

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 46. Sitzung

am Mittwoch, dem 26. November 2014, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Hartmut Hamerich (CDU)

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Olaf Schulze (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

Stellv. Vorsitzender

i. V. von Volker Dornquast

Weitere Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

Thomas Hölck (SPD)

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Jette Waldinger-Thiering (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Serpil Midyatli (SPD)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Gespräch mit Vertretern des Gesamtverbandes der Häfen Schleswig-Holstein	5
2. Zukunftsgerichtete Energieversorgung von Schiffen im Kieler und Lübecker Hafen sicherstellen	5
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/2338	
3. Bericht über den Stand der Fahrrinnenanpassung der Elbe im Hinblick auf die Auslegung des EU-Wasserrechts sowie die Folgen einer Verzögerung für die Schleswig-Holsteinische Wirtschaft und die Metropolregion Hamburg	15
Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU) Umdruck 18/3447	
4. Bericht über das Zukunftskonzept für den Friedrichskooger Hafen und Darlegung optionaler Finanzierungskonzepte zum Erhalt und zur Sicherung des Hafens	16
Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU) Umdruck 18/3581	
5. Schienenhinterlandanbindung Seehafen Kiel und zukünftige Entwicklung des Rangierbahnhofs Kiel-Meimersdorf	5
Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU) Umdruck 18/3447	
6. Volksinitiative „Neue Wege für Schleswig-Holstein - A 20 endlich fertigstellen“	23
Antrag der Volksinitiative „Neue Wege für Schleswig-Holstein e. V. - A 20 endlich fertigstellen“ Drucksache 18/2248	
7. Prüfung der Einrichtung von Jugendberufsagenturen in Schleswig-Holstein	26
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1371	
8. Schleswig-Holsteins Dächer frei für drahtlosen Internetzugang (WLAN)	27
Antrag der Fraktion der PIRATEN Drucksache 18/1747	

- 9. Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie im Sinne „Trassensicherungsvertrag mit der DB Netz AG“ 29**
[Umdruck 18/3519](#)
- 10. Pkw-Maut verhindern - Interessen Schleswig-Holstein wahren 30**
Antrag der Fraktion der FDP
[Drucksache 18/2414](#)
Pkw-Maut stoppen, Totalerfassung des Fahrzeugverkehrs verhindern
Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN
[Drucksache 18/2459](#)
- 11. Einführung der Pkw-Maut verhindern 30**
Antrag der Fraktionen von FDP und PIRATEN
[Drucksache 18/2224](#) (neu)
Sinnvolle Finanzierung von Verkehrs-Infrastruktur
Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
[Drucksache 18/2263](#) - selbstständig -
- 12. AKN-Takt verdichten - Weiterverkauf alter Triebwagen stoppen 33**
Antrag der Fraktion der CDU
[Drucksache 18/2378](#)
- 13. Verschiedenes 34**

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

Punkte 1, 2 und 5 der Tagesordnung:

Gemeinsame Beratung

Gespräch mit Vertretern des Gesamtverbandes der Häfen Schleswig-Holstein

Zukunftsgerichtete Energieversorgung von Schiffen im Kieler und Lübecker Hafen sicherstellen

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/2338](#)

(überwiesen am 10. Oktober 2014)

Schienehinterlandanbindung Seehafen Kiel und zukünftige Entwicklung des Rangierbahnhofs Kiel-Meimersdorf

Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU)

[Umdruck 18/3447](#)

Herr Schnabel, der Vorsitzende des Vorstandes des Gesamthafenverbandes Schleswig-Holstein, führt anhand einer Präsentation in das Thema ein.

Von Abg. Schulze auf den Elbe-Lübeck-Kanal angesprochen führt Herr Krüger vom Gesamtverband der Häfen aus, dass dieser Kanal den einzigen Binnenwasserstraßenanschluss an einen deutschen Ostseehafen biete. Man gehe weiterhin von einem hohen Potenzial aus. Derzeit sei der Kanal jedoch von der Infrastruktur her, zum Beispiel im Hinblick auf die Schleusen, nicht so ausgestaltet, dass er ein großes Ladevolumen aufnehmen könne. Studien würden dort weitergehende Potenziale bis hin zu 3 Millionen t prognostizieren. In diesem Zusammenhang spiele auch die Hafen-Hinterlandanbindung durch die A 1 eine Rolle. Langfristig bestehe die Notwendigkeit, diesen Kanal auch für die großmotorigen Schiffe schiffbar zu machen, um sein Potenzial und damit auch das des Lübecker Hafens zu nutzen.

Abg. Dr. Breyer interessiert sich für das Potenzial einer Spezialisierung der Häfen, unter Umständen auch auf europäischer Ebene.

Herr Schnabel führt in diesem Zusammenhang aus, dass die Kunden entschieden, wo Produkte umgeschlagen werden könnten beziehungsweise sollten. Häfen und Politik seien nicht in der Lage und auch nicht gut beraten, den Kunden diese Entscheidung abzunehmen. Er unterstreicht, dass Häfen in der Länderzuständigkeit lägen, was eine Koordinierung erschwere. Er weist auf die Unterelbe-Hafenkooperation zwischen den Ländern Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein hin, in der sich fünf Häfen zusammengeschlossen hätten und auf Augenhöhe kooperierten. Dort werde diskutiert, wie die Infrastruktur weiterentwickelt werden könne.

Herr Krüger, Geschäftsführer der Lübecker Hafengesellschaft, ergänzt, dass die Häfen in einem Wettbewerb zueinander stünden und dies auch so bleiben solle. Eine dirigistische Ladungslenkung solle nicht vorgenommen werden.

Herr Dr. Claus, Geschäftsführer des Seehafens Kiel, hebt hervor, dass es aktuell keine Engpässe im Hinblick auf die Hafensflächen an Nord- und Ostsee gebe. - Herr Schnabel ergänzt seinerseits, dass der JadeWeserPort - selbst wenn die Elbe nicht vertieft werde - keine Alternative zum Hafen in Hamburg sein könne, da dieser nicht die Kapazitäten aus Hamburg aufnehmen könne. Aus diesem Grund werbe man auch in Schleswig-Holstein für die Elbvertiefung.

Abg. Callsen weist ebenfalls auf die große Bedeutung der Hinterlandanbindung der Häfen hin. Dabei gehe es auch um die Vernetzung mit der gesamten Infrastruktur in Schleswig-Holstein. Ihn interessiere zudem die Ostsee als Abwassersondergebiet sowie die Bedeutung der Schienenanbindung in Kiel-Meimersdorf.

Herr Dr. Claus führt zum Thema Abwassersondergebiet aus, dass die Forderung darin bestehe, dass die Häfen in Schleswig-Holstein 300 m³ Abwasser - sogenanntes Grauwasser - entgegennehmen, was jedoch im Augenblick nicht möglich und auch nicht ohne Weiteres umsetzbar sei, da man, um die Häfen mit größeren Leitungskapazitäten zu versehen, zum Teil auch fremden Grund und Boden überqueren müsse. Seine persönliche Meinung sei, dass Grauwasser nicht mehr ungeklärt in die Ostsee eingeleitet werden solle. Dies solle jedoch nicht nur für die Ostsee, sondern für ganz Europa gelten. Einheitliche Regelung durch die International Maritime Organization seien in diesem Zusammenhang wünschenswert, um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Komplex sei das Thema auch deshalb, weil unbekannt sei, welche Quantität an Wasser in welcher Qualität von den Schiffen abgegeben werde,

die in der Regel selbst bereits mit Kläranlagen ausgestattet seien. Wichtig sei, bei einem Ausbau der Kapazität zur Abwasseraufnahme an Häfen zu wissen, ob dies überhaupt bei verbesserter Kläranlagentechnik an Bord der Schiffe genutzt werde. In diesem Zusammenhang sei eine Machbarkeitsstudie im Hinblick auf die technologische Entwicklung bei Schiffskläranlagen wichtig. Dies werde zurzeit auch bei der HELCOM, der entsprechenden zuständigen Organisation, diskutiert. Eine Anbindung des Ostuferhafens an das Abwassernetz sei für die zehn bis 15 diesen Hafen anlaufenden Kreuzfahrtschiffe von der Investition sowie von der Umsetzung her kaum möglich und unter Umständen auch wegen der fortschrittlichen Kläranlagentechnologie nicht nötig. Für die Ausnahmen müsse eine Lösung gefunden werden, aber eine kurzfristige Umsetzung sei nicht möglich, das werde auch in den anderen Ostseeanrainerstaaten so gesehen.

Auf eine Frage des Abg. Callsen zu der Schienenhinterlandanbindung des Seehafens Kiel und der zukünftigen Entwicklung des Rangierbahnhofs Kiel-Meimersdorf führt Herr Dr. Claus aus, dass dies für den Seehafen Kiel sehr wichtig sei. 700 m lange Güterzüge könnten in Kiel-Meimersdorf nicht abgefertigt werden. Ein Ausbau an dieser Stelle sei extrem wichtig und mit der DB Netz AG auch schon angeschoben.

Herr Krüger ergänzt zum Thema Abwassersondergebiet Ostsee, dass die einseitigen Belastungen, die die Ostsee betreffen, für die Häfen und die Wirtschaft nicht mehr hinnehmbar seien. Es gebe in diesem Zusammenhang mehrere Aspekte, unter anderem die Abwasserauffanganlagen, die für alle Häfen Investitionen bedeuten würden. Auch die Stickstoffemissionssonderzonen, die sich als nächstes Projekt in der Planung befänden, dürften nicht einseitig in der Ostsee ausgewiesen werden.

Der stellvertretende Vorsitzende weist darauf hin, dass sich die Investition in Kläranlagen auch nur dann lohne, wenn ostseeweit auch die an der Ostsee gelegenen Städte ihre Abwässer vor Einleitung in die Ostsee entsprechend klärten. In diesem Zusammenhang sei man inzwischen ein Stück weitergekommen.

Abg. Vogel geht auf die Bemerkung von Herrn Dr. Claus zu den vorhandenen Hafenskapazitäten ein. Ihn interessiert, wie diese Bemerkung zu verstehen sei und die im Positionspapier zu den Forderungen des Gesamtverbands der schleswig-holsteinischen Häfen aufgeführte dreispurige Ausbau der Strecke Itzehoe-Elmshorn. Er vermute, dass es sich stattdessen um das dritte Gleis von Hamburg nach Elmshorn handeln solle. Beim Straßenausbau sei keine Aussage zum Fehmarnbelt getroffen worden, ihn interessiere die Stellungnahme des Gesamtverbandes zu diesem Aspekt, der auch die Verknüpfung des Hamburger Hafens mit unterschied-

lichen Metropolen berühre. Auch der Ausbau der Rader Hochbrücke sei nicht angesprochen worden.

Herr Dr. Claus weist darauf hin, dass die Aussage zu den Überkapazitäten seine private Meinung und nicht die des Gesamtverbandes sei. Eine Bedarfsanalyse zu erstellen, wie jetzt auch vorgesehen sei, sei aus seiner Sicht der richtige Weg, bevor viel Geld investiert werde.

Herr Schnabel weist auf die unterschiedliche hauptberufliche Funktion der einzelnen Vertreter des Gesamtverbands der Häfen hin, die dazu führe, dass teilweise unterschiedliche Positionen vertreten würden. Dies führe auch dazu, dass bewusst weder der Ausbau einzelner Häfen noch das Thema Fehmarnbelt-Querung kommentiert worden sei. Die Rader Hochbrücke sei von großer Bedeutung für das ganze Land Schleswig-Holstein. Aus diesem Grund sei man in dem Forderungskatalog des Gesamtverbands nicht gesondert darauf eingegangen. Besonderer Fokus liege in der Stellungnahme des Gesamtverbands vor allem auf den Bereichen, die nicht ohnehin in Angriff genommen würden.

Herr Krüger ergänzt, dass in dem Positionspapier keine Positionierung zur Fehmarnbelt-Querung enthalten sei, durchaus aber Maßnahmen im Hinterland, die dazu dienen sollten, mit den Konsequenzen besser umzugehen. Das gelte auch für die westliche Elbquerung oder die Ertüchtigung der A 1. Auch die schienenseitigen Projekte, die ebenfalls in dem Kontext notwendig würden, dürften nicht vergessen werden.

Herr Dr. Claus unterstreicht, dass man vor dem Hintergrund begrenzter Ressourcen auch unterschiedliche Präferenzen im Hinblick auf bestimmte Projekte, so zum Beispiel die Fehmarnsund-Querung habe, deren Ausbau im Zuge der Fehmarnbelt-Querung nötig sei, aber wahrscheinlich dazu führe, dass andere Projekte nach hinten verschoben werden müssten.

Zur Schienenanbindung erläutert Herr Schnabel seinen Eindruck, dass schleswig-holsteinische Hafenthemen bei der Firma DB Netz auf Bundesebene nicht wahrgenommen würden. Wichtig sei, dass auch die Politik in Schleswig-Holstein die Wichtigkeit der Themen des Hafenverbandes betone. Herr Schnabel weist auf die finanziellen Mittel hin, die für den JadeWeserPort und dessen Schienenhinterlandanbindung zur Verfügung gestellt worden seien. Dies sei auch aufgrund des hohen politischen Drucks erfolgt.

Im Zusammenhang mit den Kapazitäten und der von Herrn Dr. Claus angesprochenen Bedarfsanalyse legt Abg. Dr. Breyer dar, dass er es vor dem Hintergrund erstaunlich finde, dass das Wirtschaftsministerium bereits Zusagen gemacht habe, dass es eine Förderung in Höhe von 90 % gebe, wie er der Presse entnommen habe. Er plädiert dafür, zunächst den Bedarf zu

prüfen, bevor Steuermittel eingesetzt würden. - Staatssekretär Dr. Nägele bietet Abg. Dr. Breyer den direkten Dialog an.

Abg. Dr. Tietze erwähnt das Beispiel des Hafens Rotterdam, bei dem eine besondere Hinterlandanbindung realisiert worden sei. Für ihn sei offensichtlich, dass man beim Thema Hafenhinterlandanbindung auch über Schienenanbindung reden müsse und sich nicht auf die Straße fokussieren dürfe. Er interessiert sich für die Umweltzertifizierung nach dem Umweltmanagementsystem PERS und ob eine aus seiner Sicht auch für grünes Wachstum aussichtsreiche Strategie, alle Häfen zu zertifizieren, im Gesamtverband der Häfen angedacht sei, um damit auch ein Alleinstellungsmerkmal im Hinblick auf die Hafeninfrastruktur zu erreichen.

Herr Schnabel unterstreicht, dass diese Frage die Häfen umtreibe, jedoch nicht im GVSH diskutiert beziehungsweise bestimmt werden könne, weil am Ende die Unternehmen selbst entscheiden müssten, welchen strategischen Weg sie beim Thema Umwelt einschlagen wollten. Es gebe für Schiffe weltweit eine Zertifizierung namens „ESI“, die dazu führe, dass Häfen entsprechend zertifizierten Schiffen freiwillige Umweltrabatte auf die Hafengebühren gewährten. Dies geschehe zum Beispiel an der gesamten Unterelbe. Konsens im Verband sei, dass das ein guter Weg sei. Zu der von Abg. Dr. Tietze angesprochenen Zertifizierung PERS weist Herr Schnabel darauf hin, dass es bisher nur einen Hafen in Deutschland gebe, der dies umgesetzt habe, nämlich Bremen. Die Schramm Group, deren hauptamtlicher Geschäftsführer er sei, sei von der Zertifizierung abgerückt, da diese sich offenbar am Markt nicht durchsetze. Stattdessen strebe man eine Zertifizierung nach ISO 14001 an. Er unterstreicht, dass sich die Schramm Group grundsätzlich mit der Frage einer Umweltzertifizierung auseinandersetze.

Herr Krüger ergänzt, dass für die Umwelt wünschenswerte Regelungen wie SECA oder NECA zur Reduzierung von Schwefel beziehungsweise Stickstoff nicht zu einseitigen Belastungen bestimmter Häfen oder Gebiete führen dürften. Die Zertifizierung PERS strebe sein Hafen ebenfalls nicht an, dennoch beschäftige man sich mit verschiedenen Kennzahlen in diesem Bereich, um auf diesem Gebiet aktiv zu sein.

Herr Dr. Claus führt zum Kieler Hafen aus, dass man sehr früh die Klassifizierung für Schiffe, die bestimmte Umweltstandards erfüllten, positiv bewertet habe. Im gesamten Unternehmen benutze man darüber hinaus nur Ökostrom, was mit verhältnismäßig geringem finanziellen Aufwand schnell umsetzbar gewesen sei. Die tatsächliche Zertifizierung müsse im Hinblick auf die Kosten genau evaluiert werden. Überlegt werde auch, verschiedene elektrisch betriebene Gerätschaften an Land im Bereich des Hafens zu nutzen. Damit experimentiere man zurzeit. Problematisch sei, dass zurzeit noch Investitionskosten für derartige Gerätschaften nötig seien, die sich durch die Nutzung nicht amortisierten.

Abg. Magnussen weist auf die aus seiner Sicht bestehende Notwendigkeit der Multi-Purpose-Pier in Brunsbüttel hin. Wichtig sei auch, klare Botschaften des Landes in die Region und die Kommunen zu senden. Mit dem Hafen gehe es auch um den Substanzerhalt in der Region. Welche Zielsetzung eine neuerliche Bedarfsanalyse verfolgen solle, sei ihm nicht ganz klar. Unter Umständen sei nötig, mit öffentlichen Veranstaltungen vor Ort auf die Situation in Brunsbüttel und die Probleme dort hinzuweisen.

Auf eine Nachfrage des Abg. Magnussen zum Bau des Kreuzfahrtterminals in Kiel führt Herr Dr. Claus aus, dass es eine Ausnahmesituation gewesen sei, mit zwei Reedereien Fünfjahresverträge abschließen zu können. Insofern handelte es sich dabei nicht um ein gutes Beispiel. Er selbst halte für zielführend, den Bedarf an der Nordsee genau zu untersuchen.

Herr Koch, der Leiter des Hafens in Wyk auf Föhr, unterstreicht, dass der Verband es schaffe, immer wieder Einigkeit in den eigenen Reihen herzustellen, auch obwohl sehr unterschiedliche Häfen darin zusammengeschlossen seien. Erfreulich sei, dass es zu dem Termin im Wirtschaftsausschuss gekommen sei.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu einer Konkurrenzsituation im Wyker Hafen führt Herr Koch aus, dass im Januar von der Wyker Dampfschiffreederei (WDR) Nutzungsbedingungen für die Brücken erlassen worden seien. Diese Brücken seien im Besitz der Wyker Dampfschiffreederei. Aus diesem Grunde verlange diese Reederei Gebühren, wenn fremde Schiffe sie anlaufen wollten. Da eine Pier abgängig sei und ersetzt werden müsse, habe man Kontakt mit der interessierten Reederei aufgenommen und sich erkundigt, ob diese besondere Wünsche hätte, die berücksichtigt werden könnten.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Tietze zur Förderung der Brücken durch Landesmittel führt Herr Koch aus, dass zwei Brücken komplett von der Wyker Dampfschiffreederei gebaut worden seien. Nach seiner Kenntnis seien die Brücken ohne die Förderung des Landes gebaut worden, anders als die Seiteneinstiege in Dagebüll, Amrum und Wyk. Diese könnten jedoch von jedem genutzt werden. In diesem Zusammenhang seien viele Gerüchte im Umlauf. Insgesamt sei jedoch der rechtliche Hintergrund überprüft worden.

Staatssekretär Dr. Nägele führt zu dieser Thematik aus, das Land habe die Pflicht, die Erreichbarkeit der Inseln zu sichern. Dies sei derzeit durch den eigenwirtschaftlichen Betrieb der Wyker Dampfschiffreederei gesichert. Im Interesse des Landes sei, dass der Schiffsverkehr auch weiter eigenwirtschaftlich betrieben werde. Sollten aufgrund von Wirtschaftlichkeitserwägungen bestimmte Fährverbindungen bevorzugt bedient werden, müsse das Land die anderen Fährverbindungen unterstützen, um sie zu sichern. Er unterstreicht, dass ein Teil der Brü-

cken gefördert worden sei, die WDR habe aber auch den Wettbewerbern immer deutlich mitgeteilt, dass es einen wettbewerbsneutralen Zugang zu den Brücken gebe. Aus Sicht der Landesregierung sei die momentane Situation rechtlich nicht zu beanstanden, auch wenn dies von der konkurrierenden Reederei anders gesehen werde. Insgesamt mache sich die Landesregierung noch keine Sorgen.

Zur Situation in Brunsbüttel und zur geplanten Multi-Purpose-Pier führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass die Situation mehrfach überprüft worden sei. Er unterstreicht, dass sich der Offshore-Markt geändert habe. Aus diesem Grunde werde diese Überprüfung durchgeführt. Es solle sich um einen Vielzweckhafen handeln, der sich nicht nur für Offshore-Versorgung eignen solle. Dem bestehenden Hafen solle zudem keine Konkurrenz gemacht werden, es gebe aber die Inaussichtstellung einer Förderung. Das Land plane, Baurecht zu schaffen, damit alle Beteiligten die Möglichkeit hätten zu prüfen, ob in den dann vorliegenden Begleitumständen dieses Projekt umgesetzt werden solle. Das Baurecht solle geschaffen werden, da das Land überzeugt sei, dass es einen grundsätzlichen Bedarf gebe. Die genaue Ausgestaltung werde untersucht, man hoffe, in Kürze ein entsprechendes Gutachten vorlegen zu können.

Vom stellvertretenden Vorsitzenden auf die Situation in Kiel-Meimersdorf und den dortigen Güterbahnhof angesprochen, führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass das Thema dränge, da die Brenner-Autobahn für Züge freigegeben sei, die 40 m länger seien, als in Meimersdorf halten könnten. Zurzeit fänden Rangierversuche durch die Deutsche Bahn statt, um sicherzustellen, dass diese Züge dort entladen werden könnten, ohne sie aufwendig zerlegen zu müssen. In Gesprächen mit der Deutschen Bahn zum Eigentum an der Infrastruktur habe diese bereits signalisiert, Eigentum abzugeben, jetzt gehe es um den Wert. Die Bahn selbst habe ein dezidiertes Interesse an der Entwicklung des Umschlagterminals, aus diesem Grund sei man guter Dinge, dass es kurzfristig gelingen könnte, die Voraussetzungen zu schaffen, um in den Bau zu gehen. Die Landesregierung sei dort aktiv, weil es ein wesentliches Projekt sei.

Herr Schnabel verweist auf die Größe des Industriegebiets in Brunsbüttel und die dadurch vorhandene Notwendigkeit, die bisher bestehende eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnanbindung auszubauen.

Herr Zander betont die Notwendigkeit, für den Husumer Hafen auch eine vernünftige Straßenanbindung zu schaffen. Noch wichtiger sei aus seiner Sicht die Verhinderung der Verschlickung des Hafens. Besondere Bedeutung habe der Husumer Hafen für den Transport landwirtschaftlicher Güter, dort würden insgesamt 400.000 t pro Jahr umgeschlagen. Problematisch sei, dass heutzutage rentabel fahrende Schiffe häufig Husum nicht mehr erreichen

könnten, weil die Unterhaltungsbaggerung nicht mehr stattfindet. Es müsse auch im Interesse des Landes liegen, den Hafen zu erhalten.

Herr Unger, Leiter des Referats Häfen und Schifffahrt im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, führt aus, dass in Husum immer das Problem bestanden habe, dass bei Baggerungen auch belastetes Material transportiert worden sei und die Frage der Entsorgung im Raum gestanden habe. 2014 seien Baggerungen durchgeführt worden, die - so die Hoffnung der Landesregierung - das TBT-Problem ein für alle Mal beseitigen sollten, sodass Unterhaltungsbaggerungen zukünftig leichter und kostengünstiger durchgeführt werden könnten. Das Problem sei, dass eine von dem Husumer Hafen gewünschte Vertiefung unter Umständen die Tragfähigkeit der Spundwände beeinträchtigen könne, sodass diese bei einer gegebenenfalls vorzunehmenden Vertiefung erneuert werden müssten. Bei einer Vertiefung um einen Meter werde nach Berechnung der Landesregierung ein Kostenvolumen von 14 Millionen € anfallen, ein Betrag, der im Hinblick auf die verkehrliche Bedeutung des Husumer Hafens die Möglichkeiten der Landesregierung deutlich überschreite.

Herr Koch weist darauf hin, dass eine langfristige Vertiefung des Husumer Hafens um einen halben Meter die Forderung der Anlieger sei. Es sei jedoch jetzt schon der Fall, dass Schiffe mit einem Tiefgang von 4 m den Husumer Hafen in diesem Winter nicht mehr hätten anlaufen können, weil im Hafen keine Baggermaßnahmen stattfänden, die nur den Status quo erhalten würden. Bei einer entsprechenden Baggermaßnahme gehe es nicht um 14 Millionen €

Die Landesregierung sagt zu, zu prüfen, mit welchen Kosten eine regelmäßige Ausbaggerung verbunden sei. - Herr Schleier, Abteilung Verkehr und Straßenbau im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, ergänzt, dass das übliche Verfahren darin bestehe, dass nach einer Untersuchung der jeweiligen Tiefe Baggermaßnahmen vorgenommen würden. Nicht ganz auszuschließen sei, dass es zwischen der Peilung und der Ausbaggerung zu Mindertiefen komme, die dann aber auch kommuniziert würden. Er bietet an, der Frage nachzugehen.

Auf eine Frage des Abg. Magnussen zur Eigentümersituation des Binnenhafens führt Herr Zander aus, dass der Binnenhafen keine Rolle mehr spiele, seit die Schiffswerft dort nicht mehr angesiedelt sei. Er sei nur noch eine touristische Attraktion. Daher sei der Hafen an eine Anliegengesellschaft vermietet worden, die vorwiegend aus gastronomischen Anbietern bestehe, die die Hafenfläche an Traditionssegler weitergebe. Diese Weiterverpachtung habe stattgefunden, da Traditionssegler nicht in der Lage seien, die Gebühren eines landeseigenen Hafens zu entrichten, allerdings von touristischem Wert seien.

Herr Becker von Becker Marine Systems trägt die in Anlage 1 dieser Niederschrift angefügte Präsentation vor.

Herr Dr. Claus erläutert, dass das Thema Landstrom sehr breit gefächert sei und der Seehafen Kiel das Thema „Barge“ unterstütze, soweit es Sinn ergebe. Bei einer Betrachtung Hamburgs müssten die besonderen Rahmenbedingungen dort berücksichtigt werden. Für Kreuzfahrtschiffe sei es bei den jetzigen Tarifen deutlich teurer, den Strom aus der Power-Barge abzunehmen als ihn selbst zu produzieren, in Hamburg habe man sich aber vonseiten der Kreuzfahrtreedereien dazu verpflichtet. Am Ostseekai würde das Investment bei 4 bis 5 Millionen € liegen. Auch in Kiel würden bei den dort absehbar notwendigen Investitionen Kosten von circa 33 ct/KWh zu Buche schlagen. Beim neuen Terminal in Hamburg werde mit einem Gasanschluss für Schiffe experimentiert. Insoweit sei im Moment wenig absehbar, in welche Richtung die Entwicklung verlaufe. Hinzu komme, dass bisher nur sehr wenige Kreuzfahrtschiffe für einen Landstromanschluss ausgerüstet seien. Etwas anders sei die Situation bei Fähren, der Seehafen Kiel befinde sich in Gesprächen mit der Color Line, um einen entsprechenden Anschluss zu realisieren. Die Investitionssumme sei insgesamt wesentlich geringer, da die Color-Line-Fähren bereits entsprechend vorausgerüstet seien. Man rechne dort mit einem Investitionsvolumen von 1,2 Millionen € und hoffe, eine entsprechende Lösung zeitnah umsetzen zu können. Eine Power-Barge in Kiel am Satorikai zu platzieren, sei möglich, ob sich ein Landstromanschluss, dessen Verlegung voraussichtlich mindestens 2 Millionen € kosten werde, aufgrund der geringen Marktdurchdringung mit entsprechenden technischen Vorbereitungen an Bord der Kreuzfahrter rentiere, müsse man durchrechnen.

Herr Becker weist darauf hin, dass es immer notwendig sei, den Einzelfall zu betrachten. In der Hamburger Situation habe man eine sehr flexible Lösung realisiert, die unterschiedliche Strom- und Spannungsstärken sowie Frequenzen erzeugen könne. Er unterstreicht, dass bereits viele Kreuzfahrtschiffe für den Landstromanschluss vorausgerüstet seien, die Endausrüstung koste circa eine halbe bis 1 Million € je nach spezieller Situation. Kreuzfahrtschiffe, die nach Amerika führen, müssten ohnehin in der Lage sein, Landstrom aufzunehmen. Er gehe davon aus, dass das Thema Landstromanschluss für Schiffe auch in den kommenden 15 bis 20 Jahren aktuell bleiben werde, ein Zeitraum, auf den eine Barge nur begrenzt ausgelegt sei.

Der stellvertretende Vorsitzende regt an, eine schriftliche Anhörung zu dem Thema durchzuführen.

Herr Dr. Claus bietet an, für einen Dialog zur Verfügung zu stehen und gegebenenfalls auch Vertreter der großen Reedereien zu einem entsprechenden Gespräch mitzubringen.

Herr Krüger, Leiter des Hafens Lübeck, weist darauf hin, dass die Idee des Landstromanschlusses zwar angenommen, aber nicht weiterverfolgt werde, da in Lübeck weder der Energieverbrauch besonders hoch noch die Liegezeiten sehr lang seien. Im Fähr- und RoRo-Bereich, der in Lübeck vorherrschend sei, seien andere Dinge ausschlaggebend.

Herr Schnabel regt an, bei einer Diskussion um Landstromanschluss auch das Thema Flüssiggas als Treibstoff zu berücksichtigen.

Auf eine Frage des Abg. Schulze, der sich grundsätzlich ebenfalls für die Durchführung einer Anhörung ausspricht, zum Thema Abnahme der durch die Barge erzeugten Wärme führt Herr Becker aus, dass diese Barge an einen Winterkunden verchartert werde, der einen Vertrag mit Hansewerk Natur habe und über dessen Terminals hauptsächlich den Süden Hamburgs mit Fernwärme versorge. In diesem Zusammenhang sei es möglich, auch KWK-Förderung zu erhalten, da die Barge hocheffizient arbeite.

Auf eine Nachfrage des Abg. Magnussen unterstreicht Herr Becker, dass es keine größeren Probleme bei der Einspeisung des Stroms in das Landnetz gebe.

Auf eine weitere Frage des Abg. Magnussen zu etwaigen Kosten der Einspeisung führt Herr Becker aus, dass der die Barge mietende Kunde seinen Strom erzeuge und diesen bei sich in der Anlage einspeise. Netzentgelte fielen dabei nicht an, eine KWK-Förderung könne er in Anspruch nehmen. Netzentgelte fielen deshalb nicht an, weil vor Ort direkt produziert und verbraucht werde. Die Wirtschaftlichkeit ergebe sich daraus, dass man Strom und Wärme gleichzeitig nutze. Ein Austreten aus dem Solidarpakt der Netzbetreibung werde durch die EEG-Reform jetzt verhindert.

Der Ausschuss beschließt, eine schriftliche Anhörung zu diesem Themenfeld durchzuführen. Die Fraktionen werden gebeten, Anzuhörende bis zum 12. Dezember 2014 zu benennen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht über den Stand der Fahrrinnenanpassung der Elbe im Hinblick auf die Auslegung des EU-Wasserrechts sowie die Folgen einer Verzögerung für die Schleswig-Holsteinische Wirtschaft und die Metropolregion Hamburg

Antrag des Abg. Hartmut Hamerich (CDU)

[Umdruck 18/3447](#)

Staatssekretär Dr. Nägele berichtet, dass das Bundesverwaltungsgericht die Entscheidung zur Elbvertiefung ausgesetzt habe. Der Grund liege in der Tatsache, dass insbesondere die Auslegung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie derzeit dem EuGH zur Entscheidung vorliege. Im ersten Quartal 2015 rechne die Landesregierung mit einer Entscheidung und erhoffe diese. Man gehe davon aus, dass das Bundesverwaltungsgericht seinerseits rund ein halbes Jahr brauchen werde, um das in Urteilen für Weser und Elbe umzusetzen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Bericht über das Zukunftskonzept für den Friedrichskooger Hafen und Darlegung optionaler Finanzierungskonzepte zum Erhalt und zur Sicherung des Hafens

Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU)

[Umdruck 18/3581](#)

Einleitend weist Staatssekretär Dr. Nägele auf die notwendigen hohen Investitionen bei den Landeshäfen hin. Er unterstreicht, dass es ein Konzept der Zukunft des Hafens Friedrichskoog gebe, das allerdings kein Konzept der Landesregierung sei. Vielmehr handle es sich um ein vom Land mitfinanziertes Konzept, das sich die Gemeinde in Teilen zu Eigen gemacht habe. Vor diesem Hintergrund könne die Gemeinde deutlich profunder über das Konzept berichten.

Zur Frage, ob die Landesregierung ein festes Budget für den Hafen Friedrichskoog habe, führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass es dieses insoweit gebe als der Hafen derzeit in Landesbesitz sei. Klar sei, dass Investitionen notwendig seien, um den Hafen übergabefähig zu machen. Diese Investitionen seien in der Größenordnung bezifferbar. Dafür habe man - beginnend mit dem Haushalt 2015 - zusätzliche Mittel angemeldet.

Welche Investitionen zusätzlich erforderlich seien, um das touristische Konzept umzusetzen, könne er selbst - so führt Staatssekretär Dr. Nägele weiter aus - nicht sagen, lediglich die Töpfe seien zu benennen, aus denen Förderung erfolgen könne, einmal die Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und der Strukturfonds der Europäischen Union. Schlussendlich hänge die Förderung davon ab, wer Betreiber der Infrastruktur sein und wie diese errichtet werde. Insofern sei die Landesregierung nicht in der Lage, von festen Budgets zu sprechen. Man werde alles in der Macht der Landesregierung Stehende tun, um dieses Konzept umzusetzen. Ein gewisses Maß an Eigenleistung sei erforderlich, das sei schon in den Förderrichtlinien festgelegt. Das könnten aber sowohl Kommunen als auch private Investoren oder ein Mix aus beidem sein.

Abg. Magnussen weist darauf hin, dass das Konzept der Gemeinde der Landesregierung zur Verfügung gestellt werden solle, damit es mit Leben gefüllt werden könnte. Ihn interessiert, ob es eine Rückmeldung an die Gemeinde gebe, was die Umsetzung und mögliche Kosten angehe. Ihn interessiere die Option alternativer Finanzierungsmöglichkeiten auch bei einer Kommunalisierung und ob die Idee, eventuell Windkraftanlagen zur Finanzierung des Hafens

zu nutzen, weiterverfolgt würden. Er möchte darüber hinaus wissen, wie vonseiten des Landes mit dem Hafen verfahren werde, sollte es nicht zu einer Kommunalisierung kommen.

Staatssekretär Dr. Nägele erläutert, dass es zutreffe, dass die Landesregierung das Konzept mitfinanziert habe. Bisher habe es sich die Gemeinde jedoch nur in Teilen zu Eigen gemacht. Deshalb sei es nicht an der Landesregierung, über das Konzept zu berichten. Die Landesregierung sei in dem Zusammenhang nicht diejenige, die touristische Infrastruktur schaffe, lediglich eine Ermöglichung sei in dem Zusammenhang Aufgabe der Landesregierung. Die Landesregierung habe immer ihre Gesprächsbereitschaft im Hinblick auf die Kommunalisierung des Hafens signalisiert. Es bedürfe dafür jedoch auch der Initiative Dritter, die Erstellung von Businessplänen zur Betreibung des Hafens sei nicht Aufgabe der Landesregierung. Die Hafenbetriebsgesellschaft habe sich dem Thema intensiv gewidmet, und es gebe auch Überlegungen der Gemeinde, jedoch sei die Beantwortung der Frage, inwieweit Windkraftanlagen einen Hafen finanzieren könnten, komplex zu beantworten. Vonseiten der Landesregierung habe man angeboten, über die zwei vorliegenden Businessplanentwürfe zu sprechen. Beide Businessplanentwürfe seien bisher noch nicht geeignet, um eine mittelfristige Finanzierung des Projektes sicherzustellen. Seither gebe es keine neuen Vorstöße, die Schaffung optionaler Finanzierungsmöglichkeiten sei ausdrücklich nicht Aufgabe des Landes. Er unterstreicht, dass der Hafen Friedrichskoog als Landeshafen keine Zukunft habe. Das schließe aber nicht den Weiterbetrieb als Hafen in kommunaler Trägerschaft aus. Es gebe jedoch bisher keine Interessenten. Er stellt dar, dass es die Einziehungsverfügung gebe, gegen die die Gemeinde Klage eingereicht habe. Parallel sei die Landesregierung dabei, das künftige Schöpfwerk beziehungsweise dessen Bau im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens vorzubereiten. Auch in diesem Zusammenhang sei das Einlegen von Rechtsmitteln möglich. Die Einziehung werde im Ministerium direkt bearbeitet, den Bau des Schöpfwerkes begleite der Landesbetrieb Küsten und Naturschutz. Es habe das Angebot von ihm selbst gegeben, nach Friedrichskoog zu kommen.

Abg. Kumbartzky interessiert, ob die Klage, die anhängig sei, aufschiebende Wirkung habe oder ob der Hafen zum 1. Januar 2015 als Landeshafen geschlossen werde. - Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass der Zeitpunkt der Schließung des Hafens die dauerhafte Schließung des Sperrwerktores sei. Er unterstreicht, dass es eine klare Trennung zwischen Landes- und kommunaler Aufgabe gebe. Das Ministerium könne und dürfe beispielsweise nicht anfangen, Kurpromenaden zu bauen.

Abg. Schulze regt an, dem Bürgermeister von Friedrichskoog Gelegenheit zu geben, das Konzept vorzustellen. Der Ausschuss kommt überein, dem Bürgermeister das Wort zu erteilen.

Herr Geiger, Bürgermeister der Gemeinde Friedrichskoog, stellt die Schwerpunkte des touristischen Entwicklungskonzepts für die amtsangehörige Gemeinde Friedrichskoog vor ([Umdruck 18/3821](#)). Er weist auf die mit dem noch ausstehenden Urteil im Hinblick auf die Klage der Gemeinde zur Einziehung des Hafens bestehenden Unsicherheiten hin, die zukünftige Planungen erschweren. Die Gemeinde habe darüber hinaus Bedenken bezüglich der Wasserqualität im dann von der Nordsee abgeschnittenen Hafenbecken. Die Befürchtung sei, dass bei zu schlechter Wasserqualität ein Rückhaltebecken entstehe, das man touristisch nicht nutzen könne. Zu berücksichtigen sei ebenfalls, dass es auch Hafenanrainer gebe. Es stelle sich die Frage, ob die Situation noch einmal geändert werden könne, wenn der Hafen erst einmal geschlossen sei. Herr Geiger weist auf die touristisch bedeutsamen Einrichtungen am Hafen hin, den Indoor-Spielplatz im Wal und die Seehundstation. Diese sollten, wenn der Hafen geschlossen werde, mit einer Brücke verbunden werden. Weitere Planungen bestünden in der Ausweitung der Seehundstation und dem Bau von Ferienhäusern. Die Verweildauer am Hafen müsse verlängert werden, um Touristen zu animieren, Geld in Friedrichskoog auszugeben. Er fügt hinzu, dass Unsicherheiten bezüglich der Verstärkung des Deiches an der Spitze bestünden, zum Beispiel, was das spätere Profil des Deiches angehe. Dazu seien zusätzliche Informationen notwendig.

Abg. Dr. Breyer unterstreicht, dass seine Fraktion die Einziehung ablehne, da sie ohne ergebnisoffenen Dialog mit den Menschen vor Ort beschlossen worden sei, die Kostenansätze nicht unabhängig überprüft und auch die Folgekosten der Schließung nicht einkalkuliert worden seien, soweit sie nicht dem Land selbst zur Last fielen. Bedauernd nehme er zur Kenntnis, dass die Einziehung trotzdem erfolge. Das Entwicklungskonzept gebe insofern Hoffnung, durch Maßnahmen den touristischen Attraktivitätsverlust etwas aufzufangen. Voraussetzung sei eine Unterstützung in der Finanzierung durch das Land. Zu den Arbeitsplätzen führe das Gutachten aus, dass ein Umzug der Werft nach Büsum und der Bau einer Slipanlage dort möglicherweise eine Lösung sein könne. Ihn interessiert, inwieweit die Landesregierung die Machbarkeit untersucht habe und wie der derzeitige Stand im Hinblick auf die anhängige Klage sei.

Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass man sich im Gespräch mit dem Eigentümer der Werft befinde. Man hege die Hoffnung, die Kapazitäten, die derzeit in Friedrichskoog vorgehalten würden, in Büsum zu schaffen, dazu gehöre auch eine Slipanlage. Die Phase der Prüfung sei abgeschlossen, man sei derzeit dabei, die entsprechende Förderkonzeption auf die Beine zu stellen, die auch richtlinien- und beihilfegerecht sein werde.

Zum Verfahrensstand zur Klage legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass man im Moment vor der Beantragung der Sofortvollziehbarkeit stehe. Das werde das Gericht prüfen. Man befinde

sich gleichzeitig im Gespräch mit dem Gericht mit dem Ziel, dass die Sofortvollziehbarkeit so lange ausgesetzt werde, bis die Planfeststellung zum Schöpfwerk abgeschlossen sei. Man werde den Verkehr im Hafen nicht untersagen, solange Sperrwerkstore sich noch öffnen ließen. Wenn die Sofortvollziehbarkeit durchgesetzt sei, würde das Hafenbecken zum Gewässer zweiter Ordnung, die Landesregierung würde in diesem Fall jedoch auf dem Erlasswege dafür sorgen, dass sich im Hafenbecken Motorfahrzeuge bewegen könnten, was bei Gewässern zweiter Ordnung sonst nicht möglich sei. Es gelte die Zusage, dass der Hafen so lange genutzt werden könne, wie er befahrbar sei. Man werde das Verfahren insgesamt aber nur anhalten, wenn eine ganz klare Zukunftskonzeption vorliege. Das entsprechende Gutachten werde dem Ausschuss zur Verfügung gestellt ([Umdruck 18/3821](#)).

Die von Bürgermeister Geiger beschriebenen Probleme mit dem Deich in Friedrichskoog-Spitze werde die Landesregierung mit dem LKN besprechen, da die Deiche nicht in der Zuständigkeit des Verkehrsministeriums lägen. Man sei guter Dinge, dass man alle möglichen Förderwege zu 100 % werde nutzen können, um der Gemeinde zu helfen. Die im Raum stehenden Summen im oberen einstelligen Millionenbereich könne eine Gemeinde oder ein Amt nicht schultern. Das sei der Landesregierung klar, insofern werde man alles tun, um zu helfen. Es gebe auch eine entsprechende Zusage vom Kreis.

Zu dem von Bürgermeister Geiger angesprochenen Thema der Wasserqualität erläuterte Staatssekretär Dr. Nägele, dass man sich in einem Gespräch vor Ort in Friedrichskoog dezidiert mit dem Thema auseinandergesetzt habe. Es gebe Verunsicherung vor Ort im Hinblick auf den Erhalt der Wasserqualität. Um diese zu erhalten, gebe es dafür notwendige Maßnahmen, die auch vom Deich- und Hauptsielverband geleistet werden müssten. Unter den Voraussetzungen, dass die Arbeiten fachmännisch durchgeführt würden und die öffentliche Abwasserreinigung funktioniere, sei nach Erkenntnissen des LKN die Wasserqualität sicherbar. Er weist auf seine Zusage hin, im Fall der Fälle bei wider Erwarten schlechter Wasserqualität die technischen Anlagen zur Wasserbelüftung sofort zur Verfügung zu stellen. Dazu stehe in dem Fall dann wahrscheinlich ein fünfstelliger Investitionsbedarf im Raum, aber der Landesregierung sei bewusst, dass eine hohe Wasserqualität der Dreh- und Angelpunkt der touristischen Qualität des Friedrichskooger Hafens sei.

Auf eine Frage des stellvertretenden Vorsitzenden zu der Nutzung des Hafens Büsum durch die Fischer aus Friedrichskoog erläuterte Staatssekretär Dr. Nägele, dass es in Büsum keine festen Liegeplätze gebe und der Hafen frei zugänglich sei. Im Jahr 2000 habe es in Friedrichskoog noch 600 Anläufe pro Jahr gegeben, heute seien es 60, was auf eine Vergrößerung der Schiffe und auf morphologische Änderungen zurückzuführen sei. Bereits heute lägen viele Fischer in Büsum. Im letzten Jahr seien nur noch 40 t Krabben in Friedrichskoog angelan-

det worden. Die Werft sei noch ein wesentliches Motiv, in den Hafen zu fahren, aus diesem Grund sei es wichtig, entsprechende Kapazitäten in Büsum zu schaffen.

Abg. Matthiessen bittet den Bürgermeister von Friedrichskoog, dem Ausschuss die Klageschrift zur Verfügung zu stellen. - Herr Geiger sagt dies zu.

Zu den Ausführungen von Staatssekretär Dr. Nägele weist Herr Geiger darauf hin, dass ihm der Umstand mit der Werft bisher unbekannt sei. - Herr Schleier legt dar, dass die Problematik bekannt sei. Die Landesregierung habe mit Herrn Marscheider von der Werft in Büsum ein Gespräch geführt und dort auch Örtlichkeiten angesehen, die geeignet seien, um dort entsprechende Anlagen zu errichten. Die Landesregierung habe darauf hingewiesen, dass ihre Zusage zu einer Förderung bestehen bleibe. Es gebe verschiedene Alternativen, wie man das abwickeln könne, man warte jetzt darauf, dass eine konkrete Planung vorgelegt werde, um das gemeinsam abzuwickeln. Man befinde sich im Gespräch und warte jetzt auf eine weitere Entscheidung des Werftbetreibers.

Der stellvertretende Vorsitzende plädiert dafür, den Dialog mit den Ansprechpartnern vor Ort zu suchen und den Ausschuss über den Fortgang des Verfahrens auf dem Laufenden zu halten.

Herr Schleier führt zur Kommunikation mit dem Werftbetreiber aus, dass dieser mit einer Weitergabe einverstanden sein müsse.

Auf die Bemerkung des Staatssekretärs Dr. Nägele im Hinblick auf die 40 t Krabben in Friedrichskoog eingehend unterstreicht Abg. Magnussen, dass diese Menge dadurch zustande komme, dass die Gewerbetreibenden ihr Gewerbegebiet nicht mehr erreichen könnten. Ihn interessiert, ob die Gemeinde verantwortlich dafür sei, eine Analyse der Wasserqualität beizubringen und sich auch mit der Wasserversorgung der Seehundstation auseinanderzusetzen. Ihn interessiert zudem, ob eine größere Investition zur Erweiterung der Seehundstation geplant sei und wo diese vorgenommen werden solle.

Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass der Deich- und Hauptsielverband für das Thema Wasserqualität zuständig sei, die Landesregierung sei nur für den Hafen selbst zuständig. Für die Entwässerungssituation im Koog liege die Zuständigkeit vor Ort. Das Thema Wasserversorgung der Seehundstation werde bearbeitet, ebenso wie die Erweiterung, die Teil der Investitionsplanung der Landesregierung sei. Die Landesregierung, die selbst nicht Betreiber sei, sehe sich in der Pflicht, den Betreiber, einen privaten Verein, zu unterstützen. Es gehe jetzt

darum, die Seehundstation attraktiv und barrierefreier zu gestalten und an einigen Stellen auch zu erweitern.

Auf eine Frage des Abg. Callsen zu Gesprächen mit Hamburg zum Thema Ausbaggerung der Elbe, die laut Aussage von Staatssekretär Dr. Nägele bisher nicht stattgefunden hätten, führt dieser aus, dass Gespräche stattgefunden hätten, zu denen Herr Wienholdt profunder als er selbst Auskunft geben könnte. Die Verklappung von Baggermaterial an der Tonne E 3 finde deshalb statt, weil nach Aussagen der schleswig-holsteinischen Fachleute keine Verdriftung stattfinde. Das sei der Grund, warum diese Stelle ausgesucht worden sei. Bis heute sei nicht belegt, dass das dort verklappte Material Friedrichskoog in irgendeiner Weise beeinträchtige. Die durch die Verklappung in eine Stiftung einbezahlten Mittel stünden für touristische Maßnahmen auch im Zusammenhang mit dem Wattenmeer zur Verfügung. Mit Minister Habeck sei vereinbart worden, dass diese, soweit dieser Zusammenhang gegeben sein sollte, sich dafür einsetzen sollte, aus den Erträgen dieser Stiftung Maßnahmen in Friedrichskoog zu finanzieren. Er weist darauf hin, dass bei einem Abkommen über die Ausbaggerung bei Sportboothäfen im Elbeverlauf Friedrichskoog dezidiert ausgenommen sei. Nach Aussage Hamburgs habe man keinen Anlass, darüber nachzudenken, etwas zu bezahlen, weil der Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Ausbaggerung in Friedrichskoog bestritten werde. Vonseiten der Landesregierung habe man die örtlich Aktiven darum gebeten, wenn es um Finanzierungsbeiträge gehe, auf die Freie und Hansestadt Hamburg zuzugehen, weil es im Zweifel die Hamburg Port Authority wäre, die dort zahlungspflichtig sei, dezidiert jedenfalls nicht der Landeshaushalt, der auch insofern gebunden sei, als Kompensationszahlungen an Dritte außerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereichs zu leisten nicht vorgesehen sei.

Auf eine Nachfrage des Abg. Kumbartzky zur Beteiligung des Kreises unterstreicht Staatssekretär Dr. Nägele, dass dieser mit in Betracht gezogen werden müsse, weil auch der Kreis Aufgaben habe, wenn es um Infrastruktur gehe.

Auf die Integrierten Territorialen Investitionen (ITI) von Abg. Kumbartzky angesprochen, führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass dies ein auf Wettbewerb basierendes Programm sei. Man freue sich, wenn Anträge eingereicht würden, und hoffe, dass die über die Mittel entscheidende Jury die besondere Situation vor Ort im Blick haben werde. Dem Wettbewerb selbst wolle man nicht vorgreifen.

Auf eine Frage von Abg. Dr. Breyer führt Bürgermeister Geiger zur Klage des Werftbetreibers aus, dass dieser ebenfalls gegen die Entwidmung des Hafens geklagt habe. Die Werft habe sich mit Sportbootvereinen und Privatleuten zusammengetan.

Abschließend zu seinen Ausführungen legt Herr Geiger dar, dass die Offenhaltung des Hafens nicht notwendigerweise bei einer Funktionserhaltung des Sperrwerks bedeute, dass der Hafen in der üblichen Weise genutzt werden könne. Wenn keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen würden, sei der Hafen nicht mehr befahrbar. Das LKN habe die Aussage getroffen, nur noch vor und hinter dem Sperrwerk baggern zu wollen. Gleichzeitig habe es der Gemeinde gleichzeitig praktisch untersagt, das Boot, mit dem die Gemeinde bisher die Sedimente aufgespült habe, benutzen zu dürfen. Diesbezüglich werde noch ein Gespräch mit dem LKN stattfinden. Zu der Diskussion um den aus Elbausbaggerarbeiten in Hamburg stammenden und in Friedrichskoog angespülten Sand hebt er hervor, dass es seiner Ansicht nach Aussagen aus Hamburg gebe, dass der Sand nach der Verklappung sich ziemlich stark verteile und einiges davon in Friedrichskoog ankomme.

Herr Schleier erläutert, dass die Klage aufschiebende Wirkung habe. Bei sofortiger Vollziehung und einer gerichtlichen Entscheidung darüber müsse bis zu einer Entscheidung über die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Beklagte - in diesem Fall das Land - alles unterlassen, was die Entscheidung zu der Hauptsache vorwegnehme. Sämtliche Unterhaltungsbaggerungen, die nötig seien, um den Hafen zu befahren, würden zunächst auch weiterhin durchgeführt. In Bezug auf die Verwendung der von Herrn Geiger angesprochenen Egge im Hafen referiert Herr Schleier, dass nach Aussage der Hydrogeologen der Sand mit der Flut in den Hafen gespült werde und sich dann dort ablagere. Bei der Verwendung eines Egg-Systems müsste darauf geachtet werden, dieses zum richtigen Zeitpunkt einzusetzen, um sicherzustellen, dass der aufgewirbelte Sand mit dem Ebbestrom in die Nordsee transportiert werde und nicht im Sperrwerk hängen bleibe. Dort seien bisher wohl Fehler passiert. Das Baggerkonzept des Landes sehe vor, Sedimentfallen vor und hinter dem Sperrwerk zu schaffen, damit sich dort der Schlick, der sich sonst im Hafentriel ansammeln würde, ablagere. Es gebe allerdings unterschiedliche Auffassungen darüber, ob das sinnvoll sei. Für technische Details in diesem Zusammenhang empfiehlt er, das zuständige Ressort dazu zu befragen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht abschließend zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Volksinitiative „Neue Wege für Schleswig-Holstein - A 20 endlich fertigstellen“

Antrag der Volksinitiative „Neue Wege für Schleswig-Holstein e. V. - A 20 endlich fertigstellen“

[Drucksache 18/2248](#)

(überwiesen am 12. September 2014 an den **Innen- und Rechtsausschuss**, den Wirtschaftsausschuss und den Petitionsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 18/2643](#), [18/3089](#), [18/3104](#), [18/3113](#), [18/3171](#)

Frau Dr. Riedinger, Mitarbeiterin im Wissenschaftlichen Dienst des Landtags, führt in die Thematik ein und erläutert, dass der Landtag am 12. September 2014 die Zulässigkeit der Volksinitiative festgestellt habe. Gegenwärtig laufe die viermonatige Frist, innerhalb derer sich der Landtag inhaltlich mit der Volksinitiative auseinanderzusetzen habe. Die Frist laufe am 12. Januar 2015 ab, sodass für eine Landtagsbefassung das Dezember-Plenum erreicht werden müsse. Der Landtag habe drei Möglichkeiten, sich zu verhalten: Er könne zustimmen, ablehnen oder die Frist verstreichen lassen. Wenn der zustimme, sei das Verfahren damit beendet, jedoch dürften größere Änderungen des Inhalts der Volksinitiative mit einer Zustimmung nicht verbunden sein. Möglich seien lediglich kleinere Änderungen mit Zustimmung der Vertrauensperson. Die zweite Option sei, dass der Landtag die Volksinitiative ablehne. In dem Fall müsse die Entscheidung begründet werden, mit Begründung sei die Entscheidung im Amtsblatt bekanntzumachen. Innerhalb von vier Monaten nach dieser Bekanntmachung könne der Antrag auf Durchführung eines Volksbegehrens gestellt werden. Die dritte Option sei, dass der Landtag keinen Beschluss fasse und sich nicht inhaltlich äußere. Auch das eröffne die Möglichkeit, innerhalb der viermonatigen Frist einen Antrag auf Durchführung eines Volksbegehrens zu stellen. Dies sei dann eine Möglichkeit, wenn überlegt werde, zu einer Einigung mit der Volksinitiative zu kommen, dies jedoch nicht bis Januar gelingen werde. Die Volksinitiative ihrerseits sei nicht verpflichtet, am ersten Tag nach Ablauf der ersten Frist einen Antrag auf Volksbegehren zu stellen.

Abg. Schulze interessiert, ob die Formulierung des Volksbegehrens identisch mit dem Antrag auf Volksinitiative sein müsse. - Frau Dr. Riedinger verweist auf § 11 des Volksabstimmungsgesetzes, in dem festgelegt sei, dass geringfügige Änderungen, die den Sinn nicht veränderten, möglich seien.

Abg. Dr. Breyer plädiert dafür, dass sich der Ausschuss dazu äußern solle. Wichtig sei, dass der Landtag eine Ablehnung begründe. Inhaltlich stehe seine Fraktion hinter dem Ziel, die A 20 zügig zu bauen, einen Vorrang vor anderen Bauvorhaben sehe er jedoch kritisch. Er regt an, in der Begründung der Ablehnung klarzustellen, dass der Landtag die in der Volksinitiative geforderte Priorisierung nicht mittragen könne.

Abg. Callsen spricht sich ebenfalls für eine Entscheidung des Landtags aus und plädiert für eine Annahme der [Drucksache 18/2248](#).

Abg. Vogel unterstreicht, dass auch seine Fraktion das Ziel verfolge, dass die A 20 weitergebaut werde, zudem begrüße er Volksinitiativen, die durch die Verfassungsänderung erleichtert würden. Kritisch sieht auch er die Priorisierung, die in dem Antrag der Volksinitiative vorgenommen werde. Er verweist auf andere Verkehrsprojekte, zum Beispiel die Rader Hochbrücke oder die Fehmarnsund-Querung. Aus diesem Grund empfehle seine Fraktion ebenfalls die Ablehnung des Antrags der Volksinitiative.

Abg. Callsen verweist auf die Tatsache, dass Neubauten wie die A 20 nicht mit Ersatzbauwerken wie der Rader Hochbrücke in einen Topf geworfen werden dürften. - Abg. Vogel erwidert, dass es auch um die Planungskapazitäten für die in Rede stehenden Projekte gehe, die ebenfalls begrenzt seien.

Abg. Dr. Breyer weist auf die aus seiner Sicht bestehende hohe Priorität der Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals hin.

Abg. Magnussen interessiert, ob das Argument der Planung hinreichend sei, um eine Ablehnung des Antrags der Volksinitiative zu begründen.

Staatssekretär Dr. Nägele führt dazu aus, dass man bereits heute vonseiten der Landesregierung 90 % der Planungsleistungen an Dritte ver gebe. Die restliche Koordinierung passiere in der Landesregierung, deren Kapazitäten im Hinblick auf diese Tätigkeit überschaubar seien. Die Planung sei darüber hinaus nicht der einzige Aspekt, auch die Umsetzung müsse ingenieurseitig begleitet werden, auch diese Leistung werde vielfach von der Landesregierung nach extern vergeben, dennoch verbleibe Arbeit bei der Landesregierung, deren Kapazitäten aus diesem Grund nicht ausreichen, um gleichzeitig alle Vorhaben zu bedienen. Er hebt hervor, dass der Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens noch nicht bedeute, dass auch Baurecht vorliege. Zudem bedeute das Ziel einer Fertigstellung in fünf Jahren, dass keine Bürgerin und kein Bürger gegen die Planfeststellungsbeschlüsse klagen dürfe, um den Zeitplan nicht zu gefährden. Auch wenn Baurecht vorhanden sei, müsse zunächst ein Leistungsverzeichnis er-

stellt und das Vergabeverfahren durchgeführt werden, was ebenfalls Zeit in Anspruch nehme. Er unterstreicht, dass aus Sicht der Landesregierung im günstigsten Fall mit dem Bau einzelner Abschnitte begonnen werden könne, weil dann die vorbereitenden Arbeiten abgeschlossen seien. Den Bau auch nur eines Abschnittes innerhalb der nächsten fünf Jahre abzuschließen, sei sehr ambitioniert. Da der in der Volksinitiative geforderte Zeitraum ein wesentlicher Aspekt sei, der aus Sicht der Landesregierung nicht einzuhalten sei, sei diese Volksinitiative auch nicht unterstützbar.

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 empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss, dem Landtag die Ablehnung des Antrags der Volksinitiative „Neue Wege für Schleswig-Holstein e.V. - A 20 endlich fertigstellen“, [Drucksache 18/2248](#), zu empfehlen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Prüfung der Einrichtung von Jugendberufsagenturen in Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/1371](#)

(überwiesen am 21. Februar 2014 an den **Bildungsausschuss**, den Wirtschaftsausschuss und den Sozialausschuss)

hierzu: [Umdrucke 18/2705, 18/2735, 18/2828, 18/2860, 18/2882, 18/2895, 18/2896, 18/2900, 18/2923, 18/2924, 18/2925, 18/2926, 18/2927, 18/2935, 18/2936, 18/2941, 18/2942, 18/2946, 18/2954, 18/2955, 18/2989, 18/3016, 18/3018, 18/3029](#)

Einführend weist Frau Staeps, Mitarbeiterin im Referat berufliche Ausbildung im Ministerium für Schule und Berufsbildung, darauf hin, dass sich das Thema bis vor wenigen Wochen federführend im Wirtschaftsministerium befunden habe und erst kürzlich in das Ministerium für Schule und Berufsbildung gewechselt sei. Die Dynamik, die insbesondere aus den Regionen heraus entstanden sei, sei im Zusammenhang mit dem Handlungskonzept „Schule und Arbeitswelt“ entstanden, das 2007 bis 2013 aufgelegt worden sei. Das Thema Jugendberufsagenturen gewinne an Fahrt, wenn man sich im Bericht der interministeriellen Arbeitsgruppe die Neuausrichtung des Übergangs von Schule in das Berufsleben anschau. Man befinde sich derzeit noch nicht in der Projektierung, zeitnah werde es ein Gespräch mit der Stadt Kiel zu dem Thema geben, auch andere Kommunen äußerten sich positiv. Es werde in der Zukunft wie bereits in der Vergangenheit eine Begleitung geben, da es sich um ein Entwicklungsvorhaben handle.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob sichergestellt sei, dass nur die Daten von Jugendlichen an Jugendberufsagenturen weitergeleitet würden, die damit einverstanden seien, von diesen betreut und beraten zu werden. - Frau Staeps unterstreicht, dass die Jugendlichen ihr Einverständnis geben müssten, wer das nicht wolle, werde auf anderen Wegen in den Beruf finden.

Einstimmig empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem federführenden Bildungsausschuss, dem Landtag den Bericht der Landesregierung betreffend Prüfung der Einrichtung von Jugendberufsagenturen in Schleswig-Holstein, [Drucksache 18/1371](#), zur Kenntnisnahme zu empfehlen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Schleswig-Holsteins Dächer frei für drahtlosen Internetzugang (WLAN)

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/1747](#)

(überwiesen am 14. Mai 2014 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Finanzausschuss)

hierzu: [Umdruck 18/3567](#)

Abg. Dr. Breyer referiert die Stellungnahme des Finanzausschusses vom 12. Juni 2014, in der dieser das Anliegen der Öffnung von Dachflächen für WLAN-Router unterstütze, sofern es weitgehend kostenneutral umgesetzt werden könne. In der Stellungnahme aus der Stadt Berlin, die der Wirtschaftsausschuss angefordert habe, sei deutlich geworden, dass bisher keine Probleme aufgetreten seien und eine kostenfreie Zurverfügungstellung erfolge. Somit sei die Bedingung des Finanzausschusses einer kostenneutralen Umsetzung weitgehend erfüllt, da auf das Land lediglich die Energiekosten zukämen.

Abg. Schulze regt an, die Beratung in der nächsten Ausschusssitzung fortzusetzen, zumal der Punkt sehr kurzfristig auf die Tagesordnung gekommen sei.

Herr Hilker, Leiter des Ministerinbüros im Finanzministerium, führt aus, dass es aus Sicht des Finanzministeriums noch einige Verfahrensfragen zu klären gebe und einige Regelungen noch Kostenfolgen haben könnten, die über die reinen Stromkosten für die Sendeanlagen hinausgingen. Er weist auf die Darstellung der Position der Landesregierung durch Minister Meyer in der Plenartagung im Mai hin, dass das Ansinnen positiv begleitet werde, die angesprochenen Fragen jedoch noch zu klären seien. Der Minister habe die Anregung gegeben, eine Anhörung zu dem Thema durchzuführen. Die flächendeckende Versorgung mit WLAN in der Stadt Norderstedt, die durch die Aktivität eines Mobilfunkanbieters in der Stadt habe bezahlt werden können, habe die Aufstellung von 600 Antennen erfordert und circa 6 Millionen € gekostet.

Auf eine Frage des Abg. Matthiessen führt Herr Klindt aus dem Referat Liegenschaftsverwaltungen des Finanzministeriums aus, dass die Antennen als mit dem Gebäude fest verbunden gälten, da sie auch in den Stromkreis eingebunden würden.

Zu den Landesliegenschaften führt Herr Klindt aus, dass man sich darüber bereits Gedanken gemacht habe und an den Hochschulen etwas Vergleichbares anbiete, wobei es sich allerdings um Forschungsnetze handle, die passwortgeschützt seien. Es gebe circa 560 Landesliegenschaften - von der Garage bis zum Gerichtsgebäude -, in die die kommunalen Gebäude nicht eingeschlossen seien. Der aus Berlin vorgelegte Vertragsentwurf schneide die Fragen an, die sich auch der Landesregierung gestellt hätten: Verkehrssicherungspflichten, Bereitstellung der Inhalte, Rechte und Pflichten für die Installation, Nachjustierung und gegebenenfalls Deinstallation. Kosten könnten durch die Begleitung desjenigen anfallen, dessen Installation dahin gehend überwacht werden müsse, dass sie fachgerecht durchgeführt werde. Interessant sei auch die Antwort auf die Frage, wie viele Geräte insgesamt aufgestellt werden müssten, denn die Antwort darauf bestimme entscheidend die Höhe der Stromkosten. Das ehrenamtliche Engagement werde als positiv angesehen und sei aus Sicht der Landesregierung unterstützenswert, es gehe jetzt um die kostenneutrale Umsetzung, die gleichzeitig mit dem entsprechenden Know-how durchgeführt werde.

Der Ausschuss kommt überein, den Punkt in einer späteren Sitzung erneut aufzurufen.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie im Sinne „Trassensicherungsvertrag mit der DB Netz AG“

[Umdruck 18/3519](#)

Staatssekretär Dr. Nägele erläutert, dass die Landesregierung um Eisenbahntrassen, die derzeit nicht in dem benötigten Umfang genutzt würden, zu sichern, mit dem Eigentümer dieser Trassen - der DB Netz AG - einen Trassensicherungsvertrag geschlossen habe, der zum 31. Dezember 2013 ausgelaufen sei. Ein neuer Vertrag für die Jahre 2014 bis 2018 sei verhandelt worden und liege dem Ausschuss vor. Er führe zu jährlichen Belastungen des Budgets in Höhe von 38.000 € Die späte Vorlage sei einer späten Änderung geschuldet, weil die Trasse Neumünster-Ascheberg nicht im Vertragsentwurf enthalten gewesen sei. Politisch sei die Landesregierung aber der Auffassung, dass es sinnvoll sei, diese Trasse zu sichern, um bei veränderten Rahmenbedingungen dort Verkehre wieder aufnehmen zu können.

Der Wirtschaftsausschuss empfiehlt dem Finanzausschuss einstimmig, der Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie im Sinne „Trassensicherungsvertrag mit der DB Netz AG“, [Umdruck 18/3519](#), nach Kenntnisnahme zuzustimmen.

Punkte 10 und 11 der Tagesordnung:

Pkw-Maut verhindern - Interessen Schleswig-Holstein wahren

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/2414](#)

Pkw-Maut stoppen, Totalerfassung des Fahrzeugverkehrs verhindern

Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/2459](#)

(überwiesen am 13. November 2014)

Einführung der Pkw-Maut verhindern

Antrag der Fraktionen von FDP und PIRATEN

[Drucksache 18/2224](#) (neu)

Sinnvolle Finanzierung von Verkehrs-Infrastruktur

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

[Drucksache 18/2263](#) - selbstständig -

(überwiesen am 11. September 2014)

Der stellvertretende Vorsitzende weist auf die Stellungnahme der Datenschutzbeauftragten, [Umdruck 18/3653](#), hin.

Abg. Matthiessen erläutert, dass man die Position der Fraktionen von FDP und PIRATEN in den Antrag der Koalitionsfraktionen eingearbeitet habe ([Umdruck 18/3665](#)).

Der stellvertretende Vorsitzende weist für seine Fraktion auf den Koalitionsvertrag auf Bundesebene hin und legt dar, dass man dem Antrag so nicht zustimmen könne.

Abg. Dr. Breyer hebt hervor, dass es inhaltlich teilweise einen Konsens gebe, besonders im Hinblick auf die Ablehnung der Einführung der Maut sowie die Ablehnung des Kennzeichen-scannings. Er regt an, einen gemeinsamen Antrag zu erstellen, der die konsensfähigen Punkte

enthalte, und die anderen Anträge separat zu behandeln. Dem gesamten Antrag zuzustimmen, stehe aus seiner Sicht entgegen, dass einerseits nur die bisherigen Pläne abgelehnt würden, andererseits im Antrag von einer Nicht-Zustimmung die Rede sei, da es sich jedoch um eine nicht zustimmungspflichtige Entscheidung handle, reiche dies nicht. Aus diesem Grunde plädiere er dafür, sich dagegen einzusetzen.

Die Ausweitung der Lkw-Maut - so fährt Abg. Dr. Breyer fort -, die im Antrag im zweiten Absatz stehe, könne von seiner Fraktion nicht befürwortet werden. Im dritten Absatz lasse sich darüber streiten, ob es jetzt schon Sinn ergebe, Bedingungen aufzustellen. Er regt an, in einem gemeinsamen Antrag nicht nur Kritik am Kennzeichenscanning zu üben, sondern auch die Landesregierung aufzufordern, sich dagegen einzusetzen. Die Frage, wie die Pkw-Maut erhoben werde, werde noch Gegenstand im Bundesrat sein.

Abg. Kumbartzky unterstreicht, dass er einen Antrag nicht zurückziehen wolle, da sich darin das klare Bekenntnis gegen die Einführung einer Pkw-Maut widerspiegle.

Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass im Bundesratsverfahren nur die Zustimmung abgefragt und nicht zwischen Ablehnung und Enthaltung differenziert werde.

Abg. Dr. Tietze bringt seine Verwunderung darüber zum Ausdruck, dass die Piratenfraktion einer Ausweitung der Lkw-Maut ablehnend gegenüberstehe. Er habe es bisher anders verstanden, nämlich dass die Verursacher von Schäden auf Landesstraßen in die Pflicht genommen werden sollten.

Abg. Dr. Breyer unterstreicht, dass die Maut-Erhebung eine Erfassung aller Autokennzeichen mit sich bringe. Bei einer Ausweitung der Maut auf Landesstraßen werde auch die Infrastruktur zum Kennzeichenscanning ausgedehnt, was seine Fraktion ablehne. Stattdessen schlage seine Fraktion vor, die Mineralölsteuer in dem Maße zu erhöhen, dass man einen ähnlichen Erlös erziele wie durch die Maut errechnet. Er plädiert noch einmal dafür, den inhaltlichen Konsens festzuhalten.

Nach einer kurzen Diskussion empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimme der Fraktion der PIRATEN bei Enthaltung der Fraktion der FDP den Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN betreffend Pkw-Maut stoppen, Totalerfassung des Fahrzeugverkehrs verhindern, [Drucksache 18/2459](#), zur Ablehnung. Sodann empfiehlt er den Antrag der Fraktion der FDP betreffend Pkw-Maut verhindern - Interessen Schleswig-Holsteins wahren, [Drucksache 18/2414](#), mit den Stimmen der Fraktionen von

CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimme der Fraktion der FDP bei Enthaltung der Fraktion der PIRATEN dem Landtag zur Ablehnung.

Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag sodann die Annahme des für selbstständig erklärten Änderungsantrags der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW betreffend Sinnvolle Finanzierung von Verkehrs-Infrastruktur, [Drucksache 18/2263](#), in der Fassung des [Umdrucks 18/3665](#). Sodann empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag den Antrag der Fraktionen von FDP und PIRATEN betreffend Einführung der Pkw-Maut verhindern, [Drucksache 18/2224](#) (neu), mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der CDU gegen die Stimmen der Fraktionen von FDP und PIRATEN zur Ablehnung.

Punkt 12 der Tagesordnung:

AKN-Takt verdichten - Weiterverkauf alter Triebwagen stoppen

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/2378](#)

(überwiesen am 14. November 2014)

Der Ausschuss kommt überein, zu einer seiner nächsten Sitzungen den Geschäftsführer der AKN und einen Vertreter des Fahrgastverbands Pro Bahn zu diesem Antrag einzuladen und ein Gespräch zu führen.

Punkt 13 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der stellvertretende Vorsitzende weist auf die Sitzung am 17. Dezember 2014 hin. Er regt an, im kommenden Jahr auf Fehmarn eine Sitzung zum Thema Fehmarnsund-Querung durchzuführen.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abg. Hamerich, schließt die Sitzung um 14:10 Uhr.

gez. Hartmut Hamerich

Stellv. Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer