

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 47. Sitzung

am Mittwoch, dem 17. Dezember 2014, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Tobias von Pein (SPD)

i. V. von Serpil Midyatli

Olaf Schulze (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

Weitere Abgeordnete

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Oliver Kumbartzky (FDP)

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

| Tagesordnung: | Seite |
|--|--------------|
| 1. Bericht der Landesregierung zum geplanten Leitfaden über die Erlaubnispflicht von Radtouren und den dazu eingegangenen Stellungnahmen | 6 |
| Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN) Umdruck 18/3782 | |
| 2. Bericht der Landesregierung über das Bieterverfahren zum Sylt-Shuttle | 9 |
| Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP) Umdruck 18/3724 | |
| 3. Zukunftsgerichtete Energieversorgung von Schiffen im Kieler und Lübecker Hafen sicherstellen | 11 |
| Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/2338 | |
| (überwiesen am 10. Oktober 2014) | |
| 4. Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Infrastrukturprojektgesellschaft | 12 |
| Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1809 | |
| (überwiesen am 14. Mai 2014) | |
| hierzu: Umdrucke 18/3170, 18/3185, 18/3199, 18/3200, 18/3227, 18/3247, 18/3252, 18/3257, 18/3262, 18/3266, 18/3270, 18/3277, 18/3279, 18/3284, 18/3285, 18/3286, 18/3287, 18/3291, 18/3297, 18/3299, 18/3319, 18/3323, 18/3334, 18/3335, 18/3379, 18/3391, 18/3423 | |
| 5. Europäische Initiative zum sozialen Unternehmertum in Schleswig-Holstein umsetzen | 14 |
| Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/1872 | |
| (überwiesen am 14. Mai 2014 an den Wirtschaftsausschuss und den Europaausschuss) | |

- 6. Tourismusstrategie für Schleswig-Holstein: In zehn Jahren unter die Top 3 in Deutschland** **15**
- Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
[Drucksache 18/1868](#)
- Änderungsantrag der Fraktion der FDP
[Drucksache 18/2034](#) - selbstständig -
(überwiesen am 18. Juni 2014)
- 7. Landesstraßen-Zustandsbericht** **16**
- Bericht der Landesregierung
[Drucksache 18/2066](#)
- (überwiesen am 10. Juli 2014 zur abschließenden Beratung)
- hierzu: [Umdrucke 18/3411, 18/3412, 18/3424, 18/3453, 18/3454, 18/3458, 18/3459, 18/3460, 18/3461, 18/3462, 18/3463, 18/3566, 18/3641](#)
- 8. Anhörung:** **20**
- AKN-Takt verdichten - Weiterverkauf alter Triebwagen stoppen**
- Antrag der Fraktion der CDU
[Drucksache 18/2378](#)
- (überwiesen am 14. November 2014)
- Herr Stefan Barkleit von ProBahn
- Herr Wolfgang Seyb, AKN-Geschäftsführer
- 9. Ausbau der AKN zur S 21 aus Regionalisierungsmitteln finanzieren** **20**
- Antrag der Fraktion der CDU
[Drucksache 18/734](#)
- (überwiesen am 25. April 2013)
- hierzu: [Umdrucke 18/2379, 18/2515](#)
- 10. Vorstellung des Gutachtens zur „Ermittlung marktfähiger Transporttarife für eine Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven“ der Firma BMC** **25**
- hierzu: [Umdruck 18/3568](#)

11. a) Entwicklung der Zuwanderung, der Einreise von Flüchtlingen und von Asylbewerbern in Schleswig-Holstein **28**

Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der CDU

[Drucksache 18/2160](#)

b) Menschenwürdige Unterbringung sichern! Gemeinsames Konzept von Land und Kommunen zur Unterbringung von Flüchtlingen im Land Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2190](#)

(überwiesen am 11. September 2014 an den **Innen- und Rechtsausschuss**, den Sozialausschuss, den Bildungsausschuss, den Wirtschaftsausschuss und den Europaausschuss)

hierzu: [Umdrucke 18/3550](#), [18/3579](#), [18/3611](#), [18/3709](#), [18/3711](#)

12. Beschlüsse der 28. Veranstaltung „Jugend im Landtag“ **29**

[Umdruck 18/3751](#)

13. Entwurf eines Gesetzes zur Veröffentlichung der Bezüge der Mitglieder von Geschäftsführungsorganen und Aufsichtsgremien öffentlicher Unternehmen im Land Schleswig-Holstein **30**

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 18/2234](#)

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

hierzu: [Umdrucke 18/3580](#), [18/3592](#), [18/3631](#), [18/3634](#), [18/3635](#), [18/3756](#),
[18/3757](#), [18/3759](#), [18/3761](#), [18/3773](#), [18/3775](#), [18/3776](#),
[18/3777](#)

14. Verschiedenes **31**

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Vor Eintritt in die Tagesordnung kommt der Ausschuss überein, die Antwort der Landesregierung betreffend **Fahrradverkehr in Schleswig-Holstein**, [Drucksache 18/1806](#), sowie den Antrag der Fraktion der PIRATEN betreffend **Schleswig-Holstein fahrradfreundlicher gestalten**, [Drucksache 18/1975](#) (neu), in einer späteren Ausschusssitzung zu beraten.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zum geplanten Leitfaden über die Erlaubnispflicht von Radtouren und den dazu eingegangenen Stellungnahmen

Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)
[Umdruck 18/3782](#)

Einleitend weist Abg. Dr. Breyer auf die Ankündigung des Wirtschaftsministers hin, bezüglich der Erlaubnispflicht von Radtouren einen Leitfaden erstellen zu wollen.

Wirtschaftsminister Meyer geht einleitend auf das große öffentliche Interesse ein, das die Diskussion um die Erlaubnispflicht von Radtouren hervorgerufen habe. Eine eingehendere Beschäftigung mit der Thematik zeige, wie kompliziert dieses Thema sei. Nachdem es im Sommer einen Hinweis des ADFC auf ein bestehendes Problem in Bezug auf die Erlaubnispflicht gegeben habe, habe das Ministerium Ende Juli eine Handlungsanleitung an die Kreise gegeben. Kurz erläutert Minister Meyer die der Erlaubnispflicht zugrundeliegende Rechtslage, die vor allem auf § 29 Absatz 2 der Straßenverkehrsordnung fuße. Es handele sich also nicht um einen schleswig-holsteinischen Sonderweg. Problematisch und interpretationsbedürftig in der bundesgesetzlichen Regelung sei die Formulierung, dass Radtouren unter anderem dann erlaubnispflichtig seien, wenn mit einer „erheblichen“ Verkehrsbeeinträchtigung zu rechnen sei. Hier sei nicht eindeutig, was unter einer erheblichen Verkehrsbeeinträchtigung zu verstehen sei. Einmal sei das Thema bereits im Wirtschaftsausschuss diskutiert worden, zurzeit werte man die schriftlichen Stellungnahmen der Verbände dazu aus. Die Landesregierung werde sich die Zeit zur Auswertung nehmen, bevor man mit einem endgültigen Entwurf an die Öffentlichkeit gehe. Er kündigt an, im ersten Quartal 2015 einen ersten Entwurf eines Leitfadens der Öffentlichkeit vorzustellen.

Abschließend weist Minister Meyer darauf hin, dass die Notwendigkeit der Auslegung der Straßenverkehrsordnung erst entstanden sei, nachdem es Diskussionen um diese Regelung

von verschiedenen Seiten gegeben habe. Die genauere Definition des unbestimmten Rechtsbegriffes führe dabei zwangsläufig zu höheren Einschränkungen. Auch aus diesem Grund strebe die Landesregierung an, sich auch mit bundesweit operierenden Verbänden abzustimmen.

Abg. Dr. Breyer weist darauf hin, dass bei jetzt erfolgenden Anmeldungen von Radtouren die zuständigen Behörden darauf bestünden, dass sich die Veranstalter auf bestimmte Strecken festlegten, seiner Ansicht nach unhaltbare Zustände, zumal die jeweilige Streckenführung bei einer Radtour auch von Wind und Wetter abhängig sei. Er vertritt die Meinung, dass eine einheitliche Definition, unter welchen Voraussetzungen keine Erlaubnispflicht bestehe, notwendig sei.

Im Hinblick auf die bei der Landesregierung eingegangenen Stellungnahmen weist Abg. Dr. Breyer auf § 6 des Parlamentsinformationsgesetzes hin, aus dem hervorgehe, dass Entwürfe von Rechtsverordnungen dem Landtag zu übersenden seien. Sollte die Landesregierung die entsprechenden Stellungnahmen dem Landtag nicht zur Verfügung stellen, würde er dies bedauern, zumal er eine parlamentarische Begleitung des Prozesses für zielführend erachte.

Minister Meyer weist darauf hin, dass es sich nicht um eine Verordnung, sondern um einen Leitfaden handele. Hinzu komme, dass die Diskussion in der Öffentlichkeit zu dieser Thematik den Prozess nicht vereinfacht habe. In dem genannten Beispiel aus dem Kreis Steinburg handele es sich insbesondere um zwei Personen, durch die sich die Situation verkompliziert habe. Grundsätzlich müsse nach außen deutlich werden, dass Schleswig-Holstein ein fahrradfreundliches Land sei. Problematisch sei aus seiner Sicht, dass die Situation in Schleswig-Holstein insgesamt durch den genannten Einzelfall erschwert werde.

Abg. Vogel gibt seiner Verwunderung Ausdruck, dass in das auf Landesregierungsebene laufende Anhörungsverfahren vonseiten von Abgeordneten eingegriffen werde. Seiner Ansicht nach sei das Problem auch durch die Intervention einzelner Abgeordneter entstanden und habe zu Verunsicherung in der Bevölkerung geführt.

Abg. Dr. Breyer weist darauf hin, dass das Problem darin liege, dass viele Fragen nicht eindeutig geregelt seien. Er weist auf eine Pressemitteilung des ADFC hin, nach der bereits viele Radtouren hätten abgesagt werden müssen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur einheitlichen Anwendung des Leitfadens führt Minister Meyer aus, dass das Problem erst entstehe, wenn man jeden Lebenssachverhalt juristisch

regeln wolle. Eine Regelung aller Einzelfälle führe zu sehr viel Bürokratie. Wären zu Beginn die Fragen nicht gestellt worden, bestünde heute keine Regelungsnotwendigkeit. In dem Leitfaden gehe es jetzt auch darum, den entstandenen Schaden zu begrenzen, da man zu dem Rechtszustand, der vorher geherrscht habe, nicht zurückkehren könne. Er unterstreicht, dass man eine möglichst fahrradfreundliche Regelung finden wolle. Dies benötige jedoch Zeit.

Abg. Dr. Tietze problematisiert die von den PIRATEN während der laufenden Debatte herausgegebene Pressemitteilung. - Abg. Dr. Breyer unterstreicht, dass man offensichtlich nur etwas erreichen könne, wenn man die Öffentlichkeit einschalte. Er weise zudem zurück, dass das Ministerium die Schuld einzelnen Akteuren zuschreibe. Es sei breite Kritik aus den Kreisen geäußert worden. Er merkt kritisch an, dass der Leitfaden in bestimmter Hinsicht seiner Erwartung nach einige Fragen nach wie vor offenlasse, zum Beispiel auch im Hinblick auf die Prüfung der Erlaubnispflicht.

Abg. Matthiessen hebt hervor, dass aus seiner Sicht die Fraktion der PIRATEN nicht an den Ergebnissen der Ausschussberatung, sondern an der Herstellung von Öffentlichkeit gelegen sei. Dies zeige die frühzeitige Herausgabe der Pressemitteilung. Er plädiert dafür, die Arbeit des Landtags und der Landtagsausschüsse ernster zu nehmen.

Abg. Dr. Breyer unterstreicht, dass er auch nach der erfolgten Ausschussberatung kaum zu einem anderen als in der Pressemitteilung dargestellten Ergebnis gekommen wäre.

Minister Meyer problematisiert ebenfalls die Veröffentlichung von Pressemitteilungen während eines laufenden Tagesordnungspunkts. Er führt aus, dass man die im Ausschuss aufgeworfenen Fragen bearbeiten und in den entsprechenden Leitfaden berücksichtigen werde.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über das Bieterverfahren zum Sylt-Shuttle

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

[Umdruck 18/3724](#)

Einleitend weist der Vorsitzende für seine Fraktion auf die landesweite Berichterstattung zum Bieterverfahren zum Sylt-Shuttle hin. Ihn interessiert der derzeitige Verfahrensstand.

Minister Meyer erläutert, dass die in Rede stehende Strecke recht lukrativ sei, Beweggrund des Landes sei jedoch vor allem eine Kombination mit dem Netz West und dem öffentlichen Personennahverkehr und der Anbindung der Insel Sylt. Die Trassensituation selbst sei nicht optimal, da es sich auf dem Weg nach Sylt nur um eine einspurige Trasse handle. Dennoch habe man sich aufgrund der genannten Aspekte und auch wegen der touristischen Bedeutung nach interner Diskussion darauf verständigt, sich als Land am Bieterverfahren zu beteiligen. Es gebe zurzeit drei Wettbewerber, neben dem Land die Deutsche Bahn und die amerikanische Gesellschaft RDC. Für das Land sei klar, dass man sich in einem laufenden Trassenvergabeverfahren befinde und aus diesem Grund zurzeit keine öffentlichen Aussagen dazu machen werde, da es auch um die Wahrung der Rechtsposition des Landes gehe.

Den Vorsitzenden interessiert für seine Fraktion, ob die Berichterstattung der „Sylter Rundschau“, dass das Land aus dem Bieterverfahren ausgeschieden sei, unzutreffend sei. Darüber hinaus möchte er wissen, wann das Verfahren voraussichtlich abgeschlossen werde.

Minister Meyer führt dazu aus, dass zurzeit die vorliegenden Angebote durch die DB Netz AG bewertet würden. Der Zeitplan sehe vor, dass im Frühjahr 2015 eine Entscheidung getroffen werden solle.

Auf eine weitere Frage des Vorsitzenden zum Betrieb einer Eisenbahn für den Fall, dass das Land den Zuschlag erhalten sollte, führt Minister Meyer aus, dass man plane, einen Betreiber für die Verpflichtung, die man vertraglich eingehe, zu engagieren. Das Land könne seinerseits einen Zuschlag erteilen, dabei stehe auch eine Koordinierung mit der Ausschreibung im Netz West im Vordergrund.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob das Unternehmen, das den Zuschlag erhalte, die Preise für die Fahrt nach Sylt frei festlegen könne, oder ob es Einschränkungen gebe. Er möchte zudem

wissen, ob es öffentliche Verfahren nach sich ziehe, wenn das Angebot verändert werde, zum Beispiel im Hinblick auf Lärmschutz.

Minister Meyer führt aus, dass seiner Information nach auf der Trasse die gesetzlichen Richtlinien im Hinblick auf Lärmemissionen et cetera, die dafür festgelegt seien, gelten würden. Im Hinblick auf die Fahrpreisgestaltung weist er darauf hin, dass die Unternehmen zumindest die Trassenpreise erwirtschaften müssten. Da sich ein Anbieter bereits öffentlich zu einer Erhöhung der Frequenz geäußert habe, sei durchaus denkbar, dass zukünftig kein einheitlicher Fahrpreis mehr gelte, sondern insbesondere für weniger stark frequentierte Fahrzeiten günstigere Preise und für Hauptverkehrszeiten höhere Preise angeboten würden.

Von Abg. Callsen auf den Fehler in der Ausschreibung angesprochen, der in der Pressebeurichterstattung der „Sylter Rundschau“ eine Rolle gespielt habe, führt Minister Meyer aus, dass er darüber nichts sagen könne. Das Land habe die Trasse von Lindholm nach Westerland angemeldet. Das habe auch damit zu tun, dass dies die Verbindungsstation für eine Anbindung zum Beispiel nach Flensburg sei. Eine Verladungslösung lasse sich darüber hinaus relativ leicht schaffen. Dies alles sei jedoch Gegenstand des Trassenvergabeverfahrens.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu der teilweise schwierigen Parkplatzsituation beziehungsweise der schwierigen Verkehrssituation beim Beladen des Autozugs führt Minister Meyer aus, dass dieses Problem auf wenige Tage im Jahr und auf Westerland begrenzt sei. Eine Schaffung von weiteren Parkflächen sei nicht vorgesehen. Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer zu Fernverkehrsverbindungen nach Westerland unterstreicht Minister Meyer, dass Fernverkehr auf den Trassen grundsätzlich Vorrang habe.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 3 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)

Der Ausschuss beschließt, die Fraktionen zu bitten, Anzuhörende schnellstmöglich zu benennen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Infrastrukturprojektgesellschaft

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/1809](#)

(überwiesen am 14. Mai 2014)

hierzu: [Umdrucke](#) [18/3170](#), [18/3185](#), [18/3199](#), [18/3200](#), [18/3227](#), [18/3247](#),
[18/3252](#), [18/3257](#), [18/3262](#), [18/3266](#), [18/3270](#), [18/3277](#),
[18/3279](#), [18/3284](#), [18/3285](#), [18/3286](#), [18/3287](#), [18/3291](#),
[18/3297](#), [18/3299](#), [18/3319](#), [18/3323](#), [18/3334](#), [18/3335](#),
[18/3379](#), [18/3391](#), [18/3423](#)

Der Vorsitzende schlägt für seine Fraktion vor, den Bericht der Landesregierung abschließend zur Kenntnis zu nehmen. Ihn interessiert der Stand des Verfahrens im Hinblick auf die diesbezüglichen Gespräche mit der Bundesregierung.

Minister Meyer führt einleitend aus, dass sich die Landesregierung von den eingegangenen Stellungnahmen ermuntert fühle, an dem Thema weiterzuarbeiten. Das Konzept der Landesregierung liege dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesfinanzministerium seit dem Ende der Sommerpause vor. Bisher gebe es jedoch keine schriftlichen Rückmeldungen. Man werde zu Beginn des Jahres nachhaken, um eine Rückmeldung zu bekommen. In jedem Fall werde das Thema über kurz oder lang wieder auf die Tagesordnung kommen.

Abg. Dr. Breyer bewertet die eingegangenen Stellungnahmen weniger optimistisch. Aus seiner Sicht enthalte eine substantielle Zahl von Stellungnahmen durchaus auch kritische Aspekte.

Abg. Dr. Tietze hebt ebenfalls die in den Stellungnahmen gesprochenen Kritikpunkte hervor. Darüber hinaus halte er die Diskussion um die Idee einer staatlichen Infrastrukturprojektgesellschaft, wenn sie nur am Beispiel der westlichen Elbquerung geführt werde, für zu kurz.

Zu den von Abg. Dr. Breyer aufgeworfenen EU-rechtlichen Fragen führt Minister Meyer aus, dass es zur Gesamtprüfung dazugehöre, EU-rechtliche Aspekte zu betrachten. Die Landesregierung halte das, was bisher von der EU-Kommission zur festen Fehmarnbelt-Querung gesagt worden sei, für nicht im Widerspruch zu dem Modell stehend. Insofern gehe man davon

aus, dass dieses Modell auch auf Deutschland insgesamt übertragbar sei. Die von der Bundesregierung geäußerte Zurückhaltung, das Modell in ganz Deutschland zu etablieren, habe die Landesregierung dazu veranlasst, vorzuschlagen, ein Modellprojekt zu definieren, anhand dessen man dieses Modell ausprobieren könne. Dies könne die westliche Elbquerung sein.

Auf eine Frage des Abg. Callsen zu der Einstellung des Landes Niedersachsen zur Frage einer staatlichen Infrastrukturprojektgesellschaft führt Minister Meyer aus, dass auch Niedersachsen dieses Projekt als Chance sehe, aber auch Niedersachsen viele Fragen und Zweifel an dem bestehenden ÖPP-Modell des Bundes aus dem Jahr 2013 habe. Zu Beginn des Jahres 2015 werde man gemeinsam mit Niedersachsen die Position präzisieren.

Abg. Dr. Breyer spricht die Vereinbarkeit einer Infrastrukturprojektgesellschaft mit Regelungen des Grundgesetzes an, die in der Vergangenheit schon diskutiert worden sei. Aufgrund der seiner Ansicht nach bestehenden vielen offenen Fragen spricht er sich dafür aus, eine mündliche Anhörung zu dem Thema durchzuführen.

Minister Meyer unterstreicht, dass man zunächst auf eine Reaktion des Bundes warten werde. Ein Konflikt mit Regelungen des Grundgesetzes, wie sie in einigen Stellungnahmen angeklungen seien, sehe man derzeit nicht. Gegebenenfalls müsste man sich die einschlägige Rechtsprechung dazu noch einmal ansehen.

Nach einer kurzen Diskussion beschließt der Ausschuss gegen die Stimme der Fraktion der PIRATEN mit den Stimmen aller übrigen Fraktionen, keine mündliche Anhörung durchzuführen. Der Bericht der Landesregierung, [Drucksache 18/1809](#), wird abschließend zur Kenntnis genommen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Europäische Initiative zum sozialen Unternehmertum in Schleswig-Holstein umsetzen

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

[Drucksache 18/1872](#)

(überwiesen am 14. Mai 2014 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Europa-ausschuss)

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zum Einsatz von Strukturfondsmitteln zur Stärkung sozialer Unternehmen führt Minister Meyer aus, dass die Landesregierung nicht plane, ein entsprechendes Programm aufzulegen. Vielmehr werde man bestehende Förderprogramme nutzen.

Auf eine Nachfrage des Abg. Callsen zu einzelbetrieblicher Förderung im Zusammenhang mit sozialem Unternehmertum erläutert Minister Meyer, dass nicht geplant sei, diese zu ändern. Sollte ein Zuwendungsantrag von einem sozialen Unternehmen eingehen, werde dieser so berücksichtigt und beurteilt wie alle anderen auch.

Im Ergebnis in Übereinstimmung mit dem mitberatenden Europaausschuss empfiehlt der Wirtschaftsausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimme der Fraktion der FDP bei Enthaltung der Fraktion der CDU dem Landtag die unveränderte Annahme des Antrags der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW, [Drucksache 18/1872](#).

Punkt 6 der Tagesordnung:

Tourismusstrategie für Schleswig-Holstein: In zehn Jahren unter die Top 3 in Deutschland

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

[Drucksache 18/1868](#)

Änderungsantrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/2034](#) - selbstständig -

(überwiesen am 18. Juni 2014)

Der Vorsitzende weist auf den als Tischvorlage vorgelegten Änderungsantrag, [Umdruck 18/3783](#), hin.

Abg. Poersch schlägt der FDP-Fraktion vor, ihren Antrag zurückzuziehen. Der vorgelegte gemeinsame Änderungsantrag sei ein gemeinsamer Änderungsantrag zum Ursprungsantrag.

Die antragstellende FDP-Fraktion zieht ihren Änderungsantrag, [Drucksache 18/2034](#), zurück.

Mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimme der Fraktion der PIRATEN bei Enthaltung der CDU-Fraktion stimmt der Ausschuss für die Annahme des Änderungsantrags, [Umdruck 18/3783](#).

Mit gleichem Stimmenverhältnis empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag die Annahme des so geänderten Antrags der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW, [Drucksache 18/1868](#).

Punkt 7 der Tagesordnung:

Landesstraßen-Zustandsbericht

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2066](#)

(überwiesen am 10. Juli 2014 zur abschließenden Beratung)

hierzu: [Umdrucke 18/3411, 18/3412, 18/3424, 18/3453, 18/3454, 18/3458, 18/3459, 18/3460, 18/3461, 18/3462, 18/3463, 18/3566, 18/3641](#)

Abg. Dr. Breyer interessiert sich für geplante Investitionen in den Straßenbau in Höhe von 100 Millionen € Zudem interessiert ihn, inwieweit von der Landesregierung geplant sei, vor dem Hintergrund fehlender Mittel gegebenenfalls landeseigene Straßen aufzugeben.

Verkehrsminister Meyer erläutert, dass die Landesregierung erklärt habe, ab 2018 100 Millionen € pro Jahr für Infrastrukturmaßnahmen vorzusehen. Über die konkrete Verteilung sei noch nicht entschieden worden. Im Infrastrukturbericht seien die besonderen Probleme der Landesstraßen benannt, sodass man davon ausgehen könne, dass ein bedeutender Anteil der Infrastrukturmittel in diesen Bereich gehen werde. Tatsache sei, dass der heutige Zustand verbessert werden müsse.

Zu der von Abg. Dr. Breyer angesprochenen Übergabe von Landesstraßen an Kommunen unterstreicht Minister Meyer, dass eine derartige Herabstufung zur Kreisstraße nur unter der Voraussetzung geschehen dürfe, dass diese in einem guten Zustand sei. Bei der Übernahme von Bundesstraßen durch das Land gelte dieses Prinzip ebenfalls. Insofern sei bei einer Umwidmung von Straßen beziehungsweise einer Abgabe in kommunale Zuständigkeit keine Ersparnis zu erwarten, da zuvor eine Sanierung stattfinden müsse.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer in Bezug auf die auch vom Landesrechnungshof empfohlene Planung über 2018 hinaus und entsprechende Priorisierung von Projekten führt Minister Meyer aus, dass mit der Ankündigung im Infrastrukturbericht, ab 2018 100 Millionen € pro Jahr in Infrastrukturprojekte zu investieren, doch ein langfristigerer Planungshorizont verbunden sei. Es gehe auch darum, Planbarkeit durch sichtbare Summen im Sondervermögen herzustellen, um auch längere Planungszeiträume zu nutzen, weil dann klar sei, wie viel Mittel zur Verfügung stünden und mit welchem Betrag man auch längerfristig planen könne.

Abg. Callsen bittet das Ministerium aufzulisten, welche Landesstraßenmaßnahmen in den nächsten Jahren und auch ab 2018 konkret vorgesehen seien. Diese Darstellung solle auch auf die Radwege bezogen werden.

Der Vorsitzende weist für seine Fraktion darauf hin, dass der marode Zustand von Landesstraßen teilweise auch den Wert von Wohngebieten beeinträchtigt, sofern diese nur über Landesstraßen zu erreichen seien. Sorge bereite ihm, dass in den vergangenen Jahren vorgenommene Einsparungen von knapp 300 Millionen € zu einem Defizit von 900 Millionen € im Sinne eines Sanierungsstaus geführt hätten. Sinn und Zweck der Schuldenbremse sei nicht, die Neuverschuldung auf Kosten der Infrastruktur zu reduzieren. Problematisch sei auch, dass das Problem weiter verlagert werde, da nach wie vor eine Unterfinanzierung vorliege. Er plädiert dafür, aus dem Landesstraßen-Zustandsbericht Maßnahmen zu entwickeln und entsprechende politische Schwerpunkte zu setzen.

Abg. Dr. Breyer merkt an, dass man auch bei Investitionen in die Erhaltung des jetzigen Landesstraßennetzes in Millionenhöhe immer noch entfernt sei von den derzeit berechneten 36 Millionen € die zur Erhaltung des derzeitigen Zustands erforderlich seien. Ihn interessiert, ob die Landesregierung erwäge, Landesstraßen tatsächlich aufzugeben und zu schließen. Darüber hinaus thematisiert er den Neubau von Landesstraßen, der seiner Ansicht nach hinter dem Erhalt von bestehenden Landesstraßen zurückstehen müsse.

Der Vorsitzende unterstreicht für seine Fraktion, dass seiner Kenntnis nach der Neubau von Landesstraßen eine sehr untergeordnete Rolle spiele. Das Aufgeben von Landesstraßen komme aus seiner Sicht auch deshalb nicht infrage, weil an allen Landesstraßen Menschen wohnen, Unternehmen angesiedelt seien und 80 % des Landesstraßennetzes durch Buslinien genutzt würde.

Abg. Dr. Tietze spricht sich ebenfalls für eine Priorität von Erhalt vor Neubau aus und führt als Beispiel die L 192 an, deren Erneuerung schon unter der letzten Landesregierung als ÖPP-Projekt angeschoben worden sei. Seiner Ansicht nach zeige dieses Beispiel eine falsche Priorisierung, da die verkehrliche Dichte diese Baumaßnahme nicht gerechtfertigt habe. Wichtig sei auch, besonders in Zeiten begrenzter Mittel und angesichts des hohen Sanierungsstaus auf einen Großteil der Landesstraßen, darüber nachzudenken, inwieweit man Fragen wie zum Beispiel den demografischen Wandel in Überlegungen, welche Verkehrswege man saniere, einbeziehen müsse. Die grüne Fraktion werde sich einer Diskussion um die Notwendigkeit des Erhalts der Funktionstüchtigkeit des Netzes nicht verschließen. Der Landesstraßen-Zustandsbericht sei eine gute Diskussionsgrundlage, da er zahlreiche Daten liefere.

Abg. Wiegard unterstreicht, dass seiner Ansicht nach auch ein Straßenneubau durchaus sinnvoll sein könne, wenn die dadurch generierten Investitionen größer seien als die Investitionen in den Straßenneubau selbst, zum Beispiel durch Gewerbeansiedlungen oder Wohnungsbaumaßnahmen. Der Bericht sei grundsätzlich zu begrüßen, jedoch auch vor Vorlage des Berichts sei bekannt gewesen, dass es einen Sanierungsstau bei den Landesstraßen von über 1 Milliarde € gebe.

Abg. Schulze begrüßt ebenfalls den vorliegenden Bericht, der den derzeitigen Zustand klar benenne. Aus seiner Sicht könne man nicht generell der Sanierung den Vorzug vor Neubau geben, da auch sinnvolle Neubaumaßnahmen dazu führen könnten, dass bestehende Straßen entlastet und somit der Sanierungsstau verringert werde. Es müsse mit Augenmaß gehandelt werden, man dürfe nicht von einem Extrem in das nächste verfallen.

Minister Meyer führt aus, dass seiner Ansicht nach eine generelle Diskussion unter den Ländern im Hinblick auf die Schuldenbremse und ihre Auswirkungen zum Beispiel auf Infrastruktur notwendig sei, da eine strikte Nullgrenze die Flexibilität so sehr verringere, dass es nicht sinnvoll sei. Das sei kein Plädoyer dafür, in der Disziplin nachzulassen, jedoch müssten auch „Betonschulden“ als Vermögensschulden deklariert werden.

Die Landesregierung - so führt Minister Meyer weiter aus - habe die klare Aussage getätigt, keinen Neubau von Landesstraßen in absehbarer Zeit vornehmen zu wollen. Dazu sehe man sich angesichts des vorhandenen Sanierungsdrucks nicht in der Lage.

Auf eine Frage des Abg. Callsen zur Priorisierung verweist Minister Meyer auf die Anlage 6 des Landesstraßen-Zustandsberichts, aus der hervorgehe, was bis 2017 mit welchen Kriterien verfolgt werden solle. Aus dem Sondervermögen kämen jetzt noch 4 Millionen € hinzu, die den Spielraum entsprechend erweiterten. Welche Beträge ab 2018 konkret aus den in Rede stehenden 100 Millionen € für Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Verfügung stünden, sei jetzt noch nicht vorhersehbar.

Zu dem von Abg. Dr. Breyer angesprochenen Aspekt des Zustands der Radwege erläutert Minister Meyer, dass auch dieser erfasst und als nicht ganz so schlecht bewertet worden sei wie der der Landesstraßen. Bei Landesstraßen, die saniert würden, würden aufgrund der vorhandenen Synergieeffekte auch entsprechend sanierungsbedürftige Radwege gleich mitsaniert. Ausnahme seien die Fernradwanderwege, bei denen auch eine eigene Sanierung geprüft werde, da diese für den Fahrradtourismus sehr wichtig seien. Er unterstreicht, dass nach wie vor zu wenig Geld vorhanden sei, um den im Landesstraßen-Zustandsbericht geschilderten

Zustand der Landesstraßen nachhaltig zu verbessern. Schritt für Schritt müsse der zur Verfügung stehende Betrag erhöht werden, um den Zustand tatsächlich zu verbessern.

Im Hinblick auf die in der Debatte angesprochenen Brückenbauwerke legt Minister Meyer dar, dass man versuchen werde, immer wieder Mittel einzuplanen. Dort, wo es größere Probleme gebe, tue man das, zum Beispiel in Lindaunis. In dem konkreten Beispiel seien die Kosten dadurch besonders hoch, dass in dem mit der Bundesbahn bestehenden Vertrag eine hohe Beteiligung des Landes vorgesehen sei. Wenn man mehr erreichen wolle, müsse man auch über zusätzliches Personal, gegebenenfalls im Rahmen von Werkverträgen, nachdenken und gegebenenfalls auch Dritte beauftragen, Aufgaben zu übernehmen.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob eine Priorisierung auch für Radwege und Brückenbauwerke vorgesehen sei. - Minister Meyer bejaht dies, wobei es für Brücken eine eigene Zustandserhebung gebe.

Zu der Diskussion um Neubau von Landesstraßen und den Bemerkungen der Abg. Wiegard und Schulze unterstreicht Minister Meyer, dass er gegen den Neubau sei und dies auch vor Ort vertrete. Aus seiner Sicht sei zentral, sich mit den vorhandenen Mitteln auf die Sanierung zu konzentrieren.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Beteiligung des Schwerlastverkehrs an den Sanierungskosten unterstreicht Minister Meyer, dass aus seiner Sicht eine Lkw-Maut ab 7,5 t auf allen Straßen deutlich effektiver sei als eine Pkw-Maut.

Der Ausschuss nimmt den Bericht abschließend zur Kenntnis.

Punkte 8 und 9 der Tagesordnung:

Anhörung:

AKN-Takt verdichten - Weiterverkauf alter Triebwagen stoppen

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/2378](#)

(überwiesen am 14. November 2014)

- Herr Stefan Barkleit von ProBahn
- Herr Wolfgang Seyb, AKN-Geschäftsführer

Ausbau der AKN zur S 21 aus Regionalisierungsmitteln finanzieren

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/734](#)

(überwiesen am 25. April 2013)

hierzu: [Umdrucke 18/2379, 18/2515](#)

Herr Seyb, Geschäftsführer der AKN, trägt die in Anlage 1 zu dieser Niederschrift beigefügte Präsentation in ihren Schwerpunkten vor. Als Fazit zieht er, dass die AKN keine zusätzlichen Fahrzeuge benötige, wenn man einen Teil der alten Wagen in den Randzeiten einsetze. Nicht möglich sei eine Ausweitung der bestehenden Taktfrequenzen mit dem vorhandenen Fuhrpark. Die alten Triebwagen seien mittlerweile fast 40 Jahre alt und hielten nur durch die gute Pflege in der AKN-eigenen Werkstatt.

Herr Barkleit vom Fahrgastverband ProBahn sieht Nachbesserungsbedarf bei den Taktfrequenzen besonders an Wochenenden. Der Fahrzeugpark sollte so bemessen sein, dass ausreichend Wagen vorhanden seien, besonders vor dem Hintergrund des Ausbaus der A 7. Sein Verband empfehle, bis zur Inbetriebnahme der S 21 den Fahrzeugpark durch die alten fünf besterhaltenen Wagen zu verstärken.

Zum Antrag der Fraktion der CDU, [Drucksache 18/734](#), führt Herr Barkleit aus, die Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln werde vom Fahrgastverband abgelehnt, weil diese Mittel sehr knapp bemessen seien und zum weiteren Ausbau der Verkehrsangebote benötigt würden.

In weiterer Ferne liege auch noch die Ausschreibung des Netzes Ostseeküste, für das man abwarten müsse, wie viele Finanzierungsmittel in Form von Zuschüssen man dafür benötige.

Der Vorsitzende interessiert sich für seine Fraktion für die Kosten-Nutzen-Analyse.

Frau Böttcher, Mitarbeiterin im Referat öffentlicher Personenverkehr, Eisenbahn und Luftfahrt im Wirtschaftsministerium, führt aus, dass man sich aufgrund der Änderung der Vorgaben auf Hamburger Seite damals für den sogenannten Mitfall 3 entschieden habe, weil Hamburg sich die teureren Betriebssysteme nicht mehr leisten können. Der Kosten-Nutzen-Faktor für diese Variante betrage 1,3. Die vollständige Kosten-Nutzen-Analyse sei dem Bund kommuniziert worden. Es bestehe die Chance, dass die Länder bis zu 60 % der Investitionen aus GVFG-Mitteln finanziert bekommen könnten.

Der Vorsitzende bittet darum, Informationen über die Kosten-Nutzen-Analyse zugeleitet zu bekommen. - Die Landesregierung sagt dies zu.

Herr Seyb ergänzt, dass die AKN vonseiten der Gesellschafter, der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, den Auftrag bekommen habe, die Variante vorzubereiten, die Frau Böttcher skizziert habe. Im Moment gehe man davon aus, dass man für das Planungsverfahren drei Jahre benötige. Zurzeit befinde man sich in der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.

Abg. Matthiessen interessiert, wie viele Triebwagen demnächst abgestoßen würden und welche Kosten auf die AKN mit dem Erhalt der von Herrn Barkleit angesprochenen fünf Triebwagen zukämen. Ihn interessiert zudem, ob auch die entsprechenden Stellplätze für das Wagenmaterial vorhanden seien.

Herr Seyb führt dazu aus, dass der Plan darin bestehe, 15 alte Triebwagen durch 14 neue zu ersetzen. Auch wenn man die vorhandenen Wagen nutze, um daraus fünf Wagen zusammenzubauen, müsse man, da das Wagenmaterial insgesamt 38 Jahre alt sei, davon ausgehen, dass man pro Fahrzeug eine halbe Million € investieren müsse. Hinzu komme, dass man auch zusätzliche Abstellanlagen bauen müsse. Darüber hinaus müsse für einen dritten Fahrzeugtyp ein Ersatzteillager vorgehalten werden, was ebenfalls mit Kosten verbunden sei. Auch das werde sich in den laufenden Kosten niederschlagen. Sollte diese Variante gewünscht sein, müsse noch einmal eine detaillierte Kostenberechnung erfolgen.

Auf eine Frage des Abg. Vogel zu den Abstellanlagen für das Wagenmaterial führt Herr Seyb aus, dass eine Kostenkalkulation auch davon abhängen, wo entsprechender Platz zur Verfü-

gung stehe. In jedem Fall könne man von einem sechsstelligen Betrag ausgehen. Wolle man theoretisch alle bis jetzt noch vorhandenen Fahrzeuge zusätzlich nutzen, spreche man über eine Investitionssumme von 1,5 Millionen €

Zur Häufigkeit des Takts - eine weitere Frage des Abg. Vogel - weist Herr Seyb auf den Unterschied zwischen Angebots- und Nachfrageorientierung hin. Im Fahrplan habe man bereits die Zeiten markiert, zu denen die Züge erwartungsgemäß sehr voll seien, um den Fahrgästen die Möglichkeit zu geben, diese zu vermeiden. Insgesamt sei der Anstieg an Fahrgastzahlen aufgrund der nicht mehr ganz so hohen Spritpreise ebenfalls rückläufig. Welchen Anstieg an Fahrgastzahlen eine Baustelle auf der A 7 bringen werde, könne derzeit nicht seriös vorhergesagt werden. Man bereite sich jedoch darauf vor, gegebenenfalls auch kurzfristig auf einen Anstieg der Nachfrage reagieren zu können.

Abg. Vogel möchte wissen, welche Taktfrequenzen am Wochenende infrage kämen. - Herr Seyb weist zu dem 40- beziehungsweise 80-Minuten-Takt der AKN am Wochenende darauf hin, dass die AKN am S-Bahn-Netz hänge und entsprechend bestimmte Taktzeiten durch die S-Bahn-Takte, die zehnminütig seien, vorgegeben würden. Problematisch am 40- beziehungsweise 80-Minuten-Takt der AKN am Wochenende sei, dass diese Zeiten für die Fahrgäste schwer erinnerbar seien, grundsätzlich sei in diesem Bereich wünschenswert, sich stärker an den 30- beziehungsweise 60-Minuten-Takt im Regionalbahnverkehr anzunähern.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Taktverdichtung führt Herr Barkleit aus, dass besonders zu den Hauptpendelzeiten morgens zwischen 8 und 9 Uhr beziehungsweise nachmittags zwischen 15 und 18 Uhr das Angebot vorhanden sein müsse. Der Vorteil eines 20-Minuten-Takts auch am Wochenende bestehe darin, aus diesem Takt heraus einen stündlichen Zug nach Neumünster führen zu können, was bei der derzeitigen Taktfrequenz nicht möglich sei.

Von Abg. Dr. Breyer auf die Ausstattung der Wagen mit WC-Räumen angesprochen, führt Herr Barkleit aus, dass sich sowohl der Fahrgastverband ProBahn als auch der Fahrgastverband Schleswig-Holstein darauf verständigt hätten, die Bestrebungen der AKN, Wagen ohne Toiletten anzuschaffen, zu unterstützen, allerdings unter der Maßgabe, dass WC-Anlagen in den Zügen nachrüstbar sein sollten und barrierefreie Toiletten an den größeren Bahnstationen eingerichtet werden sollten. Dies gelte zum Beispiel für Bad Bramstedt. - Herr Seyb ergänzt, dass auch die derzeitigen Fahrzeuge nicht mit WC-Anlagen ausgestattet seien. Auch die AKN habe ein Interesse daran, dass neue Wagen mit WC-Anlagen ohne die Notwendigkeit einer zusätzlichen Zulassung nachrüstbar seien, sollte der Verwendungszweck ein anderer als der bisherige S-Bahn-ähnliche Verkehr werden. Die Kunden seien im Durchschnitt 12 km mit der AKN unterwegs, was sich deutlich vom anderen Regionalverkehr in Schleswig-Holstein un-

terscheide. Toiletten in den Zügen hätten neben dem großen Platzverbrauch auch den Nachteil, dass damit nicht mehr von jedem Eingang aus Mehrzweckbereiche zum Beispiel für Kinderwagen, Fahrräder oder Rollstühle erreichbar seien. Hinzu komme der Kostenfaktor für die Ausstattung der Wagen mit Toiletten.

Auf eine Frage des Abg. Magnussen zur Koordination mit anderen Verkehren führt Herr Seyb aus, dass die AKN auf ihrem eigenen Netz fahre, auf dem sonst nur sehr wenige Güterzüge unterwegs seien. Nur in Elmshorn, Eidelstedt und Neumünster müsse man sich mit anderem Bahnverkehr abstimmen.

Auf eine weitere Frage des Abg. Magnussen zur Einbindung der AKN in Gespräche zur Baustelle auf der A 7 führt Herr Seyb aus, er stehe im Kontakt mit dem Baustellenkoordinator für die A 7, Herrn Fuchs. Schlussendlich sei es aber eine Frage, die die Länder beantworten müssten, inwieweit sie zusätzliche Wagen bestellen wollten.

Abg. Dr. Tietze interessiert, ob neben der Möglichkeit, die alten Wagen aufwendig zu erhalten, auch die Möglichkeit geprüft worden sei, zum Beispiel in Kooperation mit Hamburg Wagen aus deren Fuhrpark zu leasen. - Herr Seyb weist darauf hin, dass das AKN-Netz auf Dieseltriebfahrzeuge angewiesen sei. Insgesamt handele es sich dabei, insbesondere, wenn man LINT-Fahrzeuge zum Ausleihen ins Auge fasse, um eine Variante, die man prüfen könne.

Zum Thema Taktverdichtung weist Herr Reestorff, stellvertretender Leiter des Referats ÖPNV im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, auf das Schreiben des Ministers vom 5. März 2014 an den Wirtschaftsausschuss hin ([Umdruck 18/2515](#)). Dort sei beschrieben worden, dass das Land derzeit keine Taktausweitung vorsehe und dafür auch keinen Anlass sehe. Dies sei nach wie vor der Stand der Dinge.

Auf eine Frage des Abg. Matthiessen zu einer Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten weist Herr Seyb auf die größeren Wagen hin, die bis zu 25 % mehr Sitzplätze hätten. Auch bei einer unveränderten Taktfrequenz gebe es also mehr Kapazitäten auf der Strecke. Welche Möglichkeiten zu Taktausweitung bestünden, zum Beispiel eine Verlängerung des 10-Minuten-Takts nachmittags, habe er bereits dargestellt.

Auf eine Nachfrage des Abg. Dr. Breyer zu den Toiletten an den Haltestellen unterstreicht Herr Seyb, dass dies aufgrund der Frage der Zuständigkeit für die Toiletten ein schwieriges Thema sei. Im Prinzip seien die Kommunen für den Betrieb von WC-Anlagen an den Haltestellen zuständig, die es auch bereits an einigen Stationen gebe, zum Beispiel in Norderstedt

oder in Bad Bramstedt. In Kaltenkirchen seien Toilettenanlagen geplant. In Eidelstedt gebe es bedauerlicherweise keine Möglichkeit, Toilettenanlagen einzurichten.

Der Ausschuss kommt auf Antrag des Abg. Callsen überein, den Antrag der Fraktion der CDU betreffend AKN-Takt verdichten - Weiterverkauf alter Triebwagen stoppen, [Drucksache 18/2378](#), zu einem späteren Zeitpunkt weiter zu beraten.

Abg. Dr. Breyer weist darauf hin, dass sich die ersten beiden Absätze der [Drucksache 18/734](#) bereits erledigt hätten. Mündlich ändert die antragstellende Fraktion der CDU ihren eigenen Antrag betreffend Ausbau der AKN zur S 21 aus Regionalisierungsmitteln finanzieren, [Drucksache 18/734](#), dahin gehend, die ersten beiden Absätze für erledigt zu erklären.

Den mündlich so geänderten Antrag der Fraktion der CDU betreffend Ausbau der AKN zur S 21 aus Regionalisierungsmitteln finanzieren, [Drucksache 18/734](#), empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag 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 zur Ablehnung. Er empfiehlt dem Landtag sodann, den Beschlussvorschlag der Koalitionsfraktionen betreffend S-4- und S-21-Ausbau gehört zur Verkehrsplanung Schleswig-Holstein/Hamburg, [Umdruck 18/2397](#), mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktion der CDU zu übernehmen und ihm zuzustimmen.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Vorstellung des Gutachtens zur „Ermittlung marktfähiger Transporttarife für eine Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven“ der Firma BMC

hierzu: [Umdruck 18/3568](#)

Herr Latki, ein Vertreter der Gutachterfirma Baltic Marine Consult (BMC), stellt die in Anhang 2 dieser Niederschrift beigefügte Präsentation vor.

Abg. Magnussen interessiert, mit welchen Laufzeiten und welcher Amortisationsdauer BMC für die Schiffe gerechnet habe. - Herr Latki führt dazu aus, dass man Laufzeiten von 15 Jahren unterstellt habe. Nach 15 Jahren habe man einen Wiederverkaufswert von 10 % eingerechnet.

Zu der Potenzialberechnung unterstreicht Herr Latki, dass man vonseiten des Gutachters für möglich halte, dass die Strecke mehr Potenzial habe als man rechnerisch angenommen habe. In die Wirtschaftlichkeitsberechnung sei dies jedoch nicht eingeflossen, dies zu berechnen, müsse einem Betreiber überlassen werden.

Auf eine weitere Frage des Abg. Magnussen zur Einstellung der Reederei Frisia zu den Berechnungen führt Herr Latki aus, dass diese Reederei kaum Chancen für einen wirtschaftlichen Betrieb unter der Voraussetzung der Beschaffung neuer Tonnage sehe. Aus diesem Grund habe man sich auch in den Berechnung auf Gebrauchttonnage konzentriert.

Von Abg. Magnussen auf die Eigentumsverhältnisse der Anleger und den dort jeweils vorhandenen Tiefgang angesprochen, führt Herr Latki aus, dass der Tiefgang in Brunsbüttel und auch in Steubenhöft auch im Ebbe-Szenario 6 m betrage. Die Aufbereitung der Anleger sei zudem kalkulatorisch berücksichtigt worden. Man habe aufgrund der Eigentumsverhältnisse auch nicht die Instandsetzung der Anleger in die Berechnung einbezogen, sondern die Benutzungsgebühren, die die jeweiligen Hafentreiberbetriebsgesellschaften veranschlagten. Die Eigentumsverhältnisse in Brunsbüttel seien insofern klar, als der entsprechende Anleger zum Verkauf angeboten werde oder auch für einen bekannten Preis gepachtet werden könne.

Abg. Magnussen interessiert darüber hinaus der Vergleich der Fährverbindung mit der bestehenden Fährverbindung Wischhafen-Glückstadt. - Herr Latki unterstreicht, dass diese beiden

Verbindungen schwer zu vergleichen seien, da die Fahrzeit sich deutlich unterscheide, darüber hinaus seien die Schiffe, die zwischen Wischhafen und Glückstadt hin- und herführen, seit geraumer Zeit abgeschrieben. Mögliche Vorteile der Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven könnten ein komfortableres Schiff und die Möglichkeit für Lkw-Fahrer sein, die Fährüberfahrt für vorgeschriebene Pausenzeiten zu nutzen.

Auf eine Frage des Abg. Matthiessen zu Wirtschaftlichkeitsberechnungen für die Unternehmen aus dem Nahbereich führt Herr Latki aus, dass diese naturgemäß ein stärkeres Interesse an einer Fährverbindung hätten und diese sich auch eher für sie rechnete. Für die Fährgesellschaft sei es jedoch nicht möglich, unterschiedliche Preise für unterschiedliche Logistikunternehmen oder Betriebe zu verlangen. Aus diesem Grund habe man auch mit der Idee gespielt, gegebenenfalls etwas zu Zehnerkarten Analoges anzubieten. Insgesamt seien die Gespräche jedoch noch nicht so weit gediehen. Schlussendlich bleibe es dem Betreiber überlassen, entsprechende Regelungen zu treffen.

Einen nicht unerheblichen Anteil an Güterverkehr über die Verbindung würde - so führt Herr Latki auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Tietze aus - auf die Firma Bayer entfallen, die sich unter Umständen auch vorstellen könne, im Vorfeld rabattierte Preise zu entrichten, um später gegebenenfalls bevorzugte Beförderung zu erhalten. Entsprechende Ideen würden dem Betreiber an die Hand gegeben, die Entscheidung müsse jedoch durch ihn gefällt werden.

Abg. Dr. Tietze interessiert sich für die Kommunen und deren Interesse an einer entsprechenden Fährverbindung. - Herr Latki unterstreicht, dass die Kommunen ein Interesse an der Fährverbindung hätten, jedoch gleichzeitig auch das geringste Potenzial zur Unterstützung der Umsetzung. Unter Umständen mehr Potenzial sei durch Städtereisende von der jeweils anderen Seite abzuschöpfen. Der Anleger Steubenhöft sei aufgrund der innenstadtnahen Lage in diesem Zusammenhang besonders interessant.

Auf eine Frage des Abg. Callsen zum Schiffskonzept führt Herr Latki aus, dass man ein Schiffskonzept unterstellt habe, das eine kurze Überfahrt gewährleiste. Dieser Berechnung liege ein Schiffstyp zugrunde, der derzeit so am Markt nicht existiere und aus diesem Grunde entwickelt werden müsse, was mit Kosten verbunden sei. Daraufhin hätten der Betreiber und die Finanzierer gesagt, dass das Risiko einer solchen Investition zu groß sei. Aus diesem Grund habe man sich dazu entschieden, nach gebrauchter Tonnage in einem bestimmten Altersbereich zu suchen. Eine solche Lösung sei aufgrund des deutlich geringeren Preises gebrauchter Tonnage auch unter Berücksichtigung des Wegfalls öffentlicher Förderung immer noch wirtschaftlicher. Eine entsprechende Berechnung sei für diese Variante noch nicht erfolgt, es stehe jedoch zu erwarten, dass 70 bis 80 % des für die schnelle Fährverbindung reali-

sierbaren Potenzials an Passagier- und Frachtaufkommen auch mit einer langsameren Fährverbindung möglich seien. Der Vorteil an gebrauchter Tonnage mit Betreiber sei auch, dass dieser Betreiber auch ein Interesse daran habe, dass seine Schiffe ausgelastet seien.

Abg. Dr. Tietze interessiert sich für die Möglichkeit, eine mit der Fährverbindung Puttgarden-Rødby vergleichbare Eisenbahnanbindung auch auf den Fährschiffen zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel zu realisieren. - Herr Latki weist darauf hin, dass eine derartige Einrichtung voraussichtlich 20 bis 30 % teurer sei und zugleich eine kleinere Ladefläche zur Folge habe. Für die Beladung mit Gütern gebe es aber - über eine direkte Gleisanbindung hinaus - weitere denkbare Möglichkeiten.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu einer möglichen Berechnung von Modellen mit Gebrauchttonnage durch BMC weist Herr Latki darauf hin, dass man zurzeit nicht dafür beauftragt sei. Darüber hinaus stelle sich unter Umständen die Frage in der Weise nicht, wenn die Gebrauchttonnage direkt von einem Betreiber angeboten werde, der auch bereit sei, die entsprechende Verbindung zu betreiben.

Herr Latki führt auf eine Frage des Abg. Magnussen aus, dass Schiffe am Markt vorhanden seien, die infrage kommen könnten. Bei der Diskussion um die Taktung von Fährverbindungen und der Erwägung unterschiedlicher Modelle weist er darauf hin, dass unterschiedliche Betreiber auch unterschiedliche Ansprüche beziehungsweise Erwartungen hätten.

Herr Schleier, stellvertretender Leiter des Referats Häfen und Schifffahrt im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, führt auf eine Frage des Abg. Magnussen zur Beteiligung des Landes an der Fährverbindung aus, dass das Land am Arbeitskreis beteiligt sei. Er weist darüber hinaus darauf hin, dass es um innovativen neuen Schiffbau gehe, wenn Fördermöglichkeiten genutzt werden sollten. Das komme jedoch wahrscheinlich in diesem Fall nicht zum Tragen. Zudem gebe es die Möglichkeit der Investitionsförderung für den Neubau von Hafenanlagen, wenn die Voraussetzungen vorlägen, was jedoch in dem vorliegenden Fall wahrscheinlich ebenfalls nicht gegeben sei. Die Beteiligung oder Unterstützung einer Betreibergesellschaft sei beihilferechtlich unzulässig.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 11 der Tagesordnung:

a) Entwicklung der Zuwanderung, der Einreise von Flüchtlingen und von Asylbewerbern in Schleswig-Holstein

Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der CDU
[Drucksache 18/2160](#)

b) Menschenwürdige Unterbringung sichern! Gemeinsames Konzept von Land und Kommunen zur Unterbringung von Flüchtlingen im Land Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung
[Drucksache 18/2190](#)

(überwiesen am 11. September 2014 an den **Innen- und Rechtsausschuss**, den Sozialausschuss, den Bildungsausschuss, den Wirtschaftsausschuss und den Europaausschuss)

hierzu: [Umdrucke 18/3550, 18/3579, 18/3611, 18/3709, 18/3711](#)

Der Ausschuss nimmt die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der CDU, [Drucksache 18/2160](#), abschließend zur Kenntnis.

Er empfiehlt dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss einstimmig, den Bericht der Landesregierung betreffend Menschenwürdige Unterbringung sichern! Gemeinsames Konzept von Land und Kommunen zur Unterbringung von Flüchtlingen im Land Schleswig-Holstein, [Drucksache 18/2190](#), dem Landtag zur Kenntnisnahme zu empfehlen.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Beschlüsse der 28. Veranstaltung „Jugend im Landtag“

[Umdruck 18/3751](#)

Nach einer kurzen Diskussion kommt der Ausschuss überein, das Präsidium von „Jugend im Landtag“ zu seiner nächsten Sitzung einzuladen.

Punkt 13 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)

hierzu: [Umdrucke 18/3580, 18/3592, 18/3631, 18/3634, 18/3635, 18/3756, 18/3757, 18/3759, 18/3761, 18/3773, 18/3775, 18/3776, 18/3777](#)

Zum Gesetzentwurf der Landesregierung, [Drucksache 18/2234](#), beschließt der Wirtschaftsausschuss, gegenüber dem Finanzausschuss kein eigenes Votum abzugeben und schließt damit seine Beratungen ab.

Punkt 14 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Ausschuss beschließt, in der Zeit vom 20. bis zum 23. April eine Informationsreise nach Kopenhagen durchzuführen und Gespräche mit Vertretern des Folketing, des Verkehrs-, des Wirtschaftsministeriums zu Verkehrs- und Energiefragen zu führen.

Abg. Dr. Tietze spricht sich dafür aus, gegebenenfalls auch einen Abstecher nach Malmö zu machen.

Abg. Dr. Breyer schlägt vor, auch die Themen staatliche Infrastrukturgesellschaft und Radverkehr zu besprechen.

Abg. Callsen regt an, zu einer der nächsten Sitzungen Vertreter der DEGES einzuladen, um unter anderem das Thema Rader Hochbrücke zu besprechen.

Abg. Meyer regt an, die für den 1. Juli terminierte Sitzung des Wirtschaftsausschusses auf den 8. Juli zu verschieben. Der Ausschuss kommt überein, so zu verfahren.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 13:50 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer