nicht gescheut und sei Ende des Jahres 2012 selbst in Glückstadt gewesen. Man sei bemüht, alle Optionen zu nutzen, die Situation für alle Beteiligten möglichst leicht zu machen.

Auf eine Nachfrage des Abg. Dr. Breyer unterstreicht Staatssekretär Dr. Nägele, dass es Optionen im Vertrag gebe, die Exklusivität oder deren Aufgabe jedoch keine Option sei.

Herr Wewers von der LVS führt zur Entstehung des Fahrplans aus, dass man auch die schienenbedingt auftretenden Engpässe bei dessen Gestaltung berücksichtigen müsse. Es habe damals die Entscheidung gegeben, die Achse Kiel-Lübeck zu stärken. Dort sei ein Engpass vorhanden, der dazu führe, dass andere Verbindungen reduziert werden mussten. Der Bau eines dritten Gleises zwischen Hamburg und Elmshorn befinde sich seit 25 Jahren in der Diskussion, aber es sei noch nicht vorhanden. Damit müsse man umgehen. Zudem müsse man bei der Änderung des Fahrplans nicht nur berücksichtigen, dass Verbindungen wegfielen, sondern auch, dass es neuere und schnellere Züge gebe, die auch nach Hamburg-Hauptbahnhof führen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

**Beitritt des Landes Schleswig-Holstein zur „Koalition gegen Diskriminierung“**

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/353](#)

(überwiesen am 14. Dezember 2012 an den **Sozialausschuss** und an alle anderen Ausschüsse des Landtags zur abschließenden Beratung)

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung, [Drucksache 18/353](#), abschließend zur Kenntnis.

Punkt 8 der Tagesordnung:

### **Verschiedenes**

Im Hinblick auf die für das Gespräch mit Vertretern der Deutschen Bahn geplanten Themen kommt der Ausschuss überein, besonders die Themen Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung sowie Lärmreduktion und Schienenbonus in den Vordergrund zu rücken.

Im Zusammenhang mit einer vom GVSH ausgesprochenen Einladung an den Ausschuss regt Abg. Dr. Tietze an, sowohl Brunsbüttel als auch Cuxhaven und die dortigen Aktivitäten im Hinblick auf Offshore-Versorgung zu besuchen. - Abg. Dr. Breyer plädiert dafür, gegebenenfalls mit der Fähre von Brunsbüttel nach Cuxhaven zu fahren. Er unterstreicht, dass eine Einbindung von Vertretern des Bundesverkehrsministeriums bei einer Diskussion um den Nord-Ostsee-Kanal unerlässlich sei. - Abg. Magnussen unterstützt die Idee, eine Fährüberfahrt von Brunsbüttel nach Cuxhaven zu unternehmen.

Der Vorsitzende kündigt an, dem Ausschuss einen zeitlichen und inhaltlichen Vorschlag über eine auswärtige Sitzung zu machen, bei der auch Vertreter des Bundesverkehrsministeriums anwesend sein sollten. Zeitlich solle diese Sitzung vor der Sommerpause stattfinden.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 12:55 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer