

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 27. Sitzung

am Mittwoch, dem 18. Dezember 2013, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

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)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

Weitere Abgeordnete

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Standardisierte Bewertung für das Ausbauprojekt AKN von Hamburg-Eidelstedt nach Kaltenkirchen zur S 21 - Erläuterungen des Wirtschaftsministeriums	4
2. Notwendigen Ausbau der A 7 optimal vorbereiten	7
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/823	
Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/877 - selbstständig -	
3. Ausbau der AKN zur S 21 aus Regionalisierungsmitteln finanzieren	10
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/734	
4. Taktverdichtung und Taktverbesserung bei der AKN ab 2014 wegen Ausbau der A 7	11
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/1062	
5. Planungsstand der S 4, der AKN (A 1) Elektrifizierung und der StadtRegionalBahn	12
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1340	
6. Lkw-Fahrverbot nur an bundeseinheitlichen Feiertagen	14
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/601	
7. Öffentlicher Personennahverkehr; Finanzierung - hier: Verteilung von Landesmitteln	15
Petition L2123-18/387	
8. Beschlüsse von „Jugend im Landtag“	17
9. Verschiedenes	18

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:

Standardisierte Bewertung für das Ausbauprojekt AKN von Hamburg-Eidelstedt nach Kaltenkirchen zur S 21 - Erläuterungen des Wirtschaftsministeriums

hierzu: [Umdruck 18/2160](#)

Einleitend trägt Wirtschaftsminister Meyer die Schwerpunkte der standardisierten Bewertung für das Ausbauprojekt AKN von Hamburg-Eidelstedt nach Kaltenkirchen zur S 21, [Umdruck 18/2160](#), vor. Der Bund sei über die Vorhaben der Landesregierung unter anderem über eine gemeinsame Lenkungsgruppe informiert. Wichtig sei, dass bei einem derartigen Projekt der Nutzen die Kosten übersteigen müsse.

Auf eine Nachfrage des Abg. Dornquast zu Baumaßnahmen für Bahnübergänge führt Herr Sörensen, Leiter des Referats öffentlicher Personennahverkehr im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, aus, dass diese mit in die bisherigen Berechnungen einbezogen seien. Die im Eisenbahnkreuzungsgesetz vorgesehene Dreiteilung sei nicht vollständig in die Investitionskosten eingerechnet. Es sei nur das eine Drittel des Veranlassers eingerechnet. Die Anteile von Bund und Kommunen seien nicht enthalten. Dabei gehe man zunächst vom Status quo aus, weil zusätzliche Maßnahmen, wie zum Beispiel der Bau einer Unterführung, zunächst nichts mit dem Ausbau zur Zweigleisigkeit zu tun hätten.

Abg. Dornquast kündigt für seine Fraktion an, die Variante 3, die vollständige Zweigleisigkeit beider Streckenabschnitte, zu beantragen. Das schließe die Zweigleisigkeit in Tanneneck und die Kreuzungsfreiheit in Ellerau ein. Sollte eine Finanzierung über GVFG-Mittel nicht möglich sein, müsse aus Sicht seiner Fraktion über eine alternative Finanzierung nachgedacht werden, um die Baumaßnahme in jedem Fall umzusetzen. Abg. Dornquast weist zudem auf die kurzfristige Taktverdichtung der AKN hin, die bei den durch einen steckengebliebenen Bohrer verursachten Staus auf der A 7 kurzfristig zu Entlastungen geführt habe. Einen ähnlichen Effekt könne er sich bei einer Taktverdichtung auch beim Ausbau der A 7 gut vorstellen. Dies könne auch eine Werbemaßnahme für den schienengebundenen ÖPNV sein.

Abg. Vogel plädiert dafür, den Ausbau der S 4 und den Ausbau der S 21 gleich stark voranzutreiben. Eine Taktverdichtung müsse aus seiner Sicht auch vor dem Hintergrund der damit verbundenen Kosten betrachtet werden.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Förderung von Investitionskosten durch die GVFG-Mittel führt Minister Meyer aus, dass bis zu 60 % der Investitionskosten durch Bundesförderung abgedeckt werden könnten. Die übrigen Investitionskosten lägen in der Kostenteilungsverantwortung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein. Eine Umsetzung der Projekte ohne Bundesförderung sei nicht denkbar, da ansonsten zu viele Mittel an anderen Stellen im öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein fehlen würden.

Auf die Bemerkung des Abg. Vogel zu den Kosten der Taktverdichtung und eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu einem diesbezüglichen Gutachten legt Minister Meyer dar, dass es einen Unterschied mache, kurzfristig den gesamten Wagenpark auf die Strecke zu schicken oder eine langfristige Taktverdichtung zu erzielen.

Minister Meyer unterstreicht, dass die Projekte S 4 Ost und S 21 für Schleswig-Holstein gleich prioritär seien. Im Hinblick auf die durch die Taktverdichtung entstehenden Kosten führt Minister Meyer aus, dass es derzeit keine Berechnungen im Hinblick auf einen möglichen 5-Minuten-Takt gebe, da diese Variante mit erheblichem Kostenaufwand verbunden wäre. Es gebe aber verschiedene Varianten, die berechnet worden seien. So würde eine Ausweitung des 10-Minuten-Taktes auf der gesamten Strecke Eidelstedt-Kaltenkirchen ungefähr 654.000 € Kosten bedeuten, da es sich morgens um drei und nachmittags um sechs zusätzliche Zugpaare handeln würde. Auf der Strecke Ulzburg-Norderstedt schlugen die Kosten mit 131.000 € zu Buche. Eine Finanzierung bedeute gleichzeitig, dass man die Entscheidung treffen müsse, an welcher anderen Stelle man die Mittel in entsprechender Höhe streiche.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zum Vorteil der durchgehenden Zweigleisigkeit führt Minister Meyer aus, dass dieser 5 Minuten auf der Strecke zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen betrage. Bei einer unterbrochenen Zweigleisigkeit rechne man mit einem Zeitvorteil von 3 Minuten. Eine ununterbrochene Zweigleisigkeit bedeute auch eine höhere Flexibilität auf der Strecke.

Zum Aspekt der Taktoptimierung ergänzt Herr Sörensen, dass die Verträge mit der AKN auf einen konkreten Fahrplan ausgelegt seien. Die Verkehrsunternehmen hätten die Verpflichtung, Reservefahrzeuge für Werkstattzeiten zur Verfügung zu stellen. Die jetzige AKN-Ausstattung mit Fahrzeugen sei auf einen 10-Minuten-Takt ausgelegt. Eine dauerhafte Kapazität

zitätsausweitung müsse mit der Beschaffung neuer Fahrzeuge einhergehen. Dies verursache erhebliche Kosten.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Vorlage des von Minister Meyer angekündigten Gutachtens führt dieser aus, dass er derzeit noch nicht sagen könne, wann es vorliegen werde. Man wird den Landtag darüber informieren, wenn man wisse, wann es soweit sei.

Auf eine Nachfrage des Abg. Vogel zu Kosten von Bahnsteigverlängerungen und Lärmschutzmaßnahmen hebt Minister Meyer hervor, dass diese in die Berechnungen bereits eingeflossen seien, jedoch handle es sich um den Planungsstand von 2012, insofern seien Kostensteigerungen zu erwarten.

Abg. Dr. Tietze erkundigt sich nach dem Zeitplan und plädiert gleichzeitig für ein einheitliches Auftreten des Ausschusses auch bei der gemeinsamen Sitzung mit dem Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft.

Ergänzend zu dem von Abg. Dr. Tietze angesprochenen Zeitplan interessiert den Vorsitzenden für seine Fraktion, inwieweit vonseiten der Landesregierung vorgesehen sei, einen Staatsvertrag beziehungsweise eine Verwaltungsvereinbarung mit Hamburg zu schließen.

Minister Meyer hebt hervor, dass die Landesregierung bemüht sei, innerhalb des bestehenden GVFG-Programms eine Finanzierung zu erreichen. Das bedeute, dass die Bauarbeiten bis 2019 abgeschlossen sein müssten. Man gehe derzeit von zwei Jahren Planungszeit und zwei Jahren Bauzeit aus, wobei zwischen beiden Phasen die Unsicherheit bestehe, ob es zu Klagen von Bürgern oder Verbänden gegen die Bauprojekte komme und wie lange der Bau dadurch verzögert werde. Formal sei mit Hamburg kein Staatsvertrag nötig, sondern nur eine Kostenvereinbarung. Es sei jedoch darüber nachzudenken, ob man wegen der überragenden politischen Bedeutung der Projekte nicht auch symbolischere Akte schaffen könne. Abg. Dornquast interessiert, wann das Projekt beendet werden könne. - Minister Meyer führt dazu aus, dass man vonseiten der Landesregierung bemüht sei, dass bis 2020 alles befahrbar sei.

Den Vorsitzenden interessiert für seine Fraktion, wie die Zukunft der AKN aussehe, wozu Minister Meyer ausführt, dass die weiteren Gespräche zu Beginn des neuen Jahres geplant seien.

Der Ausschuss nimmt den Bericht des Ministers zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Notwendigen Ausbau der A 7 optimal vorbereiten

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/823](#)

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

[Drucksache 18/877](#) - selbstständig -

(überwiesen am 31. Mai 2013)

hierzu: [Umdruck 18/1763](#)

Einleitend erläutert Abg. Dornquast die Hintergründe für den Antrag der Fraktion der CDU. Er plädiert dafür, in der Zeit des Autobahnausbaus die wahrscheinlichen Ausweichstrecken möglichst frei von Baustellen zu halten, um den störungsfreien Verkehrsfluss zu gewährleisten. Ein wichtiger Teil der Vorbereitungen sei auch die Schaffung von Park-and-Ride-Parkplätzen, um einen reibungslosen Übergang zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen. Besonders beim Bau von Park-and-Ride-Plätzen müsse das Land aktiver werden, wenn die Kommunen von sich aus nicht aktiv würden.

Abg. Vogel weist auf die von der Landesregierung und der DEGES durchgeführten Vorbereitungen hin, die auch einschließen, dass jemand im Ministerium für das Baustellenmanagement verantwortlich sein werde. Bedauerlicherweise habe ein gemeinsames Baustellenmanagement mit Hamburg nicht auf den Weg gebracht werden können.

Minister Meyer unterstreicht, dass der Wunsch des Ausbaus der A 7 auch vor dem Hintergrund der heute schon häufig auftretenden Stausituationen Konsens sei. Man sei bemüht, eine ähnliche Situation, wie sie bei der Baustelle zwischen Hamburg und Bremen aufgetreten sei, zu vermeiden und aus den damaligen Fehlern zu lernen. Wichtig dabei sei auch, mit Ausweichverkehren, die sicherlich auftreten würden, umzugehen. Über die Frage eines gemeinsamen Verkehrskordinators, der auch die Installation zusätzlicher Stauwarnanlagen und ähnlicher Einrichtungen überwachen könne, würden zurzeit noch Verhandlungen mit Hamburg geführt. Eine erste Informationsveranstaltung zu dem Projekt sei für den 13. Januar 2014 geplant. Weitere Veranstaltungen würden darüber hinaus folgen.

Zur Park-and-Ride-Situation führt Minister Meyer aus, dass es sich dabei um ein komplexes Thema handle. Man leiste den Gemeinden Hilfestellung für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern, allerdings sei eine Umsetzung der Planungen vor Ort nicht immer ganz einfach. Man werde weiterhin auf die Kommunen zugehen und das Gespräch suchen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer führt Herr Sörensen zur Finanzierung aus, dass tatsächlich GVFG-Mittel für konkrete Projekte im Bahnhofsumfeld, zum Beispiel zur Schaffung von Park-and-Ride-Plätzen, zur Verfügung stehen könnten. Es werde jedoch auch ein Eigenanteil fällig. Das GVFG schließe nicht aus, Gebühren für Leistungen zu nehmen, allerdings würde dadurch auch zusätzlicher Aufwand entstehen. Er kündigt im Zusammenhang mit den Effekten von Park-and-Ride-Parkplätzen an, dem Landtag das Gutachten voraussichtlich Ende Januar zur Verfügung stellen zu können. Entscheidend in diesem Zusammenhang sei, Potenziale abzuschätzen, wie viele Menschen dies nutzen würden. Park-and-Ride sei, das zeige die Erfahrung, nicht die große Lösung der Verkehrsprobleme.

Abg. Hamerich spricht sich dafür aus, auch den ruhenden Verkehr auf den Ausweichstrecken so zu regulieren, dass diese für den Ausweichverkehr voll zur Verfügung stünden und nicht als Parkflächen genutzt würden. - Herr Meienberg, Leiter der Abteilung Verkehr und Straßenbau, unterstreicht, dass dies auch zur Koordinierung des Verkehrs dazuzähle. Dies werde auch Aufgabe des Verkehrskordinators sein.

Auf eine Anregung des Abg. Dr. Tietze antwortend führt Staatssekretär Müller-Beck aus, dass man es in Schleswig-Holstein nicht gewohnt sei, wenn für Park-and-Ride-Parkplätze gezahlt werden müsse, es sei jedoch durchaus denkbar, Parktickets und Fahrkarten im Personenverkehr miteinander zu verknüpfen.

Abg. Vogel weist darauf hin, dass für eine grundlegende Lösung der Park-and-Ride-Situation bereits vor einigen Jahren der Grundstein hätte gelegt werden müssen. Er plädiert für eine sachliche Debatte in diesem Zusammenhang. Die Koalitionsfraktionen seien durchaus an dem Thema Park-and-Ride interessiert.

Abg. Magnussen plädiert dafür, baldmöglichst einen Maßnahmenkatalog zu entwickeln, um die Sachprobleme zu lösen.

Abg. Dr. Breyer weist darauf hin, dass ab dem kommenden Jahr die GVFG-Mittel ohne Zweckbindung vergeben werden könnten. Es sei aus seiner Sicht denkbar, für Kommunen finanziell wenig attraktive Park-and-Ride-Plätze zu 100 % zu finanzieren.

Abg. Vogel weist auf die gemeinsamen Interessen an einer Lösung der zu erwartenden Verkehrsprobleme hin.

Den mündlich geänderten Antrag der Fraktion der CDU betreffend Notwendigen Ausbau der A 7 optimal vorbereiten, [Drucksache 18/823](#), empfiehlt der Ausschuss dem Landtag mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP bei Enthaltung der Fraktion der PIRATEN zur Ablehnung.

Den für selbstständig erklärten Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW zum gleichen Thema, [Drucksache 18/877](#), empfiehlt der Ausschuss dem Landtag mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PIRATEN gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP unverändert zur Annahme.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Ausbau der AKN zur S 21 aus Regionalisierungsmitteln finanzieren

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/734](#)

(überwiesen am 25. April 2013)

Der Ausschuss kommt vor dem Hintergrund der zu Tagesordnungspunkt 1 geführten Diskussion überein, seine Beratungen zu diesem Antrag zurückzustellen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Taktverdichtung und Taktverbesserung bei der AKN ab 2014 wegen Ausbau der A 7

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/1062](#)

(überwiesen am 27. September 2013)

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen von CDU und FDP bei Enthaltung der Fraktion der PIRATEN dem Landtag den Antrag der Fraktion der CDU, [Drucksache 18/1062](#), zur Ablehnung.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Planungsstand der S 4, der AKN (A 1) Elektrifizierung und der StadtRegionalBahn

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/1340](#)

(überwiesen am 13. Dezember 2013)

Abg. Dornquast merkt kritisch an, dass bereits vor Zuleitung des Berichts an den Landtag Details daraus in der Presse veröffentlicht worden seien. Aus seiner Sicht sei das kein fairer Umgang mit dem Parlament.

Abg. Dr. Tietze betont, dass aus seiner Sicht das Ministerium durchaus auf Pressefragen reagieren können solle. Grundsätzlich sei aber eine frühzeitige Zuleitung von Berichten an den Landtag wünschenswert, damit der Landtag Zeit habe, sich mit den Berichten zu befassen.

Staatssekretär Müller-Beck hebt hervor, dass die Landesregierung nicht beabsichtigt habe, einer Berichterstattung im Parlament vorzugreifen, stattdessen habe man auf konkrete Fragen von Journalisten reagiert.

Abg. Dornquast weist auf die Presseerklärungen des Ministeriums zu den einzelnen Punkten hin. Inhaltlich führt er zu dem Bericht aus, dass aus seiner Sicht die zeitlichen Abläufe auch vor dem Hintergrund der großen Investition dennoch sehr großzügig bemessen seien. Aus seiner Sicht sei es wünschenswert, sich ehrgeizigere Ziele zu stecken.

Im Zusammenhang mit Kostensteigerungen weist Abg. Dr. Tietze auf Erfahrungen bei bisherigen Projekten hin. Ähnliches gelte auch für den zeitlichen Horizont, wie man im Moment auch beim Weiterbau der A 20 sehen könne. Eine schnellere Umsetzung sei auch aus seiner Sicht wünschenswert, aber der Bericht solle auch realistisch sein.

Der Vorsitzende führt für seine Fraktion aus, dass bei Großprojekten immer mit zeitlichen Verzögerungen und Kostensteigerungen zu rechnen sei. Er weist darauf hin, dass nach der Bundshaushaltsordnung immer die Kosten auf Grundlage des aktuellen Preisniveaus veranschlagt werden müssten. Diesen Punkt müsse man auch in der Öffentlichkeit stärker herausstellen, um mehr Verständnis für Kostensteigerungen zu erwirken.

Staatssekretär Müller-Beck hebt die unterschiedlichen Einflussgrößen auf Großprojekte hervor. Man habe in dem Bericht versucht, realistische Aussagen zur Realisierung zu machen.

Abg. Dr. Breyer weist auf zahlreiche Vorschläge hin, Kostensteigerungen zumindest im Ansatz zu prognostizieren beziehungsweise transparenter darzustellen, in welchem Korridor die Kosten mit welcher Wahrscheinlichkeit liegen könnten.

Der Ausschuss nimmt den Bericht abschließend zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Lkw-Fahrverbot nur an bundeseinheitlichen Feiertagen

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/601](#)

(überwiesen am 26. April 2013)

hierzu: [Umdrucke 18/1340, 18/1357, 18/1360, 18/1365, 18/1372, 18/1374, 18/1423, 18/1425, 18/1433, 18/1440](#)

Der Vorsitzende weist im Zusammenhang mit dem Antrag seiner Fraktion, [Drucksache 18/601](#), auf bereits bestehende Regelungen zum Beispiel im Zusammenhang mit den Regelungen zum Reformationstag und der Stadt Berlin hin.

Abg. Dr. Breyer führt aus, dass aus seiner Sicht Arbeitsschutz-, Verkehrs- und Umweltaspekte gegen den Antrag sprächen. Ausnahmen in Einzelfällen seien möglich.

Der Antrag der Fraktion der FDP betreffend Lkw-Fahrverbot nur an bundeseinheitlichen Feiertagen, [Drucksache 18/601](#), empfiehlt der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP dem Landtag zur Ablehnung.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Öffentlicher Personennahverkehr; Finanzierung - hier: Verteilung von Landesmitteln

Petition L2123-18/387

hierzu: [Umdruck 18/2161](#)

Einleitend erläutert der Vorsitzende den Inhalt der anonymisierten Petition.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob es eine rechtliche Möglichkeit gebe, Kommunen, die ihren ÖPNV selbst finanzierten, anteilig die Mittel zu erstatten. Er regt an, gegebenenfalls den Wissenschaftlichen Dienst mit der Frage zu befassen, welche rechtlichen Möglichkeiten es geben könne.

Staatssekretär Müller-Beck erläutert, dass man mit einer etwaigen Regelung in das komplizierte Geflecht der kommunalen Selbstverwaltung eingreife. In diesem Zusammenhang rate die Landesregierung zu großer Vorsicht.

Abg. Dr. Tietze weist auf die heterogenen Regelungen in den einzelnen Kommunen hin.

Abg. Hamerich regt ebenfalls an, den Wissenschaftlichen Dienst mit der Frage zu befassen, woraufhin der Vorsitzende auf die politische Dimension der Entscheidung hinweist.

Herr Sörensen betont, dass es rechtlich über das ÖPNV-Gesetz regelbar sei, indem man festlege, dass die Weitergabe der Mittel an die gemeindliche Ebene vorgesehen sei. Die Frage sei nur, ob man der Kreisebene die Möglichkeit geben wolle, frei über die Mittel zu entscheiden, oder ob man diese Mittel mit der Maßgabe weitergebe, die für Verkehrsprojekte und Betrieb im Kreis einzusetzen. In diesem Zusammenhang stehe die Landesregierung jedoch auf dem Standpunkt, dies der kommunalen Selbstverwaltung zu überlassen.

Abg. Dr. Tietze plädiert dafür, dass vor allem auf Gemeindeebene zu regeln.

Abg. Dr. Breyer regt an, in der Norm eine angemessene Beteiligung auch der Kommunen, die grundsätzlich selbst für die Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen sorgen, an den Verkehrsmitteln vorzusehen.

Abg. Midyatli unterstreicht, dass man nur anhand der Vorlage des Petitionsausschusses keine Entscheidung treffen könne, sondern vielmehr Vertreter der Kommunen dazu anhören müsse. Darüber hinaus hebt sie hervor, dass der Petitionsausschuss aus ihrer Sicht kompetent genug sei, Themen selbstständig zu bearbeiten. Im Übrigen sei den Fraktionen anheimgestellt, aus entsprechenden Petitionen parlamentarische Initiativen zu entwickeln.

Abg. Schulze spricht sich dafür aus, dass die kommunale Familie eine Lösung finden müsse, die aus seiner Sicht nicht aus dem Wirtschaftsausschuss entwickelt werden könne. Er spricht sich zudem dafür aus, die Petition zur Kenntnis zu nehmen.

Der Ausschuss beschließt, so zu verfahren.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Beschlüsse von „Jugend im Landtag“

hierzu: [Umdruck 18/2058](#)

Nach einer Diskussion kommt der Ausschuss überein, eine Befassung mit den Beschlüssen von Jugend im Landtag zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführen, gegebenenfalls erst dann, wenn die Antworten der Fraktionen beziehungsweise die Stellungnahmen der Fraktionen zu den Beschlüssen an die Jugendlichen versandt worden seien.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Abg. Magnussen regt an, sich zukünftig im Vorfeld mit dem Entwurf der Tagesordnung auseinanderzusetzen, um eine Diskussion um die Absetzung bestimmter Punkte im Ausschuss selbst zu vermeiden.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 12:05 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer