

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 16. Sitzung

am Mittwoch, dem 10. April 2013, 10 Uhr
im Elbeforum, Albert-Schweitzer-Straße, 25541 Brunsbüttel
bzw. beim Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen,
Brunsbüttel Ports, Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Volker Dornquast (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)

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

i. V. von Detlef Matthiessen

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

Weitere Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Gespräch mit Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zum Thema Nord-Ostsee-Kanal	4
	ElbeForum, Albert-Schweitzer-Straße, 25541 Brunsbüttel	
2.	Gespräch mit Vertretern des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen	13
	Brunsbüttel Ports, Elbehafen, 25541 Brunsbüttel	

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:

Gespräch mit Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zum Thema Nord-Ostsee-Kanal

Einleitend weist Herr Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf die Ausschreibungsunterlagen zum Bau der fünften Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel hin, die man zu Illustrationszwecken mitgebracht habe. Bei den Ausschreibungen insgesamt müsse man sehr große Sorgfalt walten lassen, da der Ausschreibungsprozess sehr komplex sei und Fehler im Ausschreibungsverfahren die Möglichkeit zu Klagen eröffne. 2011 habe die Abwägung stattgefunden, ob die bestehenden Schleusenkammern in Brunsbüttel im laufenden Betrieb saniert werden sollten oder ob eine Sanierung erst nach dem Bau der fünften Schleusenkammer erfolgen sollte. Man habe sich für den zweiten Weg entschieden, um den durchgehenden Betrieb der Schleusen zu gewährleisten. Die Finanzierung des Baus der neuen Schleusenkammer sei durch 300 Millionen € aus dem Investitionsbeschleunigungsprogramm gesichert worden. Im Anschluss an die Sicherstellung der Finanzierung seien die Ausschreibungsunterlagen technisch und juristisch überprüft worden, wobei Gründlichkeit vor Schnelligkeit gehe. Entsprechend seien die Pläne technisch und juristisch nach der Prüfung nachgebessert worden. Die Ausschreibungsunterlagen lägen aber jetzt vor.

Man rechne damit - so führt Staatssekretär Ferlemann weiter aus -, 2014 mit Baumaßnahmen beginnen zu können, für die in etwa eine Dauer von sieben Jahren veranschlagt sei. Im Jahre 2021 sollten die Maßnahmen komplett abgeschlossen sein. Vorgesehen sei, dass die neue Schleusenkammer in der zweiten Jahreshälfte 2020 den Betrieb aufnehmen könne. Dieser Zeitplan stelle einen Ausblick unter optimalen Bedingungen dar, sollte es zu größeren vergaberechtlichen Streitigkeiten kommen, werde dies voraussichtlich zu Verzögerungen führen. Nach der Inbetriebnahme der fünften Kammer solle mit der Sanierung der bestehenden Schleusenkammern in Brunsbüttel begonnen werden. Um die Schleusen bis dahin betriebsbereit zu halten, gebe es Reparaturmaßnahmen, im Zuge derer es erst kürzlich bedauerlicherweise zur kompletten Schließung der Schleusen gekommen sei, weil man aus Sicherheitsgründen auf den Weiterbetrieb habe verzichten müssen. Eine zeitliche Verschiebung der Reparatur hätte das Risiko mit sich gebracht, dass der zu behebende Schaden später viel größer hätte

ausfallen können. Aus diesem Grund habe man sich zu der Schließung entschlossen, die durch das große Engagement der Mitarbeiter vor Ort auf eine Woche habe begrenzt werden können. Zwei Drittel des Verkehrs habe nach wie vor über die kleinen Schleusenammern abgewickelt werden können. Bedauerlicherweise seien aber gleichzeitig zwei Drittel des Ladolumens weggefallen, dessen Transport auf größeren Schiffen erfolge, die auf die großen Schleusenammern angewiesen seien.

Neben dem Neubau der Schleusenammern und der Reparatur der bestehenden Schleusenanlagen - so erläutert Staatssekretär Ferlemann - sei auch der Ausbau der Oststrecke des Kanals ein weiteres in der Planung befindliches Projekt im Hinblick auf den Nord-Ostsee-Kanal. Dort befinde man sich im Planfeststellungsverfahren, in dessen Zuge es eine erhebliche Zahl von Einwänden gegeben habe. Man rechne mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Frühjahr 2013. Nach dessen Abschluss habe das Land eine dreimonatige Einvernehmensfrist. Man gehe davon aus, im Anschluss daran in die Vorbereitung der Ausschreibung, die Ausschreibung selbst und die Vergabe gehen zu können. Diesen Zeitplan vor Augen habend könne man davon ausgehen, dass frühestens im Jahr 2014 mit den Baumaßnahmen begonnen werden könne, 2015 könne ein Beginn unter Umständen aber realistischer sein. Im Anschluss an diese Maßnahme werde auch die Oststrecke ausgebaut.

Staatssekretär Ferlemann fährt fort, die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Kiel-Holtenau seien durch den geringeren Tidenhub weniger stark beansprucht als die Schleusen in Brunsbüttel, aber insgesamt auch in einem schlechten Zustand. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion erarbeite zurzeit ein Programm, um die dortigen Schleusen zu sanieren, weil ein Schleusenammernneubau in Holtenau nicht erforderlich sei. Ziel bei der Sanierung sei, den Schleusenbetrieb so wenig wie möglich einzuschränken. Die Gesamtdauer der Maßnahme werde auf circa zehn Jahre veranschlagt. Der Baubeginn sei für 2015 geplant, sodass mit einem Abschluss der Maßnahmen um 2025 gerechnet werde. Die Erweiterung der Oststrecke des Kanals werde ebenfalls circa vier Jahre Bauzeit in Anspruch nehmen, sofern es keine Klageverfahren oder Schwierigkeiten bei der Vergabe gebe. Für den Neubau der Levensauer Hochbrücke werde zurzeit das Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Man erwarte, im Jahr 2016 vollziehbares Baurecht zu haben. Im Anschluss an die genannten Maßnahmen sei die Tieferlegung des Kanals geplant. Wirtschaftlichkeitsberechnungen hätten gezeigt, dass die Wirtschaftlichkeit gegeben sei, wenn eine Tieferlegung um einen Meter erfolge. Diese Tieferlegung könne jedoch erst erfolgen, wenn die Oststrecke fertiggestellt sei. Nach der jetzigen Planung sei zu erwarten, dass der optimale Zustand im Jahr 2025 erreicht werde.

Zu den Kosten führt Staatssekretär Ferlemann aus, dass die aus dem Investitionsbeschleunigungsprogramm bewilligten 300 Millionen € eine feststehende Summe seien, die unveränder-

lich sei. Ausschreibungen von Projekten wie den angesprochenen könnten aber nur vorgenommen werden, wenn die gesamte Finanzierung stehe. Die Bundesregierung habe bereits festgestellt, dass man 75 Millionen € mehr für die geplanten Projekte benötige. Aus diesem Grund habe der Haushaltsausschuss das zusätzlich benötigte Geld zur Verfügung stellen müssen, der sich auch dazu bereiterklärt habe. Der Neubau der Schleuse schlage also mit 375 Millionen € zu Buche, die geplante Sanierung der vorhandenen Schleusenammern in Brunsbüttel mit zusätzlichen 210 Millionen € Hinzu kämen 240 Millionen € Kosten für die Sanierung der Schleusen in Kiel-Holtenau. Der Ersatz der Levensauer Hochbrücke werde circa - so eine günstige Rechnung - 50 Millionen € kosten. Der Neubau der Oststrecke werde voraussichtlich 265 Millionen € kosten, die Tieferlegung des Kanals zusätzlich 235 Millionen € Insgesamt liege man - nach heutigen Preisen - bei circa 1,4 Milliarden € Er unterstreicht, dass die Kostenkalkulationen für die Neubauprojekte noch vor dem Abschluss der Planfeststellungsverfahren lägen, sich insofern also noch Veränderungen ergeben könnten. Die Summe sei besonders vor dem Hintergrund beachtlich, dass auch andere Wasserstraßen Sanierungsbedarf hätten. Es sei wichtig, den Fortgang des Verfahrens zu überprüfen und auch solide im Bundestag einzufordern.

Auf eine Frage der Abg. Midyatli, auf welche Weise der Ausschuss beziehungsweise der Landtag sicherstellen solle, dass das Thema auf der Agenda des Haushaltsausschusses des Bundestages verbleibe, führt Staatssekretär Ferlemann aus, dass wichtig sei, bei den Etatberatungen auf die Notwendigkeit der Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen hinzuweisen.

Abg. Magnussen spricht sich dafür aus, dass die norddeutschen Bundesländer im Hinblick auf den Nord-Ostsee-Kanal mit einer Stimme sprechen sollten, was bisher noch nicht immer der Fall sei. Er unterstreicht, dass für ihn die Elbevertiefung und der Nord-Ostsee-Kanal als Projekte zusammengehörten. Ihn interessiert, inwieweit die Bundesregierung auch die Einwerbung von TEN-Mitteln plane.

Staatssekretär Ferlemann unterstreicht, dass auch aus Sicht der Bundesregierung die Fahrrinnenanpassung der Elbe und die Sanierung beziehungsweise der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals zusammengehörten. Das Planfeststellungsverfahren für die Vertiefung der Elbe sei 2012 abgeschlossen worden, man warte jetzt auf eine diesbezügliche Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, die möglicherweise Ende des Jahres ergehen könnte. Im Wesentlichen strittig bei der Elbevertiefung sei die Auslegung des Europarechts, vor allem die Berücksichtigung der FFH-Richtlinie.

Im Hinblick auf die von Abg. Magnussen angesprochenen TEN-Mittel führt Staatssekretär Ferlemann aus, dass eine Anmeldung der Maßnahmen für die neue EU-Förderperiode vorge-

sehen sei, er gibt aber zu bedenken, dass eine Maßnahme grundsätzlich innerhalb der Förderperiode begonnen und abgeschlossen sein müsse, um förderfähig zu sein. Er gehe davon aus, dass eine gewisse Summe an Fördergeld auf den Kanal entfallen werde. Die Mittel aus der EU für Verkehrsinfrastruktur, die nach einer Kürzung insgesamt bei circa 20 Milliarden € für die Förderperiode von sieben Jahren lägen, müssten allerdings nach Abzug des Betrags von 10 Milliarden € für die Konvergenzstaaten unter den 28 Mitgliedstaaten aufgeteilt werden, sodass pro Jahr circa 150 Millionen € auf Deutschland für alle Verkehrsinfrastrukturprojekte entfielen. Darüber hinaus unterstütze die EU vor allem Planungsarbeiten, nicht so sehr Baumaßnahmen selbst. Diese wiederum würden häufig dann unterstützt, wenn es um Infrastruktur-Verbindungsstücke zwischen zwei Staaten gehe. Auch bestimmte Magistralen - sogenannte TEN-Korridore - würden unterstützt, im Falle Schleswig-Holsteins sei dies zum Beispiel die feste Fehmarnbelt-Querung. Insgesamt erwarte man, dass eine Anmeldung von Fördermitteln in der kommenden Förderperiode erfolgreich sein könne. In der vorherigen Förderperiode hätten keine Maßnahmen stattgefunden, die bereits jetzt abgeschlossen seien, insofern hätte eine Anmeldung damals keine Aussicht auf Erfolg gehabt.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zur Schaffung von elf neuen Stellen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord führt Staatssekretär Ferlemann aus, dass acht dieser elf Stellen Arbeiterstellen seien, zwei Techniker- und eine Ingenieursstelle. Diese Stellen würden geschaffen, um bestehende Teams zu verstärken und bei Problemen schnell sowohl in Brunsbüttel als auch in Kiel-Holtenau eingreifen zu können. Der Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsdirektion habe keinen Einfluss auf Planungen zum NOK gehabt. Man habe den Vorschlag gemacht, die Verkehrsfunktion von der Bau- und Unterhaltungsfunktion zu trennen, was der Deutsche Bundestag gebilligt habe. Dies könne zu Verlagerungen führen. Der Deutsche Bundestag habe jedoch die Bedingung gestellt zu prüfen, ob die Aufgabenverlagerung an allen Stellen sinnvoll sei. Anfang 2014 werde diese Überprüfung abgeschlossen sein. Daraus ergebe sich die neue Struktur der Ämter, die in ihrer Anzahl deutlich reduziert würden. Es sei jedoch die Frage, ob die bisher geplante Trennung so aufrechterhalten werde.

Zu den Fragen bezüglich des Personals führt Herr Dr. Witte, der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, aus, dass für die Reparaturmaßnahmen im vergangenen Frühling die Mitarbeiter so weit wie möglich auch die Wochenenden durchgearbeitet hätten. Durch die zusätzlichen Stellen solle gewährleistet sein, dass man auch in Notsituationen in Zwei- beziehungsweise maximal Drei-Schicht-Betrieb arbeiten könne. Neben Handwerkern, die auch tauchen können müssten, gehöre auch nautisches Personal und ein Ingenieur zu dem Kreis des neu einzustellenden Personals. Man sei zuversichtlich, Personal zeitnah einstellen zu können. Er unterstreicht, dass bei Ausschreibungen von öffentlichen Bauvorhaben wichtig sei, am Ende so schnell wie möglich fertig zu sein. Aus diesem Grund sei es hilfreich, die Ausschrei-

bung selbst sorgfältig vorzubereiten. Er plädiert dafür, bei der Öffentlichkeit Vertrauen in die Handlungsweise der Verwaltung aufzubauen, die besonders bei komplizierten Vergabeverfahren nicht das Risiko eingehen könne, die Prüfung von Detailfragen erst im Bauverfahren durchzuführen. Hier müsse Gründlichkeit vor Schnelligkeit gehen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu der Bereitstellung von Mitteln, die über 300 Millionen € hinausgingen, führt Staatssekretär Ferlemann aus, dass die bisher angemeldeten Kosten von 300 Millionen € bewilligt worden seien und gleichzeitig Berechnungen den Mehrbedarf von 75 Millionen € ergeben hätten. Diese zusätzlichen Mittel könnten aber nicht aus dem Investitionsbeschleunigungsprogramm zur Verfügung gestellt werden. In der Tat habe diese Änderung im Haushaltsausschuss beschlossen werden müssen. Mitte März sei dieser Prozess abgeschlossen gewesen, ohnehin aber hätte eine Genehmigung nicht vor Ende März beziehungsweise Anfang April erfolgen sollen. Durch die leichte Veränderung der Finanzierungssituation habe sich keine Verzögerung ergeben.

Abg. Dr. Tietze wirft ein, dass die Bundesregierung pressewirksam bereits vor geraumer Zeit einen Spatenstich vorgenommen habe. - Staatssekretär Ferlemann unterstreicht, dass häufig der Projektstart durch einen Spatenstich markiert werde und nicht die Baumaßnahme selbst. Die Markierung des Projektstarts sei in vielen Fällen eine politische Entscheidung, um auch ein Signal an die Regionen zu senden, dass die Bundesregierung zu den entsprechenden Projekten stehe.

Abg. Dr. Breyer merkt an, dass seiner Ansicht nach eine Quelle von Politikverdrossenheit Unzufriedenheit wegen mangelnder Kommunikation von Politik sei. Dazu trage auch bei, wenn auf Spatenstiche lange kein Baubeginn folge. Er empfiehlt, mit einem Spatenstich tatsächlich nur den Baubeginn zu markieren. Zu den von Staatssekretär Ferlemann mitgebrachten Ausschreibungsunterlagen regt er an, diese ins Netz zu stellen.

Abg. Vogel und der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Herr Dr. Nägele, thematisieren den Spatenstich und heben hervor, dass es aus ihrer Sicht sinnvoll sei, mit einem Spatenstich den tatsächlichen Baubeginn zu markieren.

Auf einen Vorschlag des Abg. Dr. Breyer, eine zwischen den Bundesländern abgestimmte Prioritätenliste für Bauprojekte zusammenzustellen, unterstreicht Staatssekretär Ferlemann, dass er dies für nicht realistisch halte. Eine Gewichtung habe bereits bei der sogenannten Ahrensburger Liste nicht stattgefunden, weil man sich nicht auf eine Prioritätenliste innerhalb der norddeutschen Bundesländer habe einigen können. Ähnliches könne man auch bei der

Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan beobachten, in diesem Fall sei die Bundesregierung selbst dazu übergegangen, eine Liste an vordringlichen Projekten zusammenzustellen. Diese Liste enthalte bundesweite Projekte, die für ganz Deutschland wichtig seien.

Auf die Frage des Abg. Dr. Breyer im Hinblick auf eine stärkere Beteiligung der Öffentlichkeit und Transparenz des Verfahrens weist Staatssekretär Ferlemann darauf hin, dass es eine Öffentlichkeitsbeteiligung gebe, für die Tieferlegung des Kanals werde zudem ein Planfeststellungsbeschluss benötigt. Dies werde auch durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion sehr offen kommuniziert. - Herr Dr. Witte ergänzt, dass die von Bürgern gemachten Einwendungen dem Datenschutz unterlägen und aus diesem Grunde nicht veröffentlicht werden dürften. Für den Planfeststellungsbeschluss der Erweiterung der Oststrecke habe es zwei Erörterungstermine gegeben, die Einwendungen würden von der Planfeststellungsbehörde einzeln bearbeitet und beantwortet. Die anonymisierten Beantwortungen würden zudem veröffentlicht. Diese seien auch auf der Internetseite verfügbar.

Zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Hinblick auf die Oststrecke führt Herr Dr. Witte aus, dass das Planungsbüro in Kiel mehrere Gespräche in den betroffenen Gemeinden geführt habe. Damit sei Öffentlichkeit hergestellt worden.

Zum fachlichen Hintergrund des Neubaus der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel erläutert Herr Dr. Witte, dass man zur bautechnischen Gründung dieses Neubaus ein Verfahren verwende, das noch nicht durch europäische Normen oder deutsche Industrienormen geregelt sei. Aus diesem Grund benötige man eine Zulassung im Einzelfall. Zunächst seien Probebaumaßnahmen notwendig gewesen, deren Ergebnisse hätten ausgewertet werden müssen. Aufgrund der Probebaumaßnahmen seien noch konstruktive Änderungen gemacht worden. Bei dem Bau der fünften Schleusenammer bestehe die Schwierigkeit, dass der Untergrund in 30 Metern Tiefe unbekannt sei. Eine weitere Herausforderung bestehe darin, die bestehenden Schleusenammern, zwischen die die fünfte Schleusenammer gebaut werden solle, bei den Baumaßnahmen nicht zu beschädigen. Darüber hinaus müsse für die verwendeten Stahlpfähle eine Korrosionsfestigkeit von hundert Jahren gewährleistet sein. Eine entsprechende Gewährleistung sei jedoch sehr schwierig.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu der Vorhaltung von Ersatzteilen führt Herr Dr. Witte aus, dass für die teilweise 100 Jahre alten Antriebsanlagen keine Ersatzteile mehr zu bekommen seien, aus diesem Grund müssten diese von Hand gefertigt werden. Man habe die Materialhaltung vor ungefähr zwei Jahren ausgeweitet, um für viele mögliche Schadenfälle gewappnet zu sein.

Abg. Vogt interessiert sich für die bisherigen Zeitpläne und die möglicherweise in diesen verborgenen Risiken bei den Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen. - Herr Dr. Witte erläutert dazu, dass der Baubeginn zum Bau der fünften Schleusenkammer davon abhängig sei, ob es ein Verfahren vor der Vergabekammer geben werde oder nicht. Man sei sicher, dass auch bei einem Verfahren vor der Vergabekammer die Ausschreibung Bestand haben werde, dennoch werde es durch ein derartiges Verfahren zu Verzögerungen kommen. Bei dem Ausbau der Oststrecke gebe es noch keinen Beschluss, in dem Fall müsse zunächst das Einvernehmen innerhalb der Landesregierung hergestellt werden, was unter Umständen länger als drei Monate dauern könne. Als Planfeststellungsbehörde werde die Wasser- und Schifffahrtsdirektion das Land jedoch im Falle einer Verzögerung verklagen. Dann werde die Ausschreibung erfolgen, wobei wieder Probleme mit dem Vergabeverfahren auftreten könnten.

Zum Neubau der Levensauer Hochbrücke erläutert Herr Dr. Witte, dass man besonders bei der für den Ersatz der Hochbrücke notwendigen Sperrung der Bahntrasse lange Vorlaufzeiten in der Verhandlung mit der Bahn einkalkulieren müsse. Im Zusammenhang mit der Sanierung der bestehenden Schleusanlagen weist Herr Dr. Witte auf die vorhandene alte Bausubstanz hin, die teilweise Überraschungen bergen könne. Die von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion angegebenen Zeiten beruhten auf derzeitigen Schätzungen. Veränderungen könnten trotz der eingeplanten Reserven nicht ausgeschlossen werden. Im Hinblick auf die Kostenschätzungen unterstreicht Dr. Witte, dass man sich bei Kostenschätzungen auf dem aktuellen Preisstand befinde, das sei auch eine Forderung der Bundeshaushaltsordnung. Dass innerhalb von fünf oder zehn Jahren der Projektlaufzeit Kostensteigerungen aufträten, sei systemimmanent. Politik müsse auch in dieser Hinsicht um Verständnis für das Handeln der Verwaltung werben.

Staatssekretär Ferlemann merkt an, dass Finanzierungen durch Sonderprogramme wie die Konjunkturprogramme I und II oder die Investitionsbeschleunigungsprogramme I und II Gelder nur für einen sehr begrenzten Zeitraum zur Verfügung stellen würden, innerhalb dessen die Baumaßnahme abgeschlossen oder durch Anschlussfinanzierungen ihre Fortführung gesichert sein müsse. Das sei besonders bei großen Projekten schwierig, da eine Fortführung der Finanzierung aus dem Etat dazu führe, dass andere Projekte nach hinten verschoben werden müssten. Eine auskömmliche Finanzierung sei im Grunde nur zu gewährleisten, wenn der Plafond insgesamt angehoben würde. Werde diese Erhöhung nicht vorgenommen, komme es automatisch zu Priorisierungen beziehungsweise Verzögerungen bei laufenden Projekten, weil insgesamt weniger Geld zur Verfügung stehe.

Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz, die zeitgleich in Flensburg tage, beschäftige man sich mit dem Bericht der Daehre-Kommission, die sich

mit der Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung befasst habe. Das Ergebnis sei, dass es auch im Bereich der Wasserstraßen eine Unterfinanzierung gebe. Man werde fordern, dass ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt würden, die Entscheidung über die genaue Art der Finanzierung müsse beim Deutschen Bundestag als Haushaltsgesetzgeber liegen. Im Hinblick auf die Dauer von Planungsverfahren weist Staatssekretär Dr. Nägele auf Sanierungsarbeiten an Autobahnen hin, die sich teilweise über sehr lange Zeiträume erstrecken würden, dennoch würden die Verpflichtungsermächtigungen entsprechend langfristig ausgestellt. Der Nord-Ostsee-Kanal bestehe aus vielen Einzelprojekten, die einzeln angemeldet werden müssten. Auf diese Weise entstehe dort Finanzierungsunsicherheit. Aus seiner Sicht müsse in Erwägung gezogen werden, den Nord-Ostsee-Kanal als Gesamtprojekt zu betrachten und auch haushalterisch zu behandeln. Das ermögliche auch eine rechtssichere Planung.

Zu den Anmerkungen von Staatssekretär Dr. Nägele führt Staatssekretär Ferlemann aus, dass das Baurecht notwendig sei, um eine Finanzierung zu planen. Für die Oststrecke, die Levensauer Hochbrücke und die Tieferlegung des Kanals sei jeweils ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss notwendig. Die Finanzierung könne nicht über mehrere Jahre in den Haushalt eingestellt werden. Möglich sei, eine vertragliche Regelung zwischen Land und Bund zu treffen, in der festgelegt sei, dass vom Land und Bund die jeweiligen Schritte unternommen würden, um den Betroffenen die entsprechende Sicherheit zu geben.

Staatssekretär Dr. Nägele begrüßt die Idee einer vertraglichen Bindung zwischen Land und Bund. Er plädiert dafür, im Hinblick auf die besondere Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals die Wasser- und Schifffahrtsdirektion und das Lotsenwesen nicht gänzlich aus Kiel zu verlegen. Wichtig sei, die Funktionen vor Ort zu erhalten. - Staatssekretär Ferlemann unterstreicht, dass sich bereits jetzt die gesamte Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Bonn befinde. Aus diesem Grund sei es sinnvoll, zur Verschlinkung von Behördenstrukturen auch eine Konzentration am Standort Bonn zu erreichen, zumal der Rhein die meist befahrene Wasserstraße Deutschlands sei. Die beste Entscheidung sei, einen Norddeutschen an die Spitze dieser Behörde zu setzen. Bei der WSV-Reform würden keine bestehenden Strukturen zerstört. Tatsache sei aber, dass die Bundesregierung keine Zustimmung der Länder benötige, um Bundesbehörden umzustrukturieren. Im Hinblick auf die Reform betont er, dass der Haushaltsausschuss diese mit der Maßgabe gebilligt habe, über die strukturelle Änderung zwischen der Verkehrsfunktion und der Bau- und Betriebsfunktion nachzudenken. Nach Abschluss dieser Überlegungen werde die neue Behördenstruktur - wahrscheinlich Anfang 2014 - in die Tat umgesetzt. Der Nord-Ostsee-Kanal sei eine Wasserstraße von überragender Bedeutung, dessen Funktionsfähigkeit man erhalten müsse.

Abg. Vogel und Staatssekretär Dr. Nägele problematisieren eine mögliche Veränderung der Verkehre durch eine fehlende Funktionstüchtigkeit des Kanals, zum Beispiel durch eine Umleitung von großen Containerschiffen über Skagen. Dies könne keinesfalls im Interesse der deutschen Häfen sein. - Dazu führt Staatssekretär Ferlemann aus, dass man auch im Bundesministerium Sorge habe, dass sich Logistikketten veränderten. Die Veränderungen entstünden jedoch nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland. Zum Beispiel werbe Polen verstärkt um den Zulauf großer Schiffe und Sorge auch für eine entsprechende Hinterlandanbindung. Ähnliches erlebe man auch in Rostock. Aus diesem Grunde sei es wichtig, bei der Elbvertiefung und bei der Sanierung des Kanals voranzukommen.

Auf eine weitere Frage des Abg. Vogel zur Einstellung von Personal erläutert Herr Dr. Witte, dass das zusätzlich einzustellende Personal unbefristet eingestellt werde.

Zum Baubeginn in Holtenau führt Herr Dr. Witte aus, dass dieser ein anderer als in Brunsbüttel sei, weil die Belastung der Schleusen in Kiel-Holtenau unter anderem durch den fehlenden Tidenhub sehr anders sei als in Brunsbüttel. Insgesamt seien auch die Schleusen in einem besseren Zustand, dennoch sei jetzt der Zeitpunkt gekommen, um eine Grundsanierung vorzubereiten.

Offensiv - so betont Herr Dr. Witte - suche die Wasser- und Schifffahrtsdirektion auch das Gespräch mit den Kunden am Nord-Ostsee-Kanal, um die Beunruhigung zu minimieren. Aus diesem Grunde habe man direkt nach der Schließung des Kanals Gespräche geführt und informiere regelmäßig auf der Internetseite über den aktuellen Zustand der Schleusen und die zu erwartenden Wartezeiten. Dass der Kanal angenommen werde, sei auch daran abzulesen, dass sich der Verkehr kurz nach der Öffnung der Schleusen wieder normalisiert habe.

Nach einer kurzen Diskussion kommt der Ausschuss überein, sich zeitnah auf eine gemeinsame Resolution zum Nord-Ostsee-Kanal zu verständigen.

(Unterbrechung 11:54 bis 12:25 Uhr)

Punkt 2 der Tagesordnung:

Gespräch mit Vertretern des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen

Der Vorstandsvorsitzende des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen, Herr Schnabel, begrüßt die Teilnehmer beim Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen und führt anhand der in Anlage 1 dieser Niederschrift angefügten Präsentation in die Aufgaben und Arbeitsweisen der schleswig-holsteinischen Häfen ein.

In der nachfolgenden Diskussion werden unter anderem die feste Fehmarnbelt-Querung und deren Hinterlandanbindung sowie deren Bedeutung für die schleswig-holsteinischen Häfen und Schwefelgrenzwerte für Schiffsemissionen thematisiert.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 13:25 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer