

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 45. Sitzung

am Mittwoch, dem 29. Oktober 2014, 9:30 Uhr
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Hartmut Hamerich (CDU)

Johannes Callsen (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)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

Stellv. Vorsitzender

i. V. von Volker Dornquast

i. V. von Christopher Vogt

Weitere Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

Martin Habersaat (SPD)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Gespräch mit der Geschäftsführerin der TASH, Frau Gastager	5
2. Bericht über die Umsetzung der EU-Norm EN 13814 zu Fliegenden Bauten und deren Bestandsschutz	6
Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU) Umdruck 18/3340	
3. Anhörung	9
Verdeckte Radarkontrollen abschaffen - Sicherheit geht anders!	
Antrag der Fraktionen von PIRATEN und FDP Drucksache 18/1667 (neu) (überwiesen am 19. März 2014)	
4. Bericht der Landesregierung über Straßenprostitution	19
Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN) Umdruck 18/3367	
5. Bericht der Landesregierung zur Situation um den Standort Bayer Brunsbüttel	22
Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU) Umdruck 18/3387	
6. Bericht zum Ergebnis der Verkehrsministerkonferenz zu der zukünftigen Finanzierung der Regionalisierungsmittel und den Auswirkungen auf Schleswig-Holstein	24
Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU) Umdruck 18/3430	
7. Auswirkungen des EuGH-Urteils (Rechtssache C-549/13) zur Vergabe öffentlicher Aufträge auf das Tariftreue- und Vergabegesetz des Landes Schleswig-Holstein (TTG)	26
Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU) Umdruck 18/3360	

- 8. Gesamtkonzept für eine neue Fehmarnsund-Querung** **27**
- Antrag der Fraktion der FDP
[Drucksache 18/2323](#)
- Fehmarnsundtunnel zügig planen**
- Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
[Drucksache 18/2367](#) - selbstständig -
(überwiesen am 9. Oktober 2014)
- 9. Mobilität für Kinder und Jugendliche in Schleswig-Holstein** **29**
- Bericht der Landesregierung
[Drucksache 18/2161](#)
- (überwiesen am 10. Oktober 2014 zur abschließenden Beratung)
- 10. Zukunftsgerichtete Energieversorgung von Schiffen im Kieler und Lübecker Hafen sicherstellen** **30**
- Antrag der Fraktion der CDU
[Drucksache 18/2338](#)
- (überwiesen am 10. Oktober 2014)
- 11. Entwurf eines Gesetzes zur Veröffentlichung der Bezüge der Mitglieder von Geschäftsführungsorganen und Aufsichtsgremien öffentlicher Unternehmen im Land Schleswig-Holstein** **31**
- Gesetzentwurf der Landesregierung
[Drucksache 18/2234](#)
- (überwiesen am 9. Oktober 2014 an den Finanzausschuss und alle weiteren Ausschüsse)
- 12. Verschiedenes** **32**

Der stellvertretende Vorsitzende, Abg. Hamerich, eröffnet die Sitzung um 9:35 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Gespräch mit der Geschäftsführerin der TASH, Frau Gastager

Frau Gastager, Geschäftsführerin der TASH, stellt sich kurz persönlich dem Ausschuss vor. Sie beschreibt die Aufgabe der Tourismusagentur Schleswig-Holstein, die darin bestehe, das landesweite Tourismusmarketing voranzubringen. Man versuche, sowohl bekannte als auch neue Zielgruppen mit kreativen Ideen anzusprechen und auf neue Art zu kommunizieren. Ein Kernstück sei dabei die neue Imagekampagne, die 2015 unter dem Titel „Glückswachstumsgebiet“ starte. Schwerpunkt dieser Kampagne sei auch, gezielt die Nebensaison von September bis Juni zu bewerben. Da Glück ein Thema sei, das viele Menschen beschäftige, solle dies nun mit dem „echten Norden“ verbunden werden. Die Konzepte der Kampagne seien „Glück erforschen“, „Glück markieren“ und „Glück teilen“. Dazu stellt sie einige Bilder in einer Präsentation vor.

Auf eine Anmerkung des Abg. Meyer unterstreicht Frau Gastager, dass die in der Präsentation gezeigten Bilder alle einen Nordseebezug hätten. Es folgten noch Serien zu den Bereichen Ostsee, Binnenland und Städte.

Auf eine Frage der Abg. Poersch stellt Frau Gastager dar, wie eine Kommunikation in der Fläche, unter anderem über acht Pilotworkshops, geleistet werden solle. Die TASH präsentiere die Kampagne überall dort, wo sie eingeladen werde.

Abg. Matthiessen interessiert, ob es sich bei der Kampagne um ein Unikat handle oder man damit rechnen müsse, dass andere Länder ähnliche Kampagnen auflegten. - Frau Gastager führt dazu aus, dass es möglich sei, dass andere Länder mit ähnlichen Kampagnen werben würden. Eine Kopie sei jedoch auch eine Form des Kompliments.

Abg. Dr. Tietze lobt die seiner Ansicht nach hohe Authentizität der Kampagne.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht über die Umsetzung der EU-Norm EN 13814 zu Fliegenden Bauten und deren Bestandsschutz

Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU)

[Umdruck 18/3340](#)

Einleitend unterstreicht Innenminister Studt, dass der Gesetzgeber verpflichtet sei, Regelungen nicht anlasslos zu treffen, die die wirtschaftliche Situation zum Beispiel von Fahrgeschäftsbetreibern gefährdeten. Gleichzeitig gehe es aber um die Sicherheit der Gäste von Jahrmärkten und Weihnachtsmärkten. Mit der neuen Norm EN 13814 seien die bestehenden Sicherheitslücken der DIN 4112 geschlossen worden. Aufgrund des teilweise recht hohen Alters von Fahrgeschäften sei die Anwendung der neuen Norm auch auf diese Fahrgeschäfte unverzichtbar, besonders vor dem Hintergrund, dass bei einer hohen Zahl an Betriebsstunden auch die Gefahr an Materialermüdung steige. Da es in der Vergangenheit bereits Unfälle gegeben habe, würden sogenannte Fliegende Bauten regelmäßig überprüft. Sie erhielten aus diesem Grund auch nur befristete Ausführungsgenehmigungen. Einen dauerhaften Bestandsschutz für Fliegende Bauten habe es in der Vergangenheit nicht gegeben und werde es auch in Zukunft nicht geben. Die Überprüfung nach der DIN habe einen Kostenaufwand zur Folge, der zu Anfang nicht konkret abgeschätzt werden können. Vonseiten der Schaustellerverbände sei man in Sorge gewesen, dass exorbitante Kosten auf die Schausteller zukommen könnten. Die Entscheidungshilfen zur Überprüfung beziehungsweise Erteilung der Ausführungsgenehmigungen stellten die wesentliche Grundlage dafür dar, ob die Geschäftsbetreiber eine Verlängerung ihrer Genehmigung erhielten. An der Formulierung dieser Entscheidungshilfen seien auch die Schaustellerverbände beteiligt worden.

Die jetzt gefundene Lösung - so führt Innenminister Studt weiter aus - und die geforderten Sicherheitsbestimmungen stellten keine Eins-zu-eins-Umsetzung der europäischen Norm dar, sondern die Mindestanforderungen, die auch in Zusammenarbeit mit den Schaustellerverbänden erarbeitet worden seien. Diese seien damit im Prinzip zufrieden, es gebe aber Gespräche mit dem zuständigen Bundesministerium über Finanzhilfen. Tatsache sei, dass kein Fahrgeschäft aufgrund nicht zu haltender Fristen stehen bleiben müsse. In den letzten Monaten habe es keine Problemstellungen an die Landesregierung bezüglich der Umsetzung der Regelungen gegeben. Das Land Schleswig-Holstein habe sich an der Lösung beteiligt. Das jetzige Vorgehen sei pragmatisch, und vonseiten der Landesregierung sei man zuversichtlich, dass sich auch zukünftige Probleme lösen ließen.

Herr Reußow, Leiter des Referats Bauaufsicht, Landesbauordnung, Vermessung und Geoinformation im Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten, erläutert zum Hintergrund der Regelung, dass man die Berechnungsgrundlage für das Gewicht der Fahrgäste von 75 kg auf 100 kg heraufgesetzt habe.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zur Dauer des Bestandsschutzes beziehungsweise zu dem Bestandsschutz für nostalgische Fahrgeschäfte führt Herr Reußow aus, dass dieser für die Dauer der Ausführungsgenehmigung gelte. Auch nach der alten DIN sei regelmäßig die Fahrtüchtigkeit der Fahrgeschäfte überprüft worden. Er weist darauf hin, dass sich besonders bei alten Fahrgeschäften in der Regel die Investitionen bereits amortisiert hätten und in diesen Fällen Schausteller wie andere Unternehmer auch nach Ablauf des Abschreibungszeitraums auch mit Neuinvestitionen kalkulieren müssten.

Herr Bode, Mitarbeiter im Referat Bauaufsicht, Landesbauordnung, Vermessung und Geoinformation im Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten, ergänzt, dass gerade nostalgische Fahrgeschäfte in der Regel nicht von den Neuregelungen betroffen seien, sondern vielmehr Fahrgeschäfte mit dynamisch-chaotischen Bewegungsabläufen. Die dynamischen Belastungen würden in der neuen Norm in ihrer Lebensdauer erfasst. In der Regel werde eine Lebensdauer für die besonders belasteten Bauteile errechnet, nach Ablauf dieser Lebensdauer könne niemand mehr die Garantie für die weitere Lebensdauer übernehmen. Nach zwölf Jahren finde eine Generaluntersuchung inklusive eines Auseinanderbauens des Gerätes statt. Inhalt der neuen Norm sei, Neuberechnungen zu den bestehenden Fahrgeschäften anzustellen, um deren Lebensdauer festzustellen. Im Wesentlichen betroffen seien große Attraktionen wie Achterbahnen oder sich chaotisch-dynamisch bewegende Fahrgeschäfte.

Auf eine Nachfrage des Abg. Magnussen zum Inkrafttreten der Normierung führt Herr Bode aus, dass der Anwendungsbereich der Norm für Fahrgeschäfte festgelegt sei, die ab dem Inkrafttreten der Norm gebaut würden, da rückwirkend keine Normierungen vorgenommen werden könnten. Herr Bode weist darauf hin, dass die Norm der Europäischen Union nicht eins zu eins übernommen worden sei. Vielmehr sei der Anwendungsbereich auf alle Fliegenden Bauten erweitert worden, während einige Teile der Norm nicht eingeführt worden seien. Die Sonderprüfung erfasse nur wesentliche Bauteile und nicht das gesamte Fahrgeschäft, weil schlechterdings unmöglich sei, ein komplettes Fahrgeschäft zum Beispiel auf Risse zu untersuchen. In einigen Bereichen sei die alte Norm zudem bereits recht weitgehend gewesen, so dass nur Teile davon übernommen worden seien.

Herr Reußow unterstreicht, dass der Eindruck, die neue Norm stelle eine wesentliche Verschärfung gegenüber der alten Norm dar, nicht zutreffend sei. Er weist darauf hin, dass die

Schaustellerverbände umfassend in die Erstellung der Norm und der dazugehörigen Entscheidungshilfen eingebunden worden seien. Insgesamt hätten die Schaustellerverbände die Norm auch akzeptiert.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Anhörung

Verdeckte Radarkontrollen abschaffen - Sicherheit geht anders!

Antrag der Fraktionen von PIRATEN und FDP

[Drucksache 18/1667](#) (neu)

(überwiesen am 19. März 2014)

Herr Behrens, Dezernent für Verkehrsüberwachungsangelegenheiten im Landespolizeiamt, stellt die Schwerpunkte seiner schriftlichen Stellungnahme, [Umdruck 18/2840](#), vor.

Im Anschluss an Herrn Behrens trägt Herr Gronau die Stellungnahme des Landesverbandes Schleswig-Holstein der Deutschen Polizeigewerkschaft im DGB, [Umdruck 18/2772](#), vor.

Anschließend stellt Herr Börner für die Gewerkschaft der Polizei die Stellungnahme, [Umdruck 18/3354](#), vor. Er setzt sich kritisch mit der Frage auseinander, inwieweit Verkehrsüberwachungsmaßnahmen mit Personaleinsparkonzepten der Landesregierung kompatibel seien. Dieses beziehe sich auch auf die Durchführung sogenannter Blitzermarathons, die sehr personalintensiv seien. Kritisch zu bewerten sei ein Blitzermarathon auch deswegen, weil er in der Regel keine Langzeiteffekte bewirke. Insgesamt plädiert er dafür, auch weiterhin unangekündigte Geschwindigkeitskontrollen durchführen zu können.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob es Erwägungen gebe, die Auswirkungen von verdeckten und offenen Radarkontrollen zu untersuchen. Zudem interessiere er sich für die beste Strategie zum Schutz der Verkehrsteilnehmer, die auch für die Polizei handlungsleitend sein solle.

Herr Behrens führt zur Strategie der Verkehrsüberwachung aus, dass diese im gemeinsamen Erlass des Verkehrsministeriums und des Innenministeriums, den er zur Lektüre empfehle, festgelegt sei. Er führt aus, dass es bereits sehr viel Forschung zu ortsfesten Messanlagen gebe. An diesen Stellen sei Forschung auch relativ unkompliziert möglich. Das Prinzip des Flächendrucks leite sich eher aus kriminologischen Erkenntnissen her: Wo eine Überwachung vermutet werde, sei auch eine Wirkung zu erwarten. Wichtig sei, dass abweichendes Verhalten grundsätzlich sanktionierbar sei. Spezielle empirische Untersuchungen zur Wirkung des Flächendrucks seien ihm nicht bekannt.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer zum Vorgehen in Nordrhein-Westfalen und der dort stattfindenden Offenlegung führt Herr Behrens aus, dass im Internet die jeweilige Kommune veröffentliche, wo sie in Sachen Verkehrssicherheit für die Bürger unterwegs sei. Es werde dort auch darauf hingewiesen, dass die entsprechende Liste keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebe, um deutlich zu machen, dass auch weitere Kontrollen möglich seien. Zum Anhalten von Verkehrsteilnehmern - eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer - führt Herr Behrens aus, dass in der Öffentlichkeit nicht in Vergessenheit geraten dürfe, dass Kontrollen durchgeführt würden. Der Blitzermarathon sei ein Beleg dafür, dass das Ganze funktioniere.

Zu empirischen Studien führt Herr Behrens aus, dass durch die ortsfeste Anlage im Kreis Segeberg die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer eindeutig reduziert werde.

Zum Anhalten von Verkehrsteilnehmern ergänzt Herr Behrens, dass es wichtig sei, diesen eine Rückmeldung zu geben. Die Landespolizei lehne Anlagen ab, die keine Rückmeldung geben würden, also auch solche Anlagen, die ohne Blitzlicht funktionierten. Bedauerlicherweise sei nicht in allen Fällen möglich, ein verkehrserzieherisches Gespräch zu führen.

Abg. Dr. Breyer regt an, seinen Vorschlag, verdeckte Radarkontrollen nur noch durch die Polizei durchführen zu lassen und ansonsten Kontrollanlagen zu markieren und anzukündigen, probeweise umzusetzen und begleitend zu erforschen, ob tatsächlich der befürchtete Wegfall des Flächendrucks zu erhöhter Geschwindigkeit andernorts führe.

Herr Behrens führt dazu aus, dass es in Rheinland-Pfalz ein Programm zum Straßenmonitoring gebe, das das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeit auf bestimmten Strecken untersuche. Aus Rheinland-Pfalz könnten solche Ergebnisse also vorliegen, die ihm selbst jedoch nicht im Detail bekannt seien.

Abg. Dr. Breyer interessiert sich für die Möglichkeit, zu streckenweiser Beschilderung beziehungsweise Warnhinweisen auf Radarkontrollen zu kommen. - Herr Behrens wendet ein, dass ein Hinweis auf bestimmten Streckenabschnitten, dass Radarkontrollen erfolgten, gegebenenfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne diesen Hinweis entwerfen könnten. Aus diesem Grund rate er davon ab. Ausnahme sei die Geschwindigkeitskontrolle auf der Rader Hochbrücke gewesen. Für wichtig halte er, dass alle Verkehrsteilnehmer unter dem Eindruck stünden, dass überall überwacht werden könne.

Abg. Magnussen interessiert, wie Herr Behrens die Möglichkeit bewerte, Motorräder auch vorn mit einem Kennzeichen zu versehen. - Herr Behrens unterstreicht, dass das eine denkbare Möglichkeit der Überwachung von Motorrädern sei. Ebenfalls sei möglich, bei der Ge-

schwindigkeitsüberwachung mit Front- und Heckkameras zu arbeiten. Möglich sei ebenfalls, Motorradfahrer direkt anzuhalten oder mit speziellen Überwachungskrafträdern das Verkehrsverhalten auf Video aufzuzeichnen und das dann zur Anzeige zu bringen. Ob eine Kennzeichnung vorn am Motorrad durchsetzbar wäre, könne er nicht einschätzen. Denkbar sei, die Halterhaftung in den Fällen auszuweiten, in denen der Fahrer aufgrund des Helms nicht eindeutig identifizierbar sei. Das befinde sich seiner Kenntnis nach auf Bundesebene in der Diskussion.

Abg. Magnussen interessiert sich darüber hinaus für Zahlen von Unfällen, die aufgrund ortsfester Anlagen und der Reaktion der Verkehrsteilnehmer darauf aufträten. - Herr Behrens führt dazu aus, dass er sich Unfallstatistiken zu den ortsfesten Messanlagen in Schleswig-Holstein habe geben lassen, es seien keine Auffälligkeiten festzustellen. Insgesamt sei der Sicherheitsgewinn durch die Anlagen höher als das damit verbundene Risiko durch plötzliche Bremsmanöver.

Auf eine weitere Frage des Abg. Magnussen zu Gründen für die Einrichtung von Geschwindigkeitskontrollanlagen beziehungsweise der Frage, ob dadurch generierte Einnahmen dem Zweck der Verkehrsüberwachung zugutekämen, weist Herr Behrens darauf hin, dass er dafür der falsche Ansprechpartner sei. Es gebe Kooperationsverträge mit den Kommunen, teilweise seien in den entsprechenden Verträgen mit den Kommunen zumindest anteilig Mittel für die Verkehrsüberwachung vorgesehen. Er sei noch nie mit dem Hinweis angesprochen worden, dass Radarkontrollen sich stärker rentieren müssten. Es gebe auch keine Kosten-Nutzen-Rechnung bei der Landespolizei.

Abg. Kumbartzky interessiert, ob Kommunen Einsatzorte von Radarkontrollen mit der Polizei absprechen würden und ob gegebenenfalls bei Kontrollen an Nichtunfallsschwerpunkten von der Polizei davon abgeraten werde, bestimmte Kontrollen durchzuführen. - Dazu führt Herr Behrens aus, dass es ein abgestimmtes Verfahren zwischen den Kommunen und der Polizei gebe, dass aber die Polizei keine Oberaufsicht habe und auch keine bestimmten Messpunkte verbiete.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu Manipulationen an Kennzeichen erläutert Herr Behrens, dass bei Geschwindigkeitskontrollen circa 10 % der Verkehrsteilnehmer geblitzt würden, die Auswertbarkeitsquote der dabei erstellten Bilder liege bei über 80 %. Ausfälle gebe es vor allem dadurch, dass Verkehrsteilnehmer mit ausländischen Fahrzeugen nicht ermittelt werden und somit auch nicht belangt werden könnten. Diese Situation werde sich jedoch im kommenden Jahr ändern. Manipulationen an Nummernschildern seien sehr selten und würden zudem eine Straftat nach dem Straßenverkehrsgesetz darstellen. In dem Bereich sei keine

Veränderung festzustellen. Die polizeilichen Messstellen hätten zudem die Vorgabe des aufmerksamen Messbetriebs, der auch dadurch erleichtert werde, dass das angefertigte Foto sofort auf dem Bildschirm sichtbar sei und man dann Möglichkeiten der Verfolgung habe, wenn das Nummernschild nicht lesbar sei. Zu einer Steigerung der Feststellungsquote habe die Einführung der digitalen Fotografie geführt.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Tietze zum Wegfall des Blitzes auch als unmittelbare Rückmeldung an den geblitzten Verkehrsteilnehmer erläutert Herr Behrens, dass die Polizei in Schleswig-Holstein keine Anlagen einsetze, die nicht blitzen. Sie würden auch den Kommunen aufgrund der fehlenden Rückmeldung nicht empfohlen, obwohl der Blitz technisch nicht mehr notwendig sei. Ausnahme im Hinblick auf die Nutzung des Blitzes sei die Abstandsmessung auf Autobahnen, um nicht noch eine zusätzliche Gefährdung durch den Blitz zu erzeugen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Investition von Mitteln, die als Einnahmen durch Geschwindigkeitskontrollen generiert würden, zweckgebunden in die Arbeit der Polizei, legen Herr Behrens und Herr Börner dar, dass sie eine derartige Verknüpfung für problematisch hielten, da bereits jetzt Verkehrsteilnehmer teilweise unterstellten, dass das Geld der Polizei zugutekomme. Generell sollte mit dem Geld kein Personal bezahlt werden, eine Investition in Verkehrssicherheitsmaßnahmen sei aber denkbar. Herr Behrens plädiert dafür, die bestehende Zahl an Stellen in der Verkehrsüberwachung nicht zu reduzieren.

Auf eine Frage des Abg. Vogel zur Bestückung von ortsfesten Geschwindigkeitsmessanlagen mit Kameras weist Herr Behrens darauf hin, dass diese von den Kommunen betrieben und entsprechend Kommunen der richtige Ansprechpartner seien. Generell müssten, auch um glaubwürdig zu bleiben, die Geschwindigkeitsmesssäulen zumindest zeitweise mit dem recht teuren Messgerät und der Kamera ausgestattet sein. Alternativ bestehe die Möglichkeit, Geschwindigkeitsanzeigetafeln am Straßenrand zu installieren, die den Verkehrsteilnehmern unmittelbare Rückmeldung über die gefahrene Geschwindigkeit gäben, ohne zu blitzen.

Abg. Matthiessen interessiert sich für die in dem Antrag angesprochene Ausweitung der Aufgaben vor dem Hintergrund der personellen Situation der Polizei. - Herr Börner weist darauf hin, dass bereits jetzt Defizite in der Personaldecke bestünden, die teilweise zu sehr langen Wartezeiten führten, wenn man die Polizei rufe. Er unterstreicht, dass es Geld koste, zusätzliche Aufgaben auszuführen.

Herr Hilcken vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat führt in die Stellungnahme seiner Institution, [Umdruck 18/2773](#), ein.

Frau Pier von der Landesverkehrswacht stellt kurz die Aufgaben ihrer Organisation vor. Besonders wichtig sei eine Verhaltensänderung und das Einüben von neuem Verhalten, das in allen Altersgruppen von der Verkehrswacht trainiert werde. Geschwindigkeitsüberschreitung stelle eine der Hauptursachen für Unfälle dar, die mit sinnvollen Maßnahmen, die auch evaluiert werden könnten, reduziert werden müsse. Sie unterstreicht, dass es immer gute Gründe für den bestimmten Ort einer Radarkontrolle gebe. Ziel - davon gehe ihre Organisation aus - sei in keinem Fall, Geld einzunehmen, sondern die Geschwindigkeit an der entsprechenden Stelle zu senken. Wenn eine Geschwindigkeitsverringerung auf verschiedenen Arten angekündigt werde, sei dies sinnvoll und im Sinne der Unfallverhütung. Es müsse jedoch weiterhin zwingend auch verdeckte Kontrollen geben, um sicherzustellen, dass Verkehrsteilnehmer nicht im Umkehrschluss die Annahme trafen, dass dort, wo keine Kontrolle angekündigt sei, gefahrlos und ohne Entdeckung fürchten zu müssen die Geschwindigkeitsbegrenzung überschritten werden dürfe. Sie erläutert, dass der Blitz bei der Geschwindigkeitsmessung einen ähnlichen Effekt habe wie das Display, das dem Fahrer entweder seine Geschwindigkeit anzeige oder über einen Smiley eine Rückmeldung zu seiner Geschwindigkeit gebe. Besonders das Display mit dem Smiley habe dabei positive Effekte. Der Antrag der Fraktion der PIRATEN sei aus ihrer Sicht nur dann zu vertreten, wenn tatsächlich alle Gefahrenstellen, die es gebe, überwacht würden, was jedoch unmöglich sei. Hinzu komme, dass sich neue Gefahrenstellen entwickeln würden, an denen man nachrüsten müsste. Das dafür benötigte Geld könne besser in Präventionsarbeit investiert werden. Zustimmung könne man der Idee, Mittel, die aus Bußgeldern zur Verfügung stünden, wieder in die Verkehrssicherheit zu investieren. Die Landesverkehrswacht werde zu 20 % aus Mitteln des Landes finanziert, die restlichen 80 % müssten anderweitig eingeworben werden, was zunehmend schwierig sei. Eine Legalisierung von Radarfallenwarngeräten lehne sie auch vor dem Hintergrund der zu dem ersten Punkt des Antrags vorgetragenen Argumente ab.

Herr Dr. Voß, Vorsitzender des Bundes niedergelassener Verkehrspsychologen, stellt die Schwerpunkte seiner Stellungnahme, [Umdruck 18/2839](#), anhand der im Anhang 1 dieser Niederschrift angefügten Präsentation vor.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu der psychologischen Wirkung eines generellen Tempolimits verweist Herr Dr. Voß auf das Konzept der angepassten Geschwindigkeit. Diese könne nicht numerisch spezifiziert werden. Es gehe darum, dass Verkehrsteilnehmer lernten, mit der Geschwindigkeit richtig umzugehen. Wichtiger als ein generelles Tempolimit sei, die Situation im Straßenverkehr zu beobachten. Als hilfreich erweise sich auch, an Strecken, an denen es Geschwindigkeitsbeschränkungen gebe, zu evaluieren, inwieweit sich dort Unfallhäufigkeit und Unfallart von anderen Strecken unterschieden.

Der stellvertretende Vorsitzende plädiert ebenfalls für die Berücksichtigung der angemessenen Geschwindigkeit, die je nach Straßenverhältnissen deutlich variieren könne. Es gehe auch darum, Sicherheitsdenken zu trainieren.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu den Ausführungen von Herrn Hilken bezüglich der Unfallschwerpunkte stellt dieser präzisierend klar, dass die Formulierung in dem Antrag offenlasse, ob in schutzwürdigen Bereichen, die keinen expliziten Unfallschwerpunkt darstellten, noch Kontrollen durchgeführt werden dürften. Bei strenger Auslegung des Antragstextes sei das seiner Ansicht nach nicht der Fall, es müsse aber auch Sicht seines Verbandes weiterhin möglich sein, an solchen Orten zu kontrollieren.

Auf die offene und verdeckte Kontrolle beziehungsweise deren Ankündigung in Nordrhein-Westfalen von Abg. Dr. Breyer angesprochen, führt Herr Hilken aus, dass die Formulierung des Antrags missverständlich zu dem in NRW umgesetzten Modell sein könne. Zum Umkehrschluss im Hinblick auf Verkehrsschilder mit und ohne Hinweis auf Geschwindigkeitskontrollen - eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer - erläutert Herr Hilken, dass man das ungern evaluieren wolle. Man befürchte eine Entwertung von Verkehrszeichen, die ohne den Hinweis auf Radarüberwachung ausgestattet seien. Auch müsse in diesem Zusammenhang eine Diskussion über den Schilderwald vermieden werden. Bei einer Evaluierung stelle sich die Frage, ob entsprechende Mittel vorhanden seien, diese durchzuführen - auch im Hinblick auf die Umsetzung der Vision Zero, die vorsehe, die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu reduzieren.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer referiert Herr Dr. Voß kurz den Forschungsstand unter anderem im Hinblick auf den Unterschied in Unfallstatistiken bezüglich des Geschlechts. Offen sei, ob zum Beispiel junge Verkehrsteilnehmer eine andere Sicherheitseinschätzung hätten oder sich ihr Fahrverhalten durch die häufig sehr anderen Fahrzeiten, zum Beispiel nachts und am Wochenende, von dem anderer Verkehrsteilnehmer unterscheide und dadurch auch andere Risiken aufträten. Hilfreich sei, mehr zu unternehmen und auch mehr Forschung in diesem Bereich zu betreiben.

Vom stellvertretenden Vorsitzenden auf Untersuchungen zum begleiteten Fahren angesprochen, erläutert Herr Voß, dass es von der Bundesanstalt für Straßenwesen eine Veröffentlichung zu dem Thema gebe, in der optimistisch dargestellt werde, dass es sich beim begleiteten Fahren um eine wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit handele. Er selbst habe dazu eine differenziertere Ansicht. Die Bundesanstalt habe sich bemüht, die Vorteile herauszustellen. Er selbst sei ebenfalls der Ansicht, dass es nicht schade, jedoch sei der Prüfungsaufwand nicht dokumentiert oder quantifiziert, sodass die Aussagekraft der Studie zu wünschen übrig ließe. Wichtig beim begleiteten Fahren sei, auch unterschiedliche Stre-

cken auch außerhalb geschlossener Ortschaften zu fahren und nicht nur bekannte Strecken. Es gebe zudem Bestrebungen, das begleitete Fahren auf Fahrer ab 16 Jahre auszuweiten, was er begrüße, da man in diesem Bereich weiter experimentieren solle. Das Beachten des Tempolimits sei zwar eine notwendige, aber keine hinreichende Voraussetzung für sicheres Fahren.

Auf konkrete Konzepte von Abg. Dr. Breyer angesprochen, zum Beispiel im Hinblick auf die abschnittsweise Beschilderung mobiler Kontrollen ohne Polizeipräsenz, spricht sich Herr Dr. Voß erneut dafür aus, mehr zu experimentieren und sich auch auf regionaler Ebene stärker zusammensetzen. Zusammenfassend führt er aus, dass er dem Antrag mit den besprochenen Änderungen in den Punkten 1 und 2 zustimme, einer Aufhebung des Verbots von Radarwarngeräten könne er nicht zustimmen.

Herr Schwarz stellt die Stellungnahme des ADAC Schleswig-Holstein, [Umdruck 18/2838](#), in den Grundzügen vor.

Herr Bremer vom schleswig-holsteinischen Automobilclub legt dar, sein Verband stimme dem Antrag der Fraktion der PIRATEN zu, jedoch mit der Einschränkung, dass das Thema der Mittelverwendung ein kompliziertes sei. Er spricht sich dafür aus, eine Entkoppelung von Mitteln aus Bußgeldern und Mitteln für die Verkehrssicherheit vorzunehmen, zum Beispiel durch eine Verteilung an die Automobilclubs oder die Verkehrswacht. Die Nutzung der Unfallschwerpunktwarngeräte werde von seinem Verband befürwortet, weil es besonders Autofahrer, die sich in einem Gebiet nicht auskennen würden, entlasten könne. Transparentere Kontrollen führten zu mehr Akzeptanz in der Bevölkerung, was wiederum zu mehr Verkehrssicherheit führen werde. Sinnvoll sei aus Sicht seines Verbandes, wenn die Fahrausbildung ergänzt werde, um für bestimmte Sicherheitsproblematiken zu sensibilisieren. Das begleitete Fahren solle in diesem Zusammenhang unbedingt gefördert werden, um junge Menschen an das Fahren heranzuführen.

Frau Zempel von der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände führt einleitend zu ihrer Stellungnahme, [Umdruck 18/2841](#), aus, dass man es vonseiten ihres Verbandes begrüßt hätte, wenn die antragstellende Fraktion vor Stellen des Antrags das Gespräch mit den kommunalen Landesverbänden gesucht hätte, um im Vorfeld Irritationen auszuräumen. Sie spricht sich ebenfalls wie einige ihrer Vorredner dafür aus, auf Begriffe wie „Radarfalle“ und „Abzocke“ in der Debatte zu verzichten, um zu einer sachlichen Diskussion zurückzukehren. Sie betont, dass Ausgangspunkt der Diskussion das Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmer sei und nicht das staatliche Handeln selbst. Die Kommunen würden die durch Bußgelder eingenommenen Mittel in Verkehrserziehungsmaßnahmen und die bauliche Gestaltung von Verkehrssituationen investieren, um auf diese Weise zu mehr Verkehrssicherheit zu gelangen. Es

sei nicht zutreffend, dass Bußgelder in allgemeinen Haushaltslöchern verschwänden. Sie unterstreicht, dass Kontrollen nach wie vor eines der effektivsten Mittel seien, und regelkonformes Verhalten zu erzeugen, in der Diskussion sei ihr nicht klar geworden, ob es bessere Alternativen gebe. Auch könne sie nur bedingt nachvollziehen, warum das polizeiliche Anhalterrecht bessere Geschwindigkeitskontrollen ermögliche als die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, zumal die Kommunen die Kontrollen in Kooperation mit der Polizei durchführten. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen dienten nicht nur der Verkehrssicherheit im engeren Sinne, sondern seien auch zum Schutz von Anwohnern in verkehrsreichen Gebieten notwendig. Es gehe den Kommunen um das Gemeinwohl aller Einwohnerinnen und Einwohner. Sie zeigt sich zuversichtlich, dass Verbesserungen auch durch einen Dialog zwischen Land und Kommunen noch zu erreichen seien.

Herr Festersen, Leiter des Ordnungsamtes der Stadt Kiel, erläutert, dass auch bei Hinweisschildern auf Verkehrskontrollen die Gefahr bestehe, dass Verkehrsteilnehmer angesichts des Schildes abbremsten. Das Entdeckungsrisiko sei ein unverzichtbarer Teil der Kontrolle, um Ge- und Verbote einzuhalten beziehungsweise ihre Einhaltung zu kontrollieren. Auch die Lebensmittelkontrolle funktioniere, weil Kontrollen nicht angekündigt würden. Auf dem gleichen Prinzip basiere eine unangekündigte Geschwindigkeitsmessung im Verkehr, auf die durch Schilder nicht zuvor hingewiesen werde. Sollten die durch Überwachungsmaßnahmen eingenommenen Mittel nicht mehr den Kommunen, sondern dem Land zugutekommen, so vermute er, dass die Kommunen aufgrund der mit den Geschwindigkeitsmessungen verbundenen Kosten diese bald einstellen könnten. Verstärkte Geschwindigkeitsmessungen zur Aufbesserung der Haushaltslage seien ihm nicht bekannt. Wenn ein Bürger es wünsche, erläutere die Kommune auch, an welchen Stellen welche Geschwindigkeitsbeschränkungen gälten. Es gebe auch die Möglichkeit, Geschwindigkeitsbegrenzungen rechtlich überprüfen zu lassen. Aus seiner Einstellung zu den verdeckten Messungen ergebe sich auch, dass er Radarwarngeräte ablehne, da diese das Ziel der verdeckten Messung konterkarierten. Zu den Überwachungsstellen führt er aus, dass diese nicht immer mit Kamerasystemen ausgerüstet seien, sondern teilweise auch einen erzieherischen Effekt hätten. Die Stelen bewirkten jedoch nur an dem konkreten Ort eine Verhaltensänderung.

Abg. Matthiessen interessiert, ob auch die von den Automobilclubs vorgetragene Aufhebung des Verbots von Radarwarngeräten Meinung des jeweiligen Verbandes sei.

Herr Schwarz führt aus, dass seine Einlassung die Position des ADAC Schleswig-Holstein sei. Er räumt ein, dass es sich dabei nicht um einen Beschluss einer Mitgliederversammlung handle.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu der Beschilderung von festen Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten, zum Beispiel von Stelen, führt Herr Festersen aus, dass er diese nicht kritisiere, zumal die Stelen und auch die sogenannten Starenkästen sichtbar seien. Würde er eine Sichtbarkeit als problematisch ansehen, müsste er selbst für gänzlich verdeckte Kontrollen plädieren. Insofern könne er den Wunsch nach einer Beschilderung nachvollziehen. Sollte der vorliegende Antrag Zustimmung finden, gebe es außer den dann angekündigten kommunalen Kontrollen nur noch sehr vereinzelt verdeckte Polizeikontrollen, da die Polizei ihre Präsenz verringert habe und ihre Tätigkeit auf andere Bereiche konzentriere. Wichtig sei, welche Entdeckungswahrscheinlichkeit Autofahrer annähmen.

Frau Zempel stimmt Herrn Festersen zu, dass auch sie nichts gegen eine Beschilderung von ortsfesten Anlagen einzuwenden hätte. Auf eine weitere Nachfrage des Abg. Dr. Breyer führt sie aus, dass ihrer Kenntnis nach mobile Kontrollen in allen Kreisen durchgeführt würden. Das von ihr gemachte Gesprächsangebot beziehe sich auch darauf, genau zu sagen, in welchen Kreisen wie viel Personal für die jeweiligen Aufgaben vorhanden sei. Sie unterstreicht darüber hinaus, dass die Festlegung von Orten für mobile Kontrollen auch anhand von Unfallstatistiken vorgenommen werde. In einem Erlass seien die entsprechenden Kriterien festgelegt. Eine Veränderung von Unfallzahlen sei detailliert nicht erhoben worden. - Der stellvertretende Vorsitzende weist auf die damit verbundenen methodischen Probleme hin.

Abg. Vogel bekräftigt, dass das Innenministerium in seiner Stellungnahme dargelegt habe, dass zu erwägen sei, ob eine Kennzeichnung von ortsfesten Anlagen sinnvoll sein könne. Er warnt davor, eine Einigkeit zwischen der in dem Antrag dargelegten Forderung und der Meinung der Landesregierung zu konstruieren.

Herr Festersen führt in dem Zusammenhang aus, dass ein Hinweisschild für eine Stele, die auch mit bloßem Auge zu erkennen sei, unter Umständen nur begrenzt Sinn mache. Eine Zusatzmarkierung von Geschwindigkeitsbegrenzungsschildern mit dem Hinweis auf Radarkontrollen berge auch aus seiner Sicht das Risiko, dass es dann zwei verschiedene Klassen von Geschwindigkeitsbegrenzungen gebe.

Abg. Dr. Breyer regt an, die durch Geschwindigkeitskontrollen anfallenden Einnahmen nach Abzug der Kosten der Gemeinden einem landesweiten Fonds zur Verfügung zu stellen, dessen Mittel dann nach einem bestimmten Schlüssel auf die Kommunen wieder verteilt würden. Auf diese Weise könne man ausschließen, dass es eine finanzielle Motivation für die Durchführung von Kontrollen gebe.

Frau Zempel führt dazu aus, dass bereits heute mit den Einnahmen Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrserziehung und zur Verbesserung der Verkehrssituation bestritten würden. Sie könne sich nicht damit einverstanden erklären, dass die eingenommenen Gelder ohne Mitspracherecht der Kommunen dem Land zufließen, zumal die Bußgelder, die durch das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern überhaupt erst verhängt würden, eine andere Qualität hätten als zum Beispiel Gebühren.

(Unterbrechung 13:15 bis 14:00 Uhr)

Punkt 4 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über Straßenprostitution

Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

[Umdruck 18/3367](#)

Einleitend zu seinem Antrag führt Abg. Dr. Breyer aus, dass der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Zwangsgelder gegen Prostituierte an der B 4 verhängt und somit repressiv gegen Prostitution vorgehe. Dieses repressive Vorgehen sei auch aus Sicht der Sozialministerin laut ihrer Aussage vom vergangenen Jahr nicht angemessen. Ihn interessiere, welche Strategie die Landesregierung insgesamt verfolge.

Minister Meyer weist darauf hin, dass es sich nicht im engeren Sinne um Straßen- sondern eher um Parkplatzprostitution handle. Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr sei Ende Juli 2014 von der Polizei darauf aufmerksam gemacht worden, dass offensichtlich auf Parkplätzen entlang der Bundesstraße B 206 Prostitution stattfindet. Es habe einen gemeinsamen Behördentermin am 25. August 2014 gegeben, an dem die Polizei des Kreises Segeberg, der Kreis Segeberg selbst, das Amt Leezen und der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr teilgenommen hätten. Man habe die Situation analysiert, und der Kreis Segeberg habe entschieden, dass es keine ausreichenden Anhaltspunkte für eine Verbotsverordnung gebe. Der LBV sei nicht deswegen tätig geworden, weil es Prostitution auf dem Parkplatz gegeben habe, sondern der LBV müsse tätig werden, wenn ihm bekannt gemacht werde, dass auf Parkplätzen eine gewerbliche Tätigkeit erfolge, die einer Sondernutzungsgenehmigung bedürfe. Die Notwendigkeit einer Sondernutzungserlaubnis gelte nicht nur für den Fall der Prostitution, sondern zum Beispiel auch für Imbissbuden. Es gehe also nicht um die Bekämpfung von Prostitution selbst, sondern um die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit, da eine gewerbliche Tätigkeit dort nicht genehmigt sei, weil keine Sondernutzungserlaubnis vorliege. Diese werde jedoch auch für eine Imbissbude nicht erteilt. Es habe dann die Aufforderung gegeben, die Tätigkeit einzustellen, wenn dieser Aufforderung nicht nachgekommen werde, werde im Weiteren ein erhöhtes Bußgeld verlangt, was in einigen Fällen auch geschehen sei. Mit dem Ordnungsrecht nicht lösbar sei das Problem der Straßenprostitution insgesamt, das sei jedoch auch nicht beabsichtigt gewesen. In einem Gespräch mit dem zuständigen Landrat habe er selbst empfohlen, einen Runden Tisch einzurichten, um mit den beteiligten Behörden ein Vorgehen abzusprechen. Dabei solle auch mit der vor Ort bestehenden Bürgerinitiative das Gespräch gesucht werden. Zunächst wolle man abwarten, bis der zuständige Kreis tätig werde.

Abg. Dr. Breyer geht auf die Ausführungen von Minister Meyer ein, dass weder der Kreis noch die Polizei tätig werden wollten. In diesem Zusammenhang finde er es bedenklich, dass nun eine Regelung über die Straßenverkehrsbehörden erfolgen solle. Er weist auf den Ermessensspielraum der Behörden hin, am Beispiel Niedersachsens könne man sehen, dass dort Straßenprostitution von den Behörden geduldet werde. Sorge bereite ihm, dass Herr Conradt vom LBV im Fernsehen mit der Aussage zitiert werde, dass eine Sondernutzungserlaubnis nirgendwo erteilt werde. Ihn interessiert, ob das Ministerium rechtlich habe prüfen lassen, ob es zulässig sei, dass nirgendwo Straßenprostitution erlaubt werde. Ihn interessiert, ob dies auch mit den anderen Ressorts wie dem Sozial- und dem Innenministerium abgestimmt sei.

Minister Meyer weist darauf hin, dass sich der derzeitige Fall auf das Ordnungsrecht auf Parkplätzen beziehe. Eine Sondernutzungserlaubnis werde dauerhaft generell nirgendwo erteilt, Ausnahmen gebe es allenfalls für temporäre Ereignisse. Er unterstreicht, dass sich die Aussage von Herrn Conradt auf alle Gewerbe beziehe. Der von Abg. Dr. Breyer angesprochene Sachverhalt in Niedersachsen sei rechtlich deshalb anders zu bewerten, weil sich dort die Vorfälle nicht auf der Straße oder auf Parkplätzen selbst, sondern eher auf Feldwegen oder in Einfahrten abgespielt hätten.

Abg. Matthiessen weist auf die landwirtschaftliche Direktvermarktung hin, die auch nicht ohne Weiteres genehmigt werde.

Auf eine Anmerkung des Abg. Dr. Breyer unterstreicht Minister Meyer noch einmal, dass das Land nicht gezielt repressiv gegen Straßenprostitution vorgehe, sondern Ordnungsrecht angewendet werde, das nicht nur für Straßenprostitution, sondern auch für andere gewerbliche Tätigkeiten gelte. Dies sei auch unabhängig von der Couleur der Landesregierung. Ein Runder Tisch - so erläutert Minister Meyer auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer - solle deshalb nur auf Kreisebene eingerichtet werden, da es keine Erkenntnisse darüber gebe, dass es sich um ein landesweites Problem handle. Zur Ressortabstimmung - eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer - führt Minister Meyer aus, dass es sich um die Anwendung von Ordnungsrecht handle. In diesem Falle könne man sich nicht immer mit anderen Ressorts abstimmen.

Abg. Dr. Breyer interessiert darüber hinaus, ob bisher ergangene Bußgeldbescheide angefochten worden seien. - Dazu führt Herr Rosenthal, stellvertretender Leiter des Referats Verkehrspolitik und Verkehrsrecht im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, aus, dass das Ministerium aufgrund des Straßenrechts agiere und dort geregelt sei, dass alles, was über den gemeinen Gebrauch von Parkplätzen hinausgehe, einer Erlaubnis bedürfe. Das Problem sei dadurch entstanden, dass die Parkplätze für ihre eigentliche Verkehrsfunktion nicht mehr zur Verfügung stünden, da die Verkehrsteilnehmer, die dort Rast machen wollten,

diese Parkplätze nun meiden würden. Die erteilten Untersagungsverfügungen bezögen sich auf die sondernutzungsrechtlichen Erlaubnisse nach dem Straöenrecht. Der Landesbetrieb Straöenbau und Verkehr nehme dort nur das Gesetz wahr. Es sei das normale Verfahren, dort bei Zuwiderhandlung ein Zwangsgeld festzusetzen. Gegen die erlassenen Unterlassungsverfügungen sei bislang noch kein Rechtsbehelf eingelegt worden.

Von Abg. Dr. Breyer auf die Einschränkung der Berufsfreiheit angesprochen, weist Herr Rosenthal darauf hin, dass Ausübungsregelungen zulässig seien, wenn sie einen sachlichen Grund hätten und - wie in diesem Fall - aufgrund Straöenverkehrsordnung erfolgten. Die Frage, was Sondernutzung sei, sei auch nach den ortsüblichen Gegebenheiten zu bestimmen. Diese Sondernutzungen gestalteten sich selbstverständlich unterschiedlich, abhängig davon, ob man sich innerorts oder auöerorts befinde. Eine Nutzung im innerstädtischen Bereich, zum Beispiel Tische und Stühle vor einem Eiscafö auf der Straöe, seien in aller Regel eine genehmigte Sondernutzung.

Auf weitere Nachfragen des Abg. Dr. Breyer unterstreicht Minister Meyer, dass die Kommunen im innerstädtischen Bereich durchaus Möglichkeiten hätten, Sondernutzungen zu regeln beziehungsweise zu verbieten, dies habe man auch am Beispiel Neumünster sehen können. Zu der Frage, ob die bisherigen Maßnahmen Erfolg gezeigt hätten, legt Minister Meyer dar, dass keine Zählung stattgefunden habe, die Landesregierung jedoch Erkenntnisse darüber habe, dass es auf weiteren Parkplätzen an der B 206 noch Prostitution gebe.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zur Situation um den Standort Bayer Brunsbüttel

Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU)

[Umdruck 18/3387](#)

Abg. Magnussen erläutert einleitend seinen Berichtsantrag. Ihn interessiere insbesondere der Stand der Gespräche mit der Landesregierung und der Konzernleitung von Bayer und der Situation am neuen Standort. Die Frage sei, ob sich der Konzern komplett aus Brunsbüttel zurückziehe oder die Grundstücke behalte.

Minister Meyer erläutert, dass Brunsbüttel einer der wichtigsten Industriestandorte Schleswig-Holsteins sei, der weiterentwickelt werden sollte. Der Bayer-Konzern sei dabei ein Schlüsselinvestor, der allerdings als Großunternehmen durch Gespräche nur begrenzt zu beeinflussen sei. Es seien in der Vergangenheit bereits Gespräche zu TDI- und MDI-Anlagen geführt worden. In der konkreten Situation sei er selbst durch den zuständigen Vorstand, Herrn König, telefonisch informiert worden, dass im Bayer-Konzern die weitreichende Entscheidung getroffen worden sei, dass man den Bereich Bayer Health Care, also den Bereich Life Sciences, vom sogenannten Bayer-Material-Science-Bereich trennen wolle. Diese Entscheidung sei für Bayer nicht ungewöhnlich, ähnliche Entscheidungen habe es auch in der Vergangenheit schon gegeben. Man habe sich direkt nach Bekanntwerden der Entscheidung bemüht, diese zu analysieren, auch gemeinsam mit dem Werksleiter, Herrn Gebauer. Dies sei am 20. September 2014 geschehen. Es werde nun in den nächsten 12 bis 18 Monaten einen Prozess der Trennung der Konzernteile geben, denkbar sei, dass mit dem dann abgespaltenen Teil Bayer Material Science ein eigener Börsengang vorgenommen werde, denkbar seien aber auch andere Modelle. Für den Standort Brunsbüttel habe die Landesregierung vereinbart, zu Beginn des neuen Jahres Gespräche mit der Konzernleitung darüber zu führen, wie es am Standort weitergehen könne und was die Landesregierung dazu beitragen könne, um die Standortqualität zu erhalten und auszubauen. Man gehe davon aus, dass bei einer Unternehmensteilung die Grundstücke, die auf Material Science eingetragen seien, auch im Besitz dieses Konzernteils verblieben. Wichtig sei jetzt, den Prozess weiter zu begleiten.

Abg. Magnussen betont, dass aus seiner Sicht wichtig sei, die Impulse aus dem Konzern wahrzunehmen. Mit der Leitung der neuen Konzernkonstruktion solle schnell ebenfalls das

Gespräch gesucht werden. Beispiele aus der Vergangenheit gemahnten zur Vorsicht, frühere Entwicklungen sollten sich nicht wiederholen.

Minister Meyer betont die Bestrebungen der Landesregierung, dies zu tun, allerdings stehe noch nicht fest, wer der neuen Leitungsebene angehören werde. Im Hinblick auf die Teilung gebe es unterschiedliche Einschätzungen, eine Chance könnte sein, dass ein eigenständiger Konzern konzernintern weniger um Investitionsmittel mit dem stärkeren Health-Care-Bereich konkurrieren müsse, wenn die Trennung vollzogen sei. Genau dies gelte es zu beobachten.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Bericht zum Ergebnis der Verkehrsministerkonferenz zu der zukünftigen Finanzierung der Regionalisierungsmittel und den Auswirkungen auf Schleswig-Holstein

Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU)

[Umdruck 18/3430](#)

Minister Meyer weist einleitend auf die Presseberichterstattung zur Verkehrsministerkonferenz hin. Gesetzlich im Regionalisierungsgesetz vorgesehen - so führt er weiter aus - sei eine Revision vonseiten des Bundes durch eine entsprechende Klausel, die im kommenden Jahr durchgeführt werden solle. Die Bundesregierung habe bisher jedoch keine Anstalten gemacht, einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzunehmen und damit die Revisionsklausel ernst zu nehmen. Durch die Regionalisierungsmittel würden vor allem die Betriebsmittel für den Betrieb des ÖPNV und SPNV in Schleswig-Holstein zur Verfügung gestellt. Auf Bundesebene handele es sich um Mittel von über 7 Milliarden €. Das politische Problem bestehe in der Dynamisierungsrate von 1,5 %, die - das zeige die Erfahrung aller Bundesländer - nicht ausreiche. So seien die Stations- und Trassenpreise in Schleswig-Holstein durchschnittlich um 3 % gestiegen. Der Bundesfinanzminister habe für den Bundeshaushalt des kommenden Jahres die Mittel jedoch ohne Dynamisierung überrollt. Dies werde - sollte der Bund bei dieser Position bleiben - dazu führen, dass man massive Einschnitte beim ÖPNV zu erwarten habe, weil die Länder dann nicht mehr das Geld hätten, um die heutigen Leistungen auch in Zukunft zu finanzieren, ganz zu schweigen von zusätzlichen Investitionen.

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder - so führt Minister Meyer weiter aus - habe ein Gutachten in Auftrag gegeben, um den Bedarf festzustellen. Es sei festgestellt worden, dass ein Bedarf der Länder von 8,5 Milliarden € mit einer jährlichen Dynamisierungsrate von 2 % geltend gemacht werden könnte, die als angemessen erachtet werde. Hinzu komme die Empfehlung einer Durchreichung von Kosten für Stations- und Trassenpreise an den Bund, deren Erhöhung wenig reguliert vonstattengehe. Der Forderung könne nun mehr Nachdruck verliehen werden, da man unter den Ländern auf der Verkehrsministerkonferenz in Kiel Einigkeit bezüglich der Verteilung erzielt habe, was bis dato sehr schwierig zu erreichen gewesen sei. Der bis 2030 angelegte Prozess führe zu einem Abschmelzen der Anteile der neuen Länder, die aber durch die anderen Steigerungen eine jährliche Dynamisierungsrate von 1,25 Prozent gewährleistet bekämen. Durch die lange Laufzeit der Verträge seien die zur Verfügung stehenden Mittel besser kalkulierbar. Schleswig-Holstein erhalte bisher einen Anteil von 3,11 %,

werde am Ende des Zielschlüssels im Jahr 2030 3,49 % Anteil zur Verfügung haben. Gemeinsam hätten die Verkehrsminister diesen Beschluss gefasst und der Ministerpräsidentenkonferenz vorgelegt, die dies kurze Zeit später bestätigt und dem Bund vorgelegt habe. Bisher gebe es keine Tendenzen beim Bund, sich außerhalb der Bund-Länder-Finanzverhandlungen mit diesem Thema zu befassen. Man sei jetzt bemüht, dafür zu sorgen, dass es einen Antrag aus der Mitte des Bundestages oder eine Bundesratsinitiative dazu gebe. Enttäuschend sei - so beendet Minister Meyer seine Ausführungen - die Haltung des Bundesverkehrsministeriums, das bei den Verhandlungen mit dem Bundesfinanzministerium die Länder nicht unterstütze.

Abg. Matthiessen spricht den Kompromiss und die Frage an, wie Schleswig-Holstein aufgestellt sei. - Minister Meyer erläutert, dass Schleswig-Holstein bei einer gleichbleibenden Summe an Mitteln Probleme bekommen werde, den Nahverkehr zu finanzieren.

Abg. Callsen weist auf die finanzpolitischen Eckpunkte hin, auf die sich die regierungstragenden Parteien in Berlin verständigt hätten. Sollte es nicht zu einer Lösung kommen, stelle sich die Frage, wie sich Schleswig-Holstein mit Blick auf die Neuordnung der Länderfinanzbeziehungen aufstelle, wenn es dort zum Thema werden sollte. - Minister Meyer führt aus, dass es fatal wäre, sollte die Einigung ausbleiben, weil es bedeuten würde, dass das Bundesverkehrsministerium die Summe, die im Haushalt stehe, einfach fortschreibe. Damit würden die Länder bereits vor dem Jahr 2019 Probleme bei der Finanzierung des Nahverkehrs bekommen, hinzu kämen Schwierigkeiten bei langfristigen Investitionsentscheidungen. Baden-Württemberg investiere heute schon Landesmittel, um das Nahverkehrsangebot aufrechtzuerhalten. Die gesamte Entwicklung in Bezug auf Regionalisierungsmittel sei Ergebnis der Bahnreform und eine Kompensation für die Länder gewesen und habe nichts mit den Bund-Länder-Finanzverhandlungen zu tun. Eine Lösung müsse also auch außerhalb dieser gefunden werden.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Auswirkungen des EuGH-Urteils (Rechtssache C-549/13) zur Vergabe öffentlicher Aufträge auf das Tariftreue- und Vergabegesetz des Landes Schleswig-Holstein (TTG)

Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU)

[Umdruck 18/3360](#)

Einführend stellt Minister Meyer dar, dass der Europäische Gerichtshof zu einem sehr eingeschränkten Fall in Nordrhein-Westfalen ein Urteil gefällt habe. Die Gesetze in Nordrhein-Westfalen und in Schleswig-Holstein, die sehr ähnlich seien, seien aufgrund des Urteils jedoch nicht anzupassen, sondern in einem Punkt neu auszulegen. Das werde auch durch entsprechende Informationen an die Verwaltung begleitet. Zum Hintergrund der Gerichtsentscheidung führt Minister Meyer aus, der Europäische Gerichtshof habe in seinem Urteil festgestellt, dass der Mindestlohn auch gezahlt werde, um Lebenshaltungskosten von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern abzudecken. Wenn jedoch Leistungen komplett im Ausland erbracht würden, könne man nicht die gleichen Lebenshaltungskosten wie in Deutschland zur Grundlage nehmen. Der EuGH habe damit geurteilt, dass das Tariftreuegesetz Nordrhein-Westfalens nicht für Leistungen gelte, die komplett im Ausland geleistet würden. Für Schleswig-Holstein bedeute dies, dass man nicht direkt vom Urteilsspruch betroffen sei, man müsse jedoch die zuständigen Stellen darüber informieren, wie man die rechtliche Regelung vor dem Hintergrund dieser Entscheidung jetzt auslege. Man lege das schleswig-holsteinische Tariftreue- und Vergabegesetz jetzt dahin gehend aus, dass es nicht zur Anwendung komme, wenn bestimmte Leistungen komplett im Ausland erbracht würden.

Abg. Matthiessen verweist auf Parallelen zu gewerbesteuerrechtlichen Regelungen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Gesamtkonzept für eine neue Fehmarnsund-Querung

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/2323](#)

Fehmarnsundtunnel zügig planen

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

[Drucksache 18/2367](#) - selbstständig -

(überwiesen am 9. Oktober 2014)

Der stellvertretende Vorsitzende regt an, eine Ausschusssitzung unter Beteiligung der örtlich Betroffenen auf der Insel Fehmarn in der Nähe der Fehmarnsundbrücke stattfinden zu lassen. Dies sei insbesondere vor dem Hintergrund der unterschiedlichen vorliegenden Vorschläge seiner Ansicht nach sinnvoll.

Minister Meyer erläutert, dass in den Gesprächen mit dem Bundesverkehrsminister deutlich geworden sei, dass es nicht nur um die Frage neuer Brücken gehe, sondern dass alle Varianten geprüft würden, die es gebe. In der Region habe die Landesregierung darüber hinaus zugesagt, eine Kommunalkonferenz durchzuführen, in der diese Überlegungen dargelegt werden sollten. Diese Konferenz werde am 1. Dezember 2014 stattfinden.

Abg. Matthiessen regt zum Verfahren an, gegebenenfalls den Versuch zu unternehmen, einen interfraktionell getragenen gemeinsamen Antrag aus den vorliegenden zu erstellen. Er stellt die Frage, ob sich das Land dagegen wehren könne, wenn die Baulast vom Bund auf das Land übertragen werden würde. - Frau Druba, Leiterin des Referats Straßenbau im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, führt dazu aus, dass der Bund nicht ohne Weiteres seine Baulast auf das Land übertragen könne. Es müssten bestimmte Voraussetzungen, unter anderem die Bereitschaft des Landes dazu, vorliegen. Verkehrlich werde die Übertragung der Baulast nicht zu begründen sein, sobald neue Bauwerke entstünden. Eine freiwillige Übernahme, zum Beispiel durch einen Verein, sei möglich.

Minister Meyer führt aus, dass er davon ausgehe, dass das Land aktiv eine Lastübertragung anfordern müsse. Eine Übertragung vom Land seinerseits direkt auf die Kommune komme

jedenfalls nicht in Frage. Er unterstreicht, dass die Varianten, die mit einer Ertüchtigung der vorhandenen Brücke zusammenhängen, sehr aufwändig ausfallen dürften. Auch müsse bei einer Ertüchtigung die langfristige Perspektive berücksichtigt werden.

Der stellvertretende Vorsitzende weist in dem Zusammenhang auch auf Verkehre hin, die aufgrund ihrer niedrigen Geschwindigkeit keinen Autobahncharakter hätten, sowie auf die Nutzung der Brücke durch die Deutsche Bahn. Er gibt zu bedenken, dass es möglich sei, durch ein Ersatzbauwerk die Brücke zu entlasten und so deren Lebensdauer zu erhöhen, was allerdings eine finanziell aufwändige Lösung darstellen würde.

Minister Meyer unterstreicht, dass die Belastung der Brücke vor allem auch durch den Schienenverkehr erfolge. Eine Erweiterung des bisherigen Schienenstrangs um ein weiteres Gleis verursache wahrscheinlich zusätzliche Probleme. Es würden jetzt weitere Berechnungen angestellt, um die möglichen Varianten vernünftig prüfen zu können.

Der stellvertretende Vorsitzende greift den Vorschlag des Abg. Matthiessen auf, dass die verkehrspolitischen Sprecher sich über das weitere Vorgehen verständigen sollten. Dann könne man auch die Möglichkeit eruieren, als Wirtschaftsausschuss an der Regionalkonferenz teilzunehmen.

Abg. Magnussen interessiert, ob die Alternative eines Brückenneubaus überhaupt machbar sei, zumal die derzeit bestehende Brücke unter Denkmalschutz stehe. Er stellt die Frage in den Raum, ob nicht vor diesem Hintergrund ein Tunnel möglicherweise die einzig mögliche Variante sei.

Minister Meyer hebt hervor, dass bei allen Varianten, die berechnet würden, grundsätzlich von einer Machbarkeit ausgegangen werde. Das gelte auch für eine zusätzliche Brücke. Vergleiche könne man mit anderen Brückenprojekten ziehen. Bei der Alternative Tunnel könnten besonders, wenn es sich um einen Absenktunnel handeln sollte, naturschutzrechtliche Bedenken eine Rolle spielen.

Abg. Vogel plädiert dafür, dass bei einem etwaigen Termin darauf geachtet werden sollte, dass die besprochenen Themen auch tagesaktuell seien. Zu dem Antrag regt er an, im Rahmen der kommenden Landtagstagung eine gemeinsame Formulierung zu den Anträgen zu finden.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Mobilität für Kinder und Jugendliche in Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2161](#)

(überwiesen am 10. Oktober 2014 zur abschließenden Beratung)

Abg. Dr. Breyer regt an, den Bericht, der speziell nur den Bereich ÖPNV umfasse, durch eine schriftliche Anhörung zu ergänzen. Es gehe auch darum, Alternativen zum ÖPNV zu beleuchten.

Abg. Vogel legt dar, dass die Fraktionen Gespräche zu Fachthemen führen könnten. Er spricht sich für die Kenntnisnahme des Berichts aus.

Abg. Callsen weist darauf hin, dass er es formal für schwierig erachte, Verbände um eine Ergänzung des Berichts der Landesregierung zu bitten, und spricht sich deshalb ebenfalls auch für eine abschließende Kenntnisnahme aus. - Abg. Herdejürgen unterstützt diese Position.

Abg. Dr. Breyer spricht sich erneut auch vor dem Hintergrund der Forderungen von „Jugend im Landtag“ für die Durchführung einer Anhörung aus. Wichtig sei aus seiner Sicht, auch die Jugendverbände zu dem Thema zu hören.

Gegen die Stimme der Fraktion der PIRATEN mit den Stimmen aller übrigen Fraktionen lehnt der Ausschuss die Durchführung einer Anhörung ab. mehrheitlich nimmt der Ausschuss den Bericht der Landesregierung abschließend zur Kenntnis.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Zukunftsgerichtete Energieversorgung von Schiffen im Kieler und Lübecker Hafen sicherstellen

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/2338](#)

(überwiesen am 10. Oktober 2014)

Abg. Schulze regt an, die Kieler, Lübecker und Brunsbütteler Hafengesellschaften in den Ausschuss einzuladen, um mit ihnen ins Gespräch darüber zu kommen, wie die das Thema angehen und welche Planungen in dieser Hinsicht bestünden.

Abg. Magnussen schlägt vor, Vertreter der Firma Becker Marine Systems aus Hamburg zusätzlich einzuladen und auch die Erfahrungen der Stadtwerke Kiel und Lübeck dazu einzuholen. Er plädiert für ein kurzes Gespräch. - Abg. Schulze pflichtet dem bei.

Der stellvertretende Vorsitzende bittet die Fraktionen darum, mögliche Gesprächspartner der Ausschussgeschäftsführung gegenüber zu benennen. - Der Ausschuss kommt überein, so zu verfahren.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Veröffentlichung der Bezüge der Mitglieder von Geschäftsführungsorganen und Aufsichtsgremien öffentlicher Unternehmen im Land Schleswig-Holstein

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 18/2234](#)

(überwiesen am 9. Oktober 2014 an den Finanzausschuss und alle weiteren Ausschüsse)

Abg. Dr. Breyer regt an, dem federführenden Finanzausschuss die Durchführung einer schriftlichen Anhörung zu empfehlen. - Abg. Schulze pflichtet dem bei.

Der Ausschuss kommt überein, so zu verfahren.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Minister Meyer berichtet über seine in Oslo geführten Gespräche mit verschiedenen Firmen, unter anderem mit der Firma Statnett. Da sei vor dem Hintergrund der Entscheidung der norwegischen Regierung wichtig, dass man das NordLink-Kabel in Richtung Schleswig-Holstein jetzt genehmigen werde. Es werde dazu führen, dass die Gesamtlast der Versorgung Schleswig-Holsteins, auf ein breiteres Fundament gestellt werde. Er habe ein weiteres Gespräch in der Außenhandelskammer geführt, bei dem großes Interesse signalisiert worden sei, mehr gemeinsam zu machen. Es habe sich dabei gezeigt, dass der Investor, der in die Flensburger Schiffbaugesellschaft investieren wolle, durchaus strategisches Interesse habe. Man hoffe, dass es bald Ergebnisse in dieser Hinsicht gebe.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abg. Hamerich, schließt die Sitzung um 15:00 Uhr.

gez. Hartmut Hamerich

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer