

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 51. Sitzung

am Mittwoch, dem 25. März 2015, 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)

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

Hans-Jörn Arp (CDU)

Heiner Rickers (CDU)

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 über die Klage des Kreises Steinburg gegen den im Dezember 2014 vorgelegten Planfeststellungsbeschluss für den A-20-Elbquerungsabschnitt zwischen Glückstadt und Niedersachsen	5
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP) Umdruck 18/4172	
2. Bericht der Landesregierung über baureife Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein sowie die Planungskapazitäten beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr	17
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP) Umdruck 18/4172	
3. Zukunftsgerichtete Energieversorgung von Schiffen im Kieler und Lübecker Hafen sicherstellen	20
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/2338	
4. Gesamtkonzept für eine neue Fehmarnsund-Querung	21
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/2323	
Fehmarnsund-Tunnel zügig planen	
Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/2367 - selbstständig -	
5. Kein Eingriff in die informationelle Selbstbestimmung der Bürgerinnen und Bürger durch „Section Control“ auf unseren Straßen	22
Antrag der Fraktionen von FDP und PIRATEN Drucksache 18/2694 (neu) - 2. Fassung	
6. Eine Strategie für den Nordseeraum entwickeln	23
Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/2496	
Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN Umdruck 18/4066 (neu)	

7. Infrastrukturbericht Schleswig-Holstein	26
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/2558	
8. Atommüll-Zwischenlager in Brunsbüttel	30
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/2661	
9. Ernährungswirtschaft in Schleswig-Holstein	31
Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der SPD Drucksache 18/2478	
10. Perspektiven für die Westküste	32
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/2584	
11. Einrichtung von Tempo-30-Zonen sinnvoll regeln	34
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/2782	
Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Stärkung schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie erhöhter Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern	
Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/2842	
12. Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission 2015	35
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/2750	
13. Bericht über den Stand der interministeriellen Arbeitsgruppe betreffend eines Leitfadens „für mehr frühzeitige Transparenz und Beteiligung bei der Planung von Infrastrukturvorhaben“	36
Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN) Umdruck 18/4187	
14. Verschiedenes	38

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Auf Antrag des Abg. Matthiessen werden gegen die Stimme des Abg. Dr. Breyer mit Zustimmung aller übrigen anwesenden Abgeordneten folgende Punkte von der Tagesordnung abgesetzt:

- a) Fahrradverkehr in Schleswig-Holstein
Antwort der Landesregierung, [Drucksache 18/1806](#)
- b) Schleswig-Holstein fahrradfreundlicher gestalten
Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/1975](#) (neu)
- Privatisierung von Schleswig-Holsteins Küsten und Ufern verhindern
Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/1974](#)

Die insoweit geänderte Tagesordnung wird gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über die Klage des Kreises Steinburg gegen den im Dezember 2014 vorgelegten Planfeststellungsbeschluss für den A-20-Elbquerungsabschnitt zwischen Glückstadt und Niedersachsen

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)
[Umdruck 18/4172](#)

Der Ausschuss beschließt, dem Landrat des Kreises Steinburg, Torsten Wendt, Gelegenheit zu geben, in der Ausschusssitzung mündlich Stellung zu nehmen.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, schickt voraus, dass das Land im Auftrag des Bundes baue. Planfeststellungsverfahren würden nach bestem Wissen und Gewissen durchgeführt. Es gebe gewisse Rahmenbedingungen, die bänden und die nicht beeinflusst werden könnten. In der Regel sei das Ergebnis, dass nicht alle mit Planfeststellungsverfahren einverstanden seien. Es gebe daher kaum Planfeststellungsverfahren, die nicht beklagt seien. Dass Einzelne gegen dieses Planfeststellungsverfahren klagten, zeige, dass nicht immer nur Naturschutzbelange berührt seien.

Die Planfeststellungsverfahren würden gerichtlich überprüft. Das sei an sich nichts Ungewöhnliches. Auch dass der Kreis seine Rechte wahrnehme, sei nichts Ungewöhnliches. Die Landesregierung sei allerdings etwas irritiert gewesen, mit einer Fristsetzung von 24 Stunden zu einer Reaktion aufgefordert zu werden.

Der Planfeststellungsbeschluss sei noch im Dezember 2014 erlassen worden, weil man sich bereits im zweiten Erörterungsverfahren befunden habe und es nur noch um die Erörterung der Erwiderung im zweiten Änderungsverfahren gegangen sei. Aus Sicht der Landesregierung sei keine weitere Erörterung notwendig gewesen. Wäre eine weitere Erörterung durchgeführt worden, hätten wichtige Umweltuntersuchungen erneut durchgeführt werden müssen; die Umweltuntersuchungen unterlägen gewissen „Verfalldaten“.

Das Ministerium stehe im Gespräch mit den Umweltverbänden, die sich in ihren Rechten beschnitten gefühlt hätten. Aus Sicht des Ministeriums sei dem nicht so.

Im Folgenden bezieht er sich auf die Klage des Kreises Steinburg. Dabei gehe es um den Brandschutz im Tunnel. Es gebe die feste Regelung, dass die örtliche Feuerwehr für den Brandschutz der technischen Bauwerke zuständig sei. Das sei bei der Rader Hochbrücke genauso wie bei einem Tunnel der geplanten Qualität. Die Freiwillige Feuerwehr Kollmar habe dem Ministerium gegenüber frühzeitig erklärt, dass sie sich überfordert fühle. Das Ministerium habe erklärt, dass es aufgrund der brandschutzrechtlichen Vorgaben ein eindeutig geringeres Risiko gebe, als von der dortigen Feuerwehr befürchtet werde. Die Landesregierung habe immer eine Brandbekämpfungsanlage gefordert. Das seien technische Anlagen, die im Falle eines Brandes mit Wasser arbeiteten. Der Bund habe diese aber nicht genehmigt, weil sie in manchen Brandfällen kontraproduktiv seien. Der Bund sei dabei, die Brandschutzkonzeption für Tunnelanlagen in Deutschland zu bearbeiten. Man befindet sich also in einer offenen Situation. Das sei immer wieder kommuniziert worden. Er habe dazu mit dem zuständigen Staatssekretär des Bundes mehrere Schriftwechsel geführt.

Der Planfeststellungsbeschluss sei also auf dem Stand der derzeitigen Erkenntnisse erlassen worden. Parallel werde auf weitere Beteiligte zugegangen werden. Die Frage sei beispielsweise, unter welchen Bedingungen die Feuerwehr Glückstadt bereit und fähig wäre, der Feuerwehr Kollmar unter die Arme zu greifen. Das Problem bestehe auf der niedersächsischen Seite theoretisch auch; allerdings gebe es bisher keine Erkenntnisse darüber, dass sich Gemeinden überfordert fühlten.

Er könne nachvollziehen, dass der Kreis unruhig sei. Er sei daher froh darüber, dass es gelungen sei, ein Treffen in der kommenden Woche zu vereinbaren. Landrat Wendt und er würden

sich über Struktur und Prozess von möglichen Einigungen austauschen. Dann werde der LBV zusammen mit den dafür zuständigen Personen der Landesregierung, mit dem Kreis und den Gemeinden einen Weg finden.

Geredet werde über einen Tunnel, der nach derzeitigem Stand nicht vor 2020 eröffnet werde. Er wiederholt, der Bund überarbeite derzeit seine kompletten Brandschutzbestimmungen. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit könne gesagt werden, dass der Stand der Dinge in Sachen Brandschutz, wie er im Planfeststellungsbeschluss festgelegt worden sei, noch nicht der Weisheit letzter Schluss sei. Das sei für das Planfeststellungsverfahren unschädlich, für die Betroffenen allerdings von zentraler Bedeutung.

Das Verständnis des Ministeriums für die Klage des Deich- und Hauptsielverbandes sei nur begrenzt. Es gehe darum, dass für die Baumaßnahme Gräben verlegt werden müssten. Der Deich- und Hauptsielverband verlange, dass auf beiden Seiten des Grabens je 5 m Raum gelassen werde, damit an beiden Seiten an dem Graben gearbeitet werden könne. Das Angebot des Ministeriums sei gewesen, Raum auf einer Seite zu lassen und für dadurch zusätzlich entstehende Aufwendungen die Kosten zu erstatten. Das Ministerium habe wenig Verständnis dafür, dass der Deich- und Hauptsielverband auf seiner Position beharre. Das müsse rechtlich geklärt werden. Dass das Land in das Eigentum von Landwirten zögerlich eingreifen wolle, sei mit Blick auf den Flächenverbrauch, der mit einem solchen Bauprojekt vorhanden sei, wohl nachvollziehbar.

Landrat Wendt stellt die Sichtweise des Kreises vor: Der Kreis Steinburg habe seit 2007 an Gesprächen mit Vertretern des Landes teilgenommen. Es sei auch über den Brandschutz gesprochen worden. Es habe unterschiedliche Aussagen gegeben. Auch das Innenministerium sei beteiligt gewesen. Es habe Aussagen dahin gehend gegeben, dass die Dorffirewehr Kollmar in keiner Weise für einen Tunnelleinsatz als leistungsfähig einzustufen sei. Es gebe auch die Stellungnahme, dass deutlich sei, dass Werksfeuerwehr und Brandunterdrückungsanlage parallel zueinander funktionieren müssten und es kein Entweder-oder gebe.

Im Jahre 2010 habe es mit den aktiven Brandschützern vor Ort eine Konferenz unter Beteiligung des Landes gegeben. Anwesend gewesen seien auch Staatssekretär Ferlemann, Staatssekretärin Dr. von Klaeden und die aktiven Brandschützer vor Ort. Dabei sei es nicht zu einer Einigung gekommen.

Er habe zuletzt ein Gespräch mit dem ehemaligen Innenminister Breitner geführt. Dieser habe sinngemäß gesagt, dass er sich für eine vernünftige Lösung verwenden wolle, und eine automatische Brandbekämpfungsanlage angesprochen.

Festzustellen sei, dass im Planfeststellungsbeschluss keine automatische Brandbekämpfungsanlage vorgesehen sei, auch keine Werksfeuerwehr, sondern nur die Freiwillige Feuerwehr Kollmar. Rechtlicher Rahmen sei § 17 des Brandschutzgesetzes des Landes Schleswig-Holstein. Daraus ergebe sich, dass eine Werksfeuerwehr ausschließlich vom Kreis beantragt werden könne. Der Kreis sehe eine Werksfeuerwehr immer noch als einen möglichen Lösungsansatz. Auf Seite 242 des Planfeststellungsbeschlusses befinde sich die Aussage, dass es eine Werksfeuerwehr nicht geben werde. Das könne der Kreis nicht akzeptieren.

Das Thema sei sehr komplex. Es gebe unterschiedliche Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten. Aus dem Planfeststellungsbeschluss gehe hervor, dass man sich mit der technischen Herrichtung des Tunnels intensiv auseinandergesetzt und Gedanken gemacht habe. Beim Thema Brandschutz sei es aber sehr vage geblieben. Er vertrete die Auffassung, dass man sich die Option einer Werksfeuerwehr offenhalten sollte.

Zur Wirkungsweise der Klage des Kreises Steinburg führt er aus, dass die Erhebung der Klage dem Kreis sehr schwergefallen sei, da klar gewesen sei, welches öffentliche Echo eine derartige Klage haben werde.

Er betont, der Kreis Steinburg sei nicht gegen die A 20. Der Kreistag habe sich - mit Ausnahme einer Fraktion - für den Bau der A 20 ausgesprochen. Vor diesem Hintergrund freue er sich, dass Minister Meyer seinen Vorschlag aufgegriffen habe. Er habe Gespräche angeboten und angeboten, auf Fachebene zu versuchen, die Probleme einer sachgerechten Lösung zuzuführen. Das Ziel seiner Arbeit sei, dass drei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zurückgezogen würden, nämlich die Klage der Gemeinde Kollmar, die Klage des Deich- und Hauptsiedlerverbandes sowie die Klage des Kreises Steinburg.

Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, in dem Planfeststellungsbeschluss stehe nicht, dass es keine Werksfeuerwehr geben werde, sondern dass die Planfeststellung eine Werksfeuerwehr nicht auferlegen werde. Es sei unbenommen, so etwas auf den Weg zu bringen. Er weise darauf hin, dass es nach seiner Kenntnis in Zentraleuropa keine Tunnelanlagen gebe, die eine Werksfeuerwehr hätten. Im Hinblick auf eine Brandsituation in einem Tunnel macht er darauf aufmerksam, dass, sofern es in einem Tunnel brenne, Feuerwehrleute nur begrenzt Zutritt hätten. Sie dürften bis zu 200 m in den Tunnel und in die Rettungsgänge. In jeder Brandsituation in einem Tunnel müssten die Personen darin versuchen, herauszukommen. Feuerwehrleute dürften den Tunnel aufgrund der Temperaturen und der giftigen Gase nicht betreten. Deshalb wäre eine Werksfeuerwehr aus seiner Sicht ein Pflaster, das nicht helfe, aber vom Land betrieben und finanziert werden müsste. Deshalb sei das Land insgesamt zurückhaltend. Es gebe aber keine Auflage, dass es keine geben dürfe.

Abg. Arp legt dar, der Flurschaden, der durch die Klage des Kreises Steinburg entstanden sei, sei so groß, dass er auch mit einer Rücknahme der Klage nicht mehr wettgemacht werden könne. Nach heutigem Stand werde es vermutlich ein ÖPP-Projekt werden. Bei einem solchen Projekt übernehme ein privater Betreiber die Verantwortung für das Tunnelprojekt. Dieser habe ein ureigenes Interesse, alle Sicherheitsstandards zu erfüllen. Ob es ein ÖPP-Projekt werde, werde bis zum Sommer in Berlin entschieden. Der Tunnel stehe in Mittelkonkurrenz zu mehreren anderen Projekten. Durch die Klage werde die Mittelvergabe für das Projekt infrage gestellt. Durch die Klage werde nämlich der Eindruck erweckt, dass der Kreis den Tunnel nicht wolle. Daneben werde auch die Reihenfolge des Baus der A 20 und der A 21 infrage gestellt.

Vor dem Hintergrund, dass bereits seit Jahren verhandelt werde, äußert sein Unverständnis darüber, dass zum Thema Brandschutz keine Einigung hergestellt werden können. Außerdem stellt er die Frage, ob der Kreis überhaupt klageberechtigt sei. Er halte die Klage für die Westküste für ein katastrophales Signal und fordert den Landrat auf, so schnell wie möglich dafür zu sorgen, dass die Klage zurückgezogen werde.

Abg. Matthiessen erkundigt sich nach der Situation in Niedersachsen sowie den Kostenträgern.

Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, für eine Brandbekämpfungsanlage wäre der Bund zuständig, für eine Werksfeuerwehr das Land. Auf der niedersächsischen Seite sei es dieselbe Konstellation; es gebe dort aber keine Gemeinde, die sich überfordert fühle.

Landrat Wendt legt dar, die kurze Fristsetzung sei damit zu begründen, dass der Hauptausschuss kurzfristig befasst worden sei. Vorschlag sei gewesen, mit Blick auf die Präjudizwirkung auf eine Werksfeuerwehr zu verzichten. In der Tat sei lange über das Thema diskutiert worden, und es sei keine Lösung gefunden worden. Das halte er für bedauerlich. Dass es keine Werksfeuerwehr in Deutschland gebe, sei falsch. Es gebe eine Werksfeuerwehr für den Rennsteigtunnel in Thüringen. Die Rettungsstaffel sei professionell mit fünf bis sechs Personen ausgestattet. Die Bereitstellung diene dazu, dass Fristen einzuhalten, die der Landtag im Rettungsdienstgesetz beschlossen habe. In Schleswig-Holstein müsse nach 12 Minuten ein Rettungswagen da sein; die Feuerwehr müsse nach einem Erlass des Innenministeriums innerhalb von 10 Minuten vor Ort sein. Auch bei der Deutschen Bahn in Niedersachsen gebe es in Gebirgszügen professionelle Mitarbeiter, nämlich die Berufsfeuerwehr, die etwa den Rettungstunnel in Hildesheim besetzt habe und bei einem schweren Unglück unverzüglich ausrücke.

Er wolle kein Plädoyer für eine totale Sicherheit halten, da ihm durchaus bewusst sei, dass es eine hundertprozentige Sicherheit nicht gebe. Es müsse aber ein vertretbares Maß an Sicherheit vorhanden sein. Es sei in Ordnung, wenn das Ministerium die Aussage treffe, dass das - gegebenenfalls auch gemeinsam mit Niedersachsen - zu einem späteren Zeitpunkt entwickelt werden solle. Er wolle sich aber jede Möglichkeit offenhalten, eine adäquate Lösung zu entwickeln.

Zunächst wendet sich Abg. Voß gegen die Argumentation des Abg. Arp; dieser trete nach seiner Auffassung als „A-20-Junkie“ auf. Zur Klage des Deich- und Hauptsielverbandes vertritt er die Auffassung, dass die Vorschriften eingehalten werden müssten und, sofern beidseitig 5 m Randstreifen vorgeschrieben seien, dies auch hier umgesetzt werden müsse. Insofern könne er die Klage nachvollziehen.

Auch er führt aus, dass über das Problem seit sieben Jahren diskutiert werde. Wenn nunmehr bei der Planfeststellung dieser Punkt nicht ausgeräumt sei, halte er das für schwierig. Vor diesem Hintergrund halte er das Handeln der Gemeinde und des Kreises für erforderlich. Wolle man eine saubere Planung, müsse dieses Problem auch sauber abgearbeitet werden. In diesem Zusammenhang erinnere er an das Großprojekt des Berliner Flughafens. Auch da hätten die Probleme damit begonnen, dass das Thema Brandschutz nicht sauber abgearbeitet gewesen sei.

Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass es dort noch ein paar mehr Probleme gegeben habe. Das sei aber heute nicht Thema. Er - so für seine Fraktion - könne nachvollziehen, dass es in der Region Probleme gebe; hätte sich aber gewünscht, wenn diese im Vorhinein hätten geklärt werden können. Deshalb freue es ihn, dass es einen Gesprächstermin zwischen dem Kreis und der Landesregierung gebe. Er hoffe, dass es zu einer schnellen Einigung komme.

Abg. Dr. Tietze weist darauf hin, dass man sich nach seiner Erfahrung als Kommunalpolitiker mit dem Brandschutz besser nicht anlege. Auch ihn beschäftige das Thema Brandschutz. Nach seiner Auffassung müsse, wenn ein Planfeststellungsbeschluss erlassen werde, eine Gesamtkonzeption vorliegen. Auch die Richtlinie zur Ausstattung von Straßentunneln mache deutlich, dass es ein Zusammenspiel der unterschiedlichen Kräfte geben müsse. Das Gesamtkonzept schein keine Rolle gespielt zu haben. Dazu bittet er um Stellungnahme.

Er geht sodann auf das Thema Einsatzzeiten von Freiwilligen Feuerwehren insbesondere im ländlichen Raum ein. Die Situation werde schwierig, wenn vor dem Hintergrund des demografischen Wandels oder aus beruflichen Gründen der Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr

ein Einsatz innerhalb bestimmter Zeiten nicht gewährleistet werden könne. Er könne sich daher nicht vorstellen, wie eine kleine Freiwillige Feuerwehr für ein solches Projekt verantwortlich sein solle. Hier würde er von einer totalen Überforderung sprechen. Etwas anderes als eine professionelle Feuerwehr könne er sich für ein solches Projekt nicht vorstellen. Er habe den Landrat so verstanden, dass er sich genau auf diesen Punkt beziehe. Damit nehme er die örtliche Daseinsvorsorge wahr, die Aufgabe des Kreises sei.

Auch vor dem Hintergrund von Erfahrungen bei anderen Großprojekten, auch Tunnelprojekten, verstehe er nicht, wie man einen Landrat unter den Generalverdacht stellen könne, er wolle den Bau der A 20 verzögern.

Landrat Wendt betont, sein Wunsch sei es, in Gespräche einzutreten. Auf Sach- und Fachebene werde versucht werden, so schnell wie möglich eine praktikable Lösung zu erarbeiten.

Er habe Gespräche mit der IHK und dem Unternehmerverband Unterelbe geführt. Der Unternehmerverband Unterelbe habe nach seinem Gespräch gesagt, dass er Verständnis für den Kreis habe. Der Kreis sei im Moment konstruktiv und nicht destruktiv dabei. Es habe auch negative Äußerungen gegeben. Insgesamt aber habe der Kreis viel Unterstützung erfahren, so auch vom Beyer-Werk Brunsbüttel.

Staatssekretär Dr. Nägele betont, dass der Planfeststellungsbeschluss ein geschlossenes Konzept zur Rettung enthalte. Das werde auch von keinem der Beteiligten infrage gestellt. Infrage gestellt werde nur die Leistungsfähigkeit der Freiwilligen Feuerwehr Kollmar. Die Beantwortung der Frage, wie Rettungskräfte bereitgestellt würden, sei nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

Gearbeitet werde auf der Basis des Landesfeuerwehrgesetzes, in dem die genannten Zeiträume geregelt seien. Die erste Feuerwehr, die einsatzfähig sei, sei die Feuerwehr Kollmar. Auch er vertrete nicht die Auffassung, dass sie mit den heutigen Spritzenwagen in der Lage sei, etwa in den Tunnel hineinzufahren. In der Regel würden - vergleichbar wie bei anderen Großprojekten dieser Art auch - entweder professionelle Kräfte angestellt oder spezielle Schulungen - wie in der Schweiz - durchgeführt. Das alles seien Dinge, die einem Planfeststellungsbeschluss folgten. Im Planfeststellungsbeschluss werde nur festgelegt, wie viele Kräfte in welcher Zeit vor Ort sein müssten. Deshalb werde auch mit der Feuerwehr Glückstadt über deren Einsatzmöglichkeit gesprochen. Klar sei, dass dieser Teil des Konzeptes noch zu bearbeiten sei. Es sei aber normal, dass sechs, acht, zehn Jahre vor Fertigstellung eines solchen Projektes noch nicht alle Detailfragen geklärt seien.

Es gebe ein paralleles Planfeststellungsverfahren beim Fehmarnbelt-Tunnel. Mit der Stadt Fehmarn gebe es derartige Schwierigkeiten nicht. Auch dort werde es keine Werksfeuerwehr und keine Sonderstrukturen geben. Er verstehe zwar die Sorgen der Gemeinde Kollmar, nicht aber, warum Klage erhoben worden sei. Das sei eine politische Entscheidung des Kreises gewesen. Dem liege aber nicht ein fehlendes Konzept zur Brandrettung vor. Das sei komplett ausgearbeitet. Sonst wäre der Planfeststellungsbeschluss in dieser Form angreifbar.

Es handele sich - so auf Nachfrage des Abg. Dr. Tietze - um zwei Planfeststellungsbeschlüsse, einen des Landes Schleswig-Holstein und einen des Landes Niedersachsen. Das Land Niedersachsen sei zeitlich etwas hinter dem Verfahren von Schleswig-Holstein. Die Brandbekämpfung sei ein von jeder Seite zu bewältigendes Problem. Er wiederhole, dass Feuerwehrleute im Brandfall höchstens 200 m in den Tunnel hineingehen dürften. Die Rettungsvoraussetzungen müssten auf beiden Seiten gegeben sein. Sie seien bundesweit dieselben. Es gebe keine dezidierten Werksfeuerwehren. Richtig sei, dass bestimmte Feuerwehren professionelle Kräfte mit an Bord hätten. So liege beispielsweise die Tunnelrettung bei der Deutschen Bahn in der Hand von Berufsfeuerwehren, die in der Benutzung der Züge selbst geschult würden. Es sei aber nicht so, dass mit Werksfeuerwehren gearbeitet würde. Nur dieser Punkt sei im Planfeststellungsbeschluss als Auflage ausgeschlossen worden.

Abg. Dr. Breyer legt für die Piratenfraktion dar, so sehr seine Fraktion für den Weiterbau der A 20 eintrete, so sehr werde auch die Position des Kreises verstanden. Er finde, der Kreis mache sich um den Brandschutz verdient. Die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger müsse gewährleistet werden. Er verstehe auch, dass zur Sicherung der Rechtsposition eine Klagefrist habe eingehalten werden müssen, und erkenne an, dass der Kreis nach wie vor gesprächsbereit sei. Festgehalten werden müsse, dass der Kreis auch vorher immer einigungs- und gesprächsbereit gewesen sei.

Zu befürchten sei - wie auch bei anderen Verkehrsprojekten -, dass die Kosten aus politischen Gründen heruntergerechnet würden, um die Realisierung leichter zu ermöglichen - gerade, da es als ÖPP-Projekt geplant sei, was er entschieden ablehne.

Sofern er den Streit richtig verstehe, gehe es nur um die Frage, ob für die Zukunft verbindlich ausgeschlossen sei, eine Werksfeuerwehr anzuordnen. Er verstehe die Äußerung von Staatssekretär Dr. Nägele so, dass das nur im Moment nicht angeordnet worden sei, aber für die Zukunft nicht ausgeschlossen werde. Es schlage daher vor, das dem Kreis schriftlich zu bestätigen. Damit wäre kein Präjudiz geschaffen. Er möchte wissen, ob mit seinem Vorschlag dem Anliegen von Landrat Wendt Rechnung getragen würde.

Abg. Magnussen nimmt Bezug auf die Ausführungen des Abg. Dr. Tietze und legt dar, die Freiwillige Feuerwehr Brunsbüttel sei erste Feuerwehr für die Industrie in Brunsbüttel. Neben der Werksfeuerwehr Bayer gebe es keine weiteren Werksfeuerwehren. Er erkundigt sich nach einer Kostenübernahme für eine mögliche Ausrüstung der Freiwilligen Feuerwehr Kollmar, sofern sie personell in der Lage wäre, den Brandschutz zu übernehmen. Im Übrigen irritiere ihn nach den heutigen Aussagen, dass es nach sieben Jahr Diskussion nicht zu einer Lösung gekommen sei. Er sehe hier eher das Land und weniger den Kreis in der Verantwortung. Außerdem erkundigt er sich danach, ob auch Gespräche mit den umliegenden Werksfeuerwehren stattgefunden hätten.

Abg. Arp wendet sich den Ausführungen des Abg. Dr. Tietze zu und legt dar, jeder habe Verständnis dafür, dass die Freiwillige Feuerwehr in Kollmar diese Aufgabe nicht leisten könne. Er erinnert im Übrigen daran, dass sich der Wirtschaftsausschuss bereits in einer der vorherigen Legislaturperioden mit dem Thema Brandschutz beschäftigt habe. Für hilfreich habe er die Aussage des Landesfeuerwehrverbandes gehalten, sie wollten keine Infrastrukturprojekte verhindern. Er wiederholt, dass der Flurschaden, der durch die Klage ausgelöst worden sei, enorm hoch sei und bundesweit Wellen geschlagen habe. Dies hätte vermieden werden können, wenn man im Vorwege zu einer Einigung gekommen wäre.

Er fährt fort, er habe noch niemanden getroffen, der Verständnis für die Klage des Kreises geäußert habe. In der Sache gebe es bereits eine Klage der Gemeinde Kollmar; vor diesem Hintergrund wäre die Klage des Kreises nicht notwendig gewesen.

Staatssekretär Dr. Nägele wendet sich zunächst den Ausführungen des Abg. Dr. Breyer zu und verwehrt sich gegen das Wort „Kostenkosmetik“. Gearbeitet werde auf der Grundlage bestehender Richtlinien. Umgesetzt werde das, was zurzeit Recht und Gesetz sei. Es gebe keinerlei Anweisungen des Bundes, im Planfeststellungsverfahren Kosten irgendwo hinzurechnen. Das sei eine Unterstellung, die er dezidiert zurückweise.

Er werde auch nicht schriftlich bestätigen, dass eine Werksfeuerwehr eine mögliche Lösung sei, weil sie aus der Sicht des Innenministeriums und des Wirtschaftsministeriums keine Lösung sei. Hier solle nicht für ein erstes Tunnelprojekt in Deutschland eine Werksfeuerwehr angestrebt werden. Das habe viel mit Grundsatzfragen des Brandschutzes zu tun. Der Brandschutz sei ein auch über die Feuerwehrabgabe finanziertes System. Die Kreise hätten viele Gestaltungsmöglichkeiten. Die Ausrüstung von örtlichen Feuerwehren werde gern gefördert. Die Finanzierung örtlicher Feuerwehren aber sei Aufgabe des Kreises, der bei der Verteilung der entsprechend erhobenen Mittel dafür sorgen müsse, dass die Feuerwehren technisch in der

Lage seien, ihren Aufgaben nachzukommen. Dass sie personell dies nicht könnten, lasse sich mit Geld kaum beeinflussen.

Die Stadt Brunsbüttel habe jetzt zehn Stellen ausgeschrieben, um die Freiwillige Feuerwehr mit professionellen Kräften zu unterstützen. Das sei der Worst Case, ändere aber nichts an der Zuständigkeitsregelung.

Darüber, wie das Land unterstütze, könne diskutiert werden. Er werde aber kein Schreiben verfassen, in dem stehe, dass das ein gangbarer Weg sei, da er ihn nach seinem derzeitigen Stand der Kenntnisse dezidiert ausschließe.

An Abg. Magnussen gerichtet legt er dar, dass Gespräche insbesondere auf der Ebene des LBV stattgefunden hätten. Das sei der ausführende Partner, wenn es um die Bundesauftragsverwaltung gehe. Ergebnis sei, dass sich die Gespräche beim Thema Brandbekämpfungsanlage verhärtet hätten. Er habe sich eingeschaltet und zweimal vom Bund gesagt bekommen, dass es eine solche nicht geben werde. Der Bund sei Auftraggeber. Er könne nicht ein Projekt in die Hand nehmen, das enorme Kosten verursache und von Brandschutzexperten als nicht tauglich qualifiziert werde. Der Bund wolle eine derartige Anlage dezidiert nicht. Sollte er seine Position ändern, habe das Land damit kein Problem.

Einen Zusammenhang zum Thema Brandschutzgesetzänderung - wie von Abg. Magnussen angesprochen - sehe er nicht. Im Übrigen seien die in der Nähe gelegenen Werksfeuerwehren zu weit weg, um die Einsatzzeiten realisieren zu können. Der Zeitraum von zehn Minuten könnte durch Glückstadt erreicht werden. Es werde an einer Lösung gearbeitet. Notwendig sei eine für alle brauchbare Lösung, auch für die Gemeinde Kollmar. Es helfe nichts, einem kleinen Ort Aufgaben zu übertragen, die physisch nicht zu bewältigen seien. Das Ministerium werde sich allerdings nicht mit irgendeinem Schreiben vorfestlegen. Aus seiner Sicht sei eine Vorfestlegung durch den Planfeststellungsbeschluss in einem erträglichen Maß gehalten. Auf dieser Basis würden die Gespräche mit dem Kreis geführt.

Landrat Wendt legt dar, der Kreis werde in seiner Zuständigkeit an einer Alarm- und Ausrückordnung arbeiten, wenn es zum Bau der A 20 komme und der Tunnel errichtet werde. Das sei Aufgabe des Kreises. Er bitte daher darum, dass der Kreis in Gespräche eingebunden werde, sofern es denn Gespräche mit Glückstadt gebe.

Die Frage, ob der Kreis die Klage zurücknehmen würde, wenn es eine entsprechende Erklärung gebe, dass man sich zumindest die Möglichkeit offenhalte, eine Werksfeuerwehr einzurichten, bejaht er.

Hinsichtlich der Kosten bei der Aufrüstung einer Feuerwehr führt er aus, es gebe Mittel aus der Feuerschutzsteuer, die der Kreis verwalte. Diese Mittel würden zielgerichtet eingesetzt werden, um bestimmte Beschaffungsmaßnahmen der Freiwilligen Feuerwehr Kollmar oder einer anderen Feuerwehr mit zu befördern.

Abg. Rickers erkundigt sich danach, inwieweit Brandschutz im Rahmen der Genehmigung aufgearbeitet werde und inwieweit bestimmte Feuerwehren betroffen wären.

Abg. Dr. Tietze wendet sich den Ausführungen des Abg. Arp zu und legt dar, er habe die Ausführungen des Vertreters des Kreises so verstanden, dass der Kreis seine Rechte wahre. Diese Rechtewahrung sollte dem Kreis nicht abgesprochen werden. Er habe die Ausführungen des Weiteren so verstanden, dass der Kreis auch für die kreisangehörige Gemeinde Kollmar und die dort engagierte Freiwillige Feuerwehr streite. Er vertritt weiter die Auffassung, dass, sofern es ein ÖPP-Modell gebe, auch die sicherheitstechnischen Belange innerhalb dieses Modells getragen werden müssten.

Abg. Dr. Breyer legt dar, ihm gehe es nicht um den Vorschlag, dass das Ministerium dem Kreis bestätige, dass die Werksfeuerwehr ein mögliches Modell sei, sondern lediglich darum, dass der Planfeststellungsbeschluss juristisch keine Vorfestlegung in dieser Frage sei. Dem Kreis gehe es - so habe er dies verstanden - nur darum, dass die Frage offengehalten werde; schließe das Land diese Möglichkeit rechtlich nicht aus, könne dies jederzeit schriftlich bestätigt werden.

Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, unterschieden werden müsse zwischen dem Einsatzkonzept und den baulichen Voraussetzungen. Das alles sei Teil des Planfeststellungsbeschlusses. Das Einsatzkonzept selbst werde spätestens zur Eröffnung vorliegen müssen. Auch der Flughafen Berlin habe nicht das Problem, dass das Einsatzkonzept nicht vorliege, sondern dass die technische Anlage nicht abnahmefähig sei. Hier gehe es dediziert um die Frage der möglichen Konzepte.

An Abg. Dr. Breyer äußert er dar, dass der Ausschuss gerade Zeuge eines ersten vorsichtigen Gespräches des Kreises mit dem Ministerium geworden sei. Ihm seien nur die Klage und die ultimative Aufforderung des Kreises bekannt. Er und der Landrat würden sich, aufbauend auf ein Schreiben des Landrates von vor wenigen Tagen, zusammensetzen und versuchen, einen Weg zu finden. Davon sei er nach dem Stand der Dinge überzeugt. Der Ausschuss werde dann darüber informiert werden. Er habe seine Interpretation des Planfeststellungsbeschlusses vorgetragen, der Landrat habe seine Interpretation vorgeschlagen. In dem Gespräch, in dem sicherlich auch der Direktor des LEV beteiligt sei, werde über das Verfahren gesprochen wer-

den. Dann werde darüber nachgedacht werden, ob weitere Gespräche beispielsweise mit Vertretern des Innenministeriums geführt würden, um Details zu bearbeiten.

Er bietet an, den Ausschuss schriftlich über das Verfahren zu informieren. Außerdem bietet er an, dem Ausschuss in der nächsten Sitzung über den Stand des Verfahrens zu berichten. Bezüglich der anderen vorliegenden Klagen erwarte er nicht, dass man über Gespräche zu einer Einigung komme.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über baureife Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein sowie die Planungskapazitäten beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

[Umdruck 18/4172](#)

Der Vorsitzende bittet für seine Fraktion vor dem Hintergrund aktueller Presseberichterstattungen um entsprechende Berichterstattung der Landesregierung und fragt, ob beim Landesbetrieb zusätzliche Planungskapazitäten notwendig seien. Ferner spricht er in diesem Zusammenhang zusätzlich ausgeschriebene Stellen für Bauingenieurinnen und Bauingenieure an.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, legt dar, knapp drei Jahre nach Übernahme der Verantwortung im Ministerium sei es in der Tat zunehmend schwierig zu sagen, dass das alles nicht die jetzige Landesregierung gewesen sei. Er erinnert daran, dass es eine gemeinsame Verständigung darüber gebe, den dem Konsolidierungspfad, den die alte Landesregierung festgeschrieben habe, festzuhalten. Davon seien die Landesbetriebe in gleichem Maß betroffen. Das bedeute einen Abbau des Personals um 20 %. Am Personalbestand des Ministeriums sei ablesbar, dass dies konsequent durchgehalten werde. Die Abteilungen seien von fünf auf vier reduziert worden. Bisher seien über 10 % der Stellen abgebaut worden. Das treffe den LBV in gleichem Maße. Er arbeite seit Jahren, nicht erst seit der Regierungsübernahme von Rot-Grün-Blau, mit dem System, nur erkennbar umsetzbare Projekte auch planerisch voranzutreiben. Deshalb gebe es seit Jahren nichts „in der Schublade“.

Der LBV habe 2012 Planungskapazitäten im selben Umfang wie heute gehabt. Viel diskutiert worden sei über die Planfeststellungsbehörde. Zu berücksichtigen sei aber, dass vor einer Planfeststellung eine Planung erfolgen müsse, was personell aufwendig sei. Jedes Bauprojekt habe 18 bis 20 % Planungskosten, die komplett vom Land getragen würden. Werde das Bauprojekt verwirklicht und handele es sich um ein Bundesprojekt, würden dem Land 3 % dieser Kosten erstattet.

Gehe man in die Vorplanung, müsse man bei einem Projekt wie der B 207 mit 20 Millionen € in die Vorfinanzierung gehen.

Das Urteil zur A 20 habe Schleswig-Holstein bei allen Vorhaben zurückgeworfen, weil ein zentrales Leitdokument, nämlich die Frage, wie Fledermauspopulationen und Bewegungsmuster erfasst würden, infrage gestellt worden sei. Dieses habe für alle Projekte, die nicht planfestgestellt gewesen seien, wiederholt werden müssen. Deshalb gebe es seit zwei Jahren kein Baurecht.

Parallel dazu sei wahrgenommen worden, dass es sowohl aufseiten des Bundes als auch aufseiten des Landes Bemühungen gebe, Etats aufzustocken. Die Tatsache, dass in 2015 30 Millionen € für die Sanierung der Landesstraßen zur Verfügung stünden, bedeute, dass Planungskosten in Höhe von 6 Millionen € anfielen. Das sei nicht absehbar gewesen. Übernommen worden sei ein Etat, in dem etwa 15 Millionen € für Sanierung bereitgestanden hätten. Das sei eine Herausforderung für den Landesbetrieb. Wahrgenommen werde auch, dass der Bund erkenne, dass die Infrastrukturdiskussion, die Schleswig-Holstein mit angestoßen habe, Fuß fasse und Geld zur Verfügung gestellt werden müsse. Darauf aufbauend werde seit geraumer Zeit an dem Ausbau der Planungskapazitäten im Konsolidierungspfad gearbeitet.

Zunächst einmal gebe es die Planfeststellungsbehörde, die durch Abtrennung der Planfeststellung Energietrassen auf 12 Stellen zusammengeschrumpft sei. Diese sei wieder auf 20 Stellen aufgestockt worden und solle weiter aufgestockt werden. Ohne Nennung einer Zahl sei eine allgemeine Ausschreibung gestartet worden, um Ingenieurinnen und Ingenieure zu gewinnen, mit denen die möglichen Bundes- und Landesprojekte betraut werden sollten. Das Ministerium sei im Gespräch, wie dies finanziert werden könne. Klar sei, dass das Personal benötigt werde, um die Projekte zu verwirklichen.

In den vergangenen Jahren seien manchmal keine zusätzlichen Mittel abgerufen worden; es seien aber keine Mittel verloren worden. Im letzten Jahr sei zunächst zusätzlich angemeldet worden; diese Mittel seien aber nicht abgerufen worden. Es sei nicht so, dass aus dem verfügbaren Rahmen Mittel zurückgegeben worden seien. Im letzten Jahr lasse sich das mit technischen Problemen bei der Abwicklung einer Baustelle erklären.

Der Schwerpunkt in Schleswig-Holstein liege auf dem Erhalt. Nach allen vorliegenden Erkenntnissen stünden die zusätzlichen Mittel des Bundes sowohl für Erhalt als auch für Neubau zur Verfügung. Im Übrigen sei bei Verkehrsprojekten der Königsteiner Schlüssel nie angewandt worden. Es gehe um einen nach Straßenkilometer und Benutzung ermittelten Schlüssel. Das Land könne im kommenden Jahr zusätzliche Erhaltungsmaßnahmen in Höhe von 10 Millionen € dann in Höhe von 20 Millionen € einsetzen, da auch die Bundeslandstraßen einem deutlichen Verschleiß unterlägen. Das Land werde die zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel binden. Dafür gebe es das Einverständnis im Kabinett. Es würden auch Wege

gefunden werden, im Rahmen des Konsolidierungspfades die zusätzlichen Ingenieurinnen und Ingenieure einzubinden.

Auch der Vorsitzende stellt für seine Fraktion fest, er halte es für notwendig, die Planungskapazitäten im Land zu erhöhen. Er weist darauf hin, dass es nach Presseberichterstattungen Äußerungen des Bundestagsabgeordneten Brackmann gebe, nach denen in den nächsten Jahren in Schleswig-Holstein 65 Millionen € für Sanierungsmaßnahmen ausgegeben werden könnten, mit denen ein Fünftel des Sanierungsstaus auf Bundesfernstraßen beseitigt werden könne.

Staatssekretär Dr. Nägele bestätigt, dass die Mittel ausgegeben werden könnten. Nach den ihm zur Verfügung stehenden Pressemitteilungen seien die Äußerungen des Bundestagsabgeordneten Brackmann dahin gegangen, dass die Mittel nur für Neubau zur Verfügung stünden. Erhaltungsmaßnahmen könnten durchgeführt werden. Nicht verständlich sei, weshalb der Bund bei der Vergabe von Mitteln für die A 207 so zögerlich sei.

Staatssekretär Dr. Nägele sagt auf Bitte des Vorsitzenden zu, dem Ausschuss in schriftlicher Form eine Liste der geplanten Maßnahmen zuzuleiten.

Auf Fragen des Abg. Dr. Tietze erläutert Staatssekretär Dr. Nägele, jedes Jahr werde ein sogenanntes Bauprogramm mit dem Bund besprochen. Daneben gebe es einen kleineren Topf für Maßnahmen, die weniger als 50.000 € kosteten, bei dem das LBV frei in der Verwendung sei. Da das Land den Zustand seiner Straßen kenne, mache es Vorschläge für die Sanierung; der Bund treffe die Entscheidung, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollten.

Nach Abschluss der Maßnahme würden die Planungskosten pauschal überwiesen. Die übrigen Kosten würden nach Bauablauf abgerufen.

Die volle Erstattung der Planungskosten durch den Bund sei Gegenstand der Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene gewesen. In einem solchen Fall sei allerdings angedeutet worden, dass dann das Investitionsvolumen entsprechend gesenkt worden wäre, da der Investitionsetat insgesamt nicht erhöht werden sollte. Die Planungskosten betrügen durchschnittlich 18 %. Die Mehrheit der Länder habe bei einer vollen Kostenübernahme der Planungskosten den Ausbau des Straßennetzes in Gefahr gesehen und sei bereit, die Kosten selber zu tragen.

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)

Abg. Callsen erklärt die Bereitschaft seiner Fraktion, den Antrag für erledigt zu erklären, wobei er sich vorbehalte, aus den Anhörungsergebnissen heraus erneut Initiativen zu ergreifen.

Abg. Matthiessen vertritt die Auffassung, dass, nachdem der Antragsteller erklärt habe, seinen Antrag für erledigt zu erklären, eine weitere Debatte nicht möglich sei. - Der Vorsitzende macht deutlich, dass er eine andere Auffassung vertrete.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, beantwortet eine Frage des Abg. Dr. Breyer hinsichtlich Synergieeffekten mit dem Kraftwerk der Stadt Kiel dahin, dass diese Frage an die Stadt Kiel gerichtet werden müsse, weil dies mit den technischen Fazilitäten zusammenhänge. Dass dies in Hamburg funktioniere, zeige, dass es auch woanders möglich wäre. Kiel sei Hafенbetreiber und Bauherr für das Kraftwerk. Das Land sei nicht eingebunden. Eine Benutzungspflicht könne nicht vorgeschrieben werden. Das Land könne nur bestimmte Angebote fördern und darauf setzen, dass sie aus ökonomischen Gründen angenommen würden.

Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag bei Enthaltung des Vertreters der PIRATEN einstimmig, den Antrag für erledigt zu erklären.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Gesamtkonzept für eine neue Fehmarnsund-Querung

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/2323](#)

Fehmarnsund-Tunnel zügig planen

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

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

(überwiesen am 9. Oktober 2014)

Die Ausschussmitglieder kommen überein, den Versuch zu unternehmen, bis zur nächsten Sitzung einen gemeinsamen Antrag zu erarbeiten.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Kein Eingriff in die informationelle Selbstbestimmung der Bürgerinnen und Bürger durch „Section Control“ auf unseren Straßen

Antrag der Fraktionen von FDP und PIRATEN

[Drucksache 18/2694](#) (neu) - 2. Fassung

(überwiesen am 19. Februar 2015 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

Der Vorsitzende schlägt zunächst vor, eine schriftliche Anhörung durchzuführen. - Abg. Dr. Breyer unterstützt dies. Außerdem erkundigt er sich nach dem aktuellen Stand sowie danach, ob die Anlagen beschildert würden.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, berichtet, am 25. März 2015 finde ein Abstimmungsgespräch zwischen Landespolizei, LBV und Kreis statt, da die Einnahmen aus den Anlagen überwiegend dem Kreis zufließen und dieser eingebunden werden solle. Bei dieser Gelegenheit werde auch über aufzustellende Schilder zu sprechen sein. Das sei nach seiner Ansicht zwingend geboten. Er werde in den Gesprächen unterstützen, dass die Kontrollen entsprechend angekündigt würden.

Auf Vorschlag des Abg. Vogel kommt der Ausschuss schließlich überein, eine mündliche Anhörung durchzuführen. Eingeladen werden solle die Landespolizei, der Landrat beziehungsweise ein Vertreter des Kreises, LBV und der Landesbeauftragte für Datenschutz.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Eine Strategie für den Nordseeraum entwickeln

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

[Drucksache 18/2496](#)

Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN

[Umdruck 18/4066](#) (neu)

(überwiesen am 22. Januar 2015 an den **Europaausschuss**, den Wirtschaftsausschuss und den Umwelt- und Agrarausschuss)

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, legt dar, dass er nur für den Bereich berichten könne, der unter dem Bereich Wirtschaft stehe. Die Koordinierung im Nordseeraum sei eine immer wieder auf den Politikbereich zurückfallende Frage. Er könne das nicht pauschal beantworten. Der Antrag gehe deshalb auf alle Politikfelder ein.

Eine Koordinierung im Wirtschaftsraum sei aus seiner Sicht sinnvoll und wünschenswert, wengleich man immer im Blick behalten müsse, dass Belgien, Niederlande, Großbritannien, Norwegen, Dänemark und die angrenzenden deutschen Länder ganz unterschiedliche Erwartungen an eine solche Koordinierung hätten und auch ganz unterschiedlich verfasst seien. Deshalb sei es schwer, eine einheitliche Strategie zu verfolgen. Das könne man auch im Ostseeraum beobachten. Wichtig sei, an den Bestrebungen festzuhalten.

Mittlerweile würden enge Kontakte in Richtung Norwegen aufgebaut. Die Zusammenarbeit mit Dänemark sei aus seiner Sicht gut. Der Besuch des niederländischen Königspaars habe Gelegenheit gegeben, mit der begleitenden Außenhandelsministerin zu sprechen. Minister Meyer sei bei mehreren Besuchstationen dabei gewesen. Es seien Gemeinsamkeiten ausgelotet worden. Mit den angrenzenden norddeutschen Bundesländern gebe es ein außerordentlich gutes Arbeitsverhältnis. Das werde aus den gemeinsamen Initiativen deutlich. Insofern sei man dabei, sich den Nordseeraum Stück für Stück als Partner zu erschließen.

Der Bereich der Bekämpfung des Fachkräftemangels sei einer, der untersucht werden müsse. Er sei einer gemeinsamen Zusammenarbeit aber nur begrenzt zugänglich - nicht nur, weil Sprachgrenzen eine deutliche Rolle spielten, sondern auch, weil schon innerhalb der deutschen Länder nicht nur gemeinsame Interessen vorhanden seien. So konkurrierten beispiels-

weise Hamburg und Schleswig-Holstein um Fachkräfte. Mit einer gemeinsamen Initiative werde nicht ein deutliches Mehr erwartet. Hamburg verfolge ganz andere Interessen.

In der Hafen- und Verkehrspolitik sei man bei der Nordseekooperation ein großes Stück vorgekommen. Die deutsch-dänische Verkehrskonferenz werde von Schleswig-Holstein federführend mitbetrieben. Der Bund sei regelmäßig Gast. Dort würden regelmäßig Probleme der landes- wie wasserseitigen Verkehre besprochen.

Die norddeutsche Küsten- und Verkehrsministerkonferenz habe den Verkehr bereits im Namen. Man sei mit einem gemeinsamen Hafenkonzept unterwegs. Richtig sei aber auch, dass es innerhalb des Nordseeraums erhebliche Konkurrenz gebe. Man dürfe nie vergessen, dass die Häfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Seebrücke in deutlicher Konkurrenz zu Wilhelmshafen, Bremen und Hamburg stünden. Aufgabe des Landes sei es auch, die notwendige Infrastruktur bereitzuhalten, damit die Häfen im Wettbewerb bestünden.

Der Bund koordiniere die enge Zusammenarbeit mit allen Anrainerländern im Rahmen der Verkehrssicherheit im Nordseeraum. Die Koordination erfolge durch das Bundesverkehrsministerium. Die Verkehrssicherheit in der Deutschen Bucht sei Gegenstand verschiedener Abkommen. Bis auf Ausnahmen funktioniere dies gut. Insofern seien beispielsweise auch die Anrainerstaaten bei der Ausweisung von Windeignungsflächen in der Nordsee eingebunden gewesen.

Die Integrierte Meerespolitik werde durch die Kooperation im Nordseeraum gemeinsam verfolgt. Das Alfred-Wegener-Institut sei eine wesentliche Anlaufstation. Auch GEOMAR pflege zu allen wesentlichen Anrainerstaaten Beziehungen.

Es gebe die Strategie der effizienten Raumnutzung. Das sei ein sehr allgemeiner Begriff. Er habe bereits über Windeignungsflächen gesprochen. Andere Bereiche wie etwa die Raumplanung würden in der Staatskanzlei bearbeitet; dazu wolle er sich nicht äußern.

Die Weiterentwicklung des Tourismus sei ein Punkt, der dezidiert das Land adressiere. Hier stehe das Land nur begrenzt im Wettbewerb, etwa mit Niedersachsen, wenn es beispielsweise um die Bewerbung der Nordseeküste gehe. Ansonsten seien die Destinationen so unterschiedlich, dass jeder für sich gute Arbeit leiste.

Aus schleswig-holsteinischer Sicht sei mit dem Westküstenprogramm ein wesentlicher Beitrag geleistet worden. Die Erwartungen an der Westküste seien sehr hoch, dass das ITI erhebliche Verbesserungen bringe. Aus Telefonaten habe er erste Eindrücke über Projekte erhalten

und sei beeindruckt, was alles in kurzer Zeit auf die Beine gestellt worden sei. Es gebe ausgesprochen positive Rückmeldungen von den sogenannten ITI-Scouts, die bei der Projektgesellschaft Norderelbe angestellt seien und die Koordinierung aller ITI-Aktivitäten in der Hand hätten.

Eine Strategie für den Nordseeraum sei in jedem einzelnen Politikfeld immer wieder zu überprüfen dahin, wo gemeinsam gearbeitet werden könne und wo Konkurrenzen bestünden. Das lasse sich weiterentwickeln, sodass man mit gemeinsamen Interessen in Brüssel stärker auftreten könne.

Abg. Dr. Breyer spricht den vorgelegten Änderungsantrag seiner Fraktion an und regt an, diesen im federführenden Ausschuss ausführlich zu erörtern und sich dem Votum des federführenden Ausschusses anzuschließen. - Der Ausschuss beschließt in diesem Sinne.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Infrastrukturbericht Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2558](#)

(überwiesen am 21. Januar 2015 an den **Finanzausschuss** und mitberatend an alle weiteren Ausschüsse des Landtags)

Herr Losse-Müller, Chef der Staatskanzlei, berichtet, zum Sachstand bis zum Sommer solle beschrieben werden, wie mit dem Abbau des Sanierungsstaus umgegangen werden solle. Bekannt sei, dass eine Deckungslücke von 1,2 Milliarden € identifiziert sei. In der mittelfristigen Finanzplanung sei ein Sonderprogramm in Höhe von 100 Millionen € pro Jahr ab 2018 aufgelegt worden. Betrachte man den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung, seien dies jährlich etwa 600.000 bis 800.000 € Tenor innerhalb der Landesregierung sei, dass über den Gesamtsanierungsbedarf geredet werden müsse und man in der Lage sein müsse, eine Perspektive darüber abzugeben, wie der Sanierungsstau insgesamt abgebaut werde. Für den Abbau eines Sanierungsstaus, der innerhalb einer halben Generation aufgebaut worden sei, werde aber auch eine halbe Generation benötigt.

Aufgabe sei also, über den bereits jetzt schwer planbaren Finanzplanungszeitraum eine Perspektive zu bieten, mit dem Gesamtsanierungsstau umzugehen. Hinzu kämen auch Zukunftsinitiativen wie beispielsweise Breitband und weitere Investitionen im Zusammenhang mit der digitalen Agenda und des demografischen Wandels. Diese Perspektive werde sich über mehrere Legislaturperioden hinziehen. Die Frage sei, welche Projekte zuerst insbesondere in dem Zeitraum angegangen werden sollten, der kurzfristig überblickt werden könne. Das sei das, was bereits jetzt auf der Prioritätenliste stehe. Das sei bei Landesstraßen klarer als beim Krankenhausbau. Es sei bei Landesliegenschaften klarer als bei der Frage, wie mit dem Breitbandausbau und der digitalen Agenda umgegangen werde.

Das Gesamtkonzept solle bis zum Sommer abgeschlossen sein und dann auch im Ausschuss vorgestellt werden. Die nächsten Jahre würden auch von der Frage geprägt werden, was überhaupt umsetzbar sei und welche vertraglichen Bindungen bestünden.

Abg. Callsen gibt seiner Verwunderung Ausdruck. In der Antwort auf eine kleine Anfrage [Drucksache 18/2574](#), die er gestellt habe, sei zum Ausdruck gebracht, dass das Infrastruktur-

programm Anfang 2015 aufgestellt werden solle, und bittet um Nennung eines konkreten Termins.

Staatssekretär Losse-Müller erwidert, dass er keinen konkreten Termin für eine Kabinettsbefassung nennen könne. In Pressemitteilungen sei auch immer davon die Rede gewesen, dass das Programm bis zum Sommer 2015 erarbeitet werden solle. Sofern es eine gegenteilige Information in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage geben solle, tue ihm das leid. Geplant sei, den Landtag frühzeitig zu involvieren. Es handele sich um einen Plan, der über mehrere Legislaturperioden laufe; vor diesem Hintergrund solle ein möglichst breiter Konsens hergestellt werden.

Abg. Dr. Breyer verweist auf die Plenardebatte, in der er kritisiert habe, dass die Höhe der Zahlen im Infrastrukturbericht nicht nachvollziehbar sei. Im Übrigen regt er an, eine schriftliche Anhörung durchzuführen, um in Erfahrung zu bringen, wie die einzelnen Träger ihren Bedarf selbst bezifferten.

Staatssekretär Losse-Müller legt dar, es sei der Versuch unternommen worden, den Wissensstand, den es in den verschiedenen Bereichen gebe, der mit verschiedenen Methoden, Arten und Bewertungsverfahren erarbeitet worden sei, zusammenzutragen. Deshalb gebe es keine einheitliche Bewertung. Vorhanden seien beispielsweise die Daten und Fakten aus dem Straßensanierungsbericht. Zusätzliche Informationen stammten aus der mittelfristigen Finanzplanung. Für die Krankenhäuser sei das zugrunde gelegt worden, was gemeinsam mit den Krankenhausträgern an Infrastrukturstau festgelegt worden sei. Für die Liegenschaftsverwaltungen seien die Zahlen der Liegenschaftsverwaltung zugrunde gelegt worden. Hinsichtlich Investitionen in Zukunftstechnologien sei es sehr schwierig, eine Abschätzung vorzunehmen. Letztlich handele es sich um eine Addition von Einzelverfahren für die einzelnen Bereiche.

Eine Befragung der Verbände auf der Basis eines Infrastrukturberichtes würde sicherlich keinen Sinn machen; sinnvoll sei dies auf der Ebene der jeweiligen konkreten Planung.

Abg. Schulze legt dar, der Bericht mache deutlich, dass es sich um eine diffizile Materie handle. Im Übrigen bezweifelt er die Sinnhaftigkeit einer Anhörung. Auch der Vorsitzende hält für seine Fraktion die Durchführung einer Anhörung zum jetzigen Zeitpunkt für schwierig und verweist auf die Daten aus dem Straßenzustandsbericht.

Abg. Dr. Breyer macht deutlich, dass es nicht nur um Landesstraßen gehe, sondern auch um Brücken, Tunnelbauwerke, Häfen und Schienenwege. Hier halte er es für sinnvoll, die Einschätzung von Fachleuten dazu zu erfragen.

Er bezieht sich weiter auf den Bericht und macht deutlich, dass darin die Erhaltungsmittel nicht erwähnt seien. Er fragt nach, ob die Höhe dieser Mittel auch ermittelt werde und ob die laufende Unterhaltung nicht Priorität haben müsste.

Staatssekretär Lasse-Müller bestätigt, dies sei die große Herausforderung, vor der man stehe. Ziel müsse sein, bei größeren Infrastrukturblocken zu so etwas wie einer Lebenszyklusplanung zu kommen.

Abg. Dr. Tietze macht darauf aufmerksam, dass Aufgabe des Wirtschaftsausschusses nicht nur die Landesstraßen seien. Der Infrastrukturbericht mache erstmals die Vielfalt der Bereiche in Schleswig-Holstein deutlich. Darin seien auch die von Abg. Dr. Breyer erwähnten Bauwerke umfasst. Eine Verengung auf Verkehrsthemen halte er für zu simpel; zumindest der Bereich Breitband müsse berücksichtigt werden. Der Vorsitzende erwidert für seine Fraktion, seine Äußerung sei möglicherweise falsch verstanden worden. Er konkretisiert, dass die Zahlen dort bekannt seien, wo sie konkret vorlägen. Das sei beispielsweise beim Straßenzustandsbericht der Fall. Dort, wo die Zahlen nicht bekannt seien, helfe auch eine Anhörung nicht weiter.

Abg. Vogel verweist darauf, dass Minister Meyer bei der Vorstellung des Straßenzustandsberichtes bereits auf den Bedarf für die Sanierung von Straßen hingewiesen habe. Auch er spricht sich gegen die Durchführung einer Anhörung aus, da er sich davon keinen Erkenntnisgewinn verspreche. Abg. Schulze schließt sich dieser Auffassung an.

Abg. Dr. Breyer zieht seinen Vorschlag zurück und bestätigt, im Grunde genommen sei es zu früh, um substantielle Stellungnahmen zu erhalten. Im Übrigen gehe es ihm bei der laufenden Unterhaltung nicht darum, Lebenszyklen vorzuschreiben, sondern zu wissen, welche konkreten Unterhaltungsmittel notwendig seien. Er halte es für notwendig, zunächst den Unterhaltungsbedarf zu ermitteln, bevor über Sanierungsbedarf gesprochen werde.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, legt dar, dass es sich dabei um eine abstrakte Vorstellung handele. Eine Straße könne nicht repariert werden, ohne sie zugleich zu sanieren. Das lasse sich rechnerisch kaum auseinanderdividieren.

Auch Abg. Magnussen bezieht sich auf die Antwort auf die Kleine Anfrage des Abg. Callsen - [Drucksache 18/2574](#) -, aus der hervorgehe, dass das Infrastrukturprogramm der Landesregierung Anfang des Jahres 2015 aufgestellt werden solle, und bittet darum, künftig mehr auf die Qualität der Antworten auf Kleine Anfragen zu achten.

Der Ausschuss wird die Thematik weiter beraten, sobald weitere Informationen der Landesregierung vorliegen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Atommüll-Zwischenlager in Brunsbüttel

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/2661](#)

(überwiesen am 23. Januar 2015 an den **Umwelt- und Agrarausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Der Ausschuss schließt sich dem Votum des federführenden Umwelt- und Agrarausschusses an.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Ernährungswirtschaft in Schleswig-Holstein

Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der SPD
[Drucksache 18/2478](#)

(überwiesen am 20. Februar 2015 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Umwelt- und Agrarausschuss zur abschließenden Beratung)

Der Ausschuss beschließt, schriftliche Stellungnahmen einzuholen. Der Kreis der Anzuhörenden soll gegenüber der Geschäftsführung bis zum 2. April 2015 benannt werden. Als Termin bis zur Vorlage der Stellungnahmen wird Mitte Juni 2015 festgelegt.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Perspektiven für die Westküste

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2584](#)

(überwiesen am 20. März 2015 zur abschließenden Beratung)

Abg. Kumbartzky beantragt, eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

Dem schließt sich Abg. Callsen an. Des Weiteren bittet er darum, dem Ausschuss eine Übersicht über die Projektskizzen zur Verfügung zu stellen.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, legt dar, dass die Abgabefrist Ende März ablaufe. Hinsichtlich einer Vorlage von Konzepten bittet er darum, der Landesregierung die Möglichkeit zu geben, das dafür vorgesehene Gremium damit zu befassen, nämlich den Westküstenbeirat. Er bietet an, dem Ausschuss vorzustellen, welche Vorschläge es gegeben habe und welches Votum der Westküstenbeirat getroffen habe. - Der Ausschuss nimmt dieses Angebot an.

Abg. Schulze stimmt einer Anhörung zu.

Auf eine Nachfrage des Abg. Magnussen legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass dem Ausschuss der Zeit- und Ablaufplan dezidiert vorgestellt werde, und gibt einen groben Überblick über den Ablauf. Er macht deutlich, dass möglicherweise noch Umschichtungen innerhalb des Programms möglich seien, und legt dar, dass die Kommission das ITI-Projekt aufmerksam verfolge.

Auf eine Nachfrage des Abg. Voß legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass es einen erweiterten Beirat gebe, der Formulierungen empfehle. Die abschließende Bewertung erfolge aber im Westküstenbeirat. Formal treffe die Behörde die Entscheidung; sie unterwerfe sich aber dem Votum des Westküstenbeirats.

Er antwortet auf eine weitere Frage, dass 30 Millionen €zusätzliche Landesmittel für die Kofinanzierung zur Verfügung stünden. Hier gebe es keine Quotierung.

Staatssekretär Dr. Nägele antwortet auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Tietze, nach jetzigem Stand handele es sich um etwa zehn Konzepte. In einem Konzept gebe es etwa zehn bis 15 Einzelprojekte. Werde festgestellt, dass die für Beratung vorgesehenen Mittel in Höhe von 25 Millionen € nicht auskömmlich seien, werde dies noch einmal überprüft werden. Gewollt sei, dass das Projekt erfolgreich sei.

Die Frage des Abg. Dr. Breyer, ob Aussagen darüber getroffen werden könnten, welcher Anteil der Mittel in Planung und Organisation und welcher in tatsächliche Realisierung gehe, verneint Staatssekretär Dr. Nägele. Er weist aber darauf hin, dass das Teil der Antragsunterlagen, der Finanzplanung sei. Sobald die Konzepte vorlägen, könne eine Aussage darüber getroffen werden. Darüber werde er den Ausschuss informieren.

Der Ausschuss beschließt sodann, schriftliche Stellungnahmen einzuholen. Anzuhörende sollen bis zum 2. April 2015 gegenüber der Geschäftsführung benannt werden. Als Frist bis zur Abgabe der Stellungnahme wird Mitte Juni festgelegt.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Einrichtung von Tempo-30-Zonen sinnvoll regeln

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/2782](#)

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Stärkung schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie erhöhter Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern

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

[Drucksache 18/2842](#)

(überwiesen am 18. März 2015 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

Die Ausschussmitglieder verweisen kurz auf die Inhalte ihrer zu Protokoll gegebenen Reden im Plenum.

Auf Fragen des Vorsitzenden legt Herr Dr. Nägele, Staatssekretär für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, dar, dass sich Mecklenburg-Vorpommern insbesondere beim Thema Lärmschutz engagiere, Minister Meyer liege insbesondere der Schutz der besonders betroffenen Bevölkerungsgruppen, etwa Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen, am Herzen. Die Beurteilung der Einrichtung von Tempo-30-Zonen müsse vor Ort erfolgen.

Auf Anmerkungen des Abg. Dr. Breyer sagt Staatssekretär Dr. Nägele, wie die Anordnungsbefugnis am Ende aussehen werde, werde sich im Zusammenspiel der drei Minister entscheiden, die die Bundesratsinitiative vorbereiteten.

Der Wirtschaftsausschuss bittet den beteiligten Innen- und Rechtsausschuss, ihm ein Votum zuzuleiten.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission 2015

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2750](#)

(überwiesen am 20. März 2015 an den **Europausschuss** und an alle weiteren Ausschüsse mit Ausnahme des Petitionsausschusses)

Der Ausschuss bittet die zuständigen Ministerien, in der nächsten Sitzung im Ausschuss die Schwerpunkte für den Bereich Wirtschaft vorzutragen.

Sodann stellt der Ausschuss den Tagesordnungspunkt zurück.

Punkt 13 der Tagesordnung:

Bericht über den Stand der interministeriellen Arbeitsgruppe betreffend einen Leitfaden „für mehr frühzeitige Transparenz und Beteiligung bei der Planung von Infrastrukturvorhaben“

Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)
[Umdruck 18/4187](#)

Herr Losse-Müller, Chef der Staatskanzlei, berichtet, im Juni 2014 sei ein großer Workshop durchgeführt worden, in dem die Anforderungen für einen solchen Leitfaden formuliert worden seien. Das sei in einen entsprechenden Entwurf eingeflossen. Er liege vor. Er sei im Kabinett aber bisher noch nicht beschlossen worden.

Plan sei gewesen, in ein Anhörungsverfahren einzutreten. Allerdings sei vor ein paar Wochen die Entscheidung getroffen worden, dass das gesamte Team, das mit der Erstellung des Leitfadens beschäftigt gewesen sei, für das nächste Jahr in das Innenministerium abgeordnet werde, um beim Thema Flüchtlinge zu unterstützen. Beabsichtigt sei, den Entwurf dennoch in das Kabinett einzubringen und im Ausschuss vorzustellen. Er solle dann in der Landesregierung in eine Erprobungsphase gehen, um auf dieser Basis eine Evaluation durchzuführen.

Zum Inhalt legt er dar, dass Anregungen aus dem Workshop dahin gegangen seien, keinen detaillierten Handlungsleitfaden zu erstellen, sondern einen, der allgemeine Qualitätskriterien vorgebe und insbesondere auf Fallbeispiele verweise. Der Entwurf enthalte die Verweise auf alle bestehenden Leitfäden und verfüge somit über einen umfassenden Ressourcenpool. Ziel sei es, einen Handlungsleitfaden zu geben, der den Verantwortlichen praxiserprobte Beispiele gebe.

Auf eine Nachfrage des Abg. Matthiessen legt Staatssekretär Losse-Müller dar, bei dem Leitfaden handele es sich um einen allgemeinen Leitfaden für Großprojekte und Beteiligungsverfahren, ausgehend von guten Erfahrungen und Fallbeispielen im Land, aber auch international. Abg. Matthiessen verweist darauf, dass das an der Westküste durchgeführte frühzeitige Beteiligungsverfahren im Zusammenhang mit der SuedLink-Trasse dazu führe, dass sich Bürger tatsächlich beteiligen könnten und auf Anregungen flexibel reagiert werden könne.

Auf eine weitere Nachfrage legt Staatssekretär Losse-Müller dar, dass der Entwurf des Handlungsleitfadens von der achtköpfigen Projektgruppe in der Staatskanzlei erarbeitet worden sei. Der Adressat seien allerdings die jeweils Verantwortlichen für die Projekte.

Auf Nachfrage des Abg. Magnussen sagt Staatssekretär Losse-Müller zu, den Entwurf des Leitfadens nach Behandlung im Kabinett dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen, sodass er als Umdruck verteilt werden könne.

Abg. Dr. Breyer stellt fest, dass in dem Verfahren für mehr Bürgerbeteiligung die Bürgerbeteiligung selbst wohl zu kurz gekommen sei; zumindest er habe von der erwähnten Veranstaltung nichts gewusst. Er verweist auf die im Landtag durchgeführte Anhörung und regt an, die Ergebnisse einzubeziehen. Er fragt, wann die Kabinettsbehandlung erfolgen solle und ob eine Art Selbstbindung vorgesehen sei. Eine reine Fallbeispielsammlung, die es beispielsweise schon im Bundeswirtschaftsministerium gebe, ersetze keine Form von Verfahren.

Staatssekretär Losse-Müller verdeutlicht, der Leitfaden unterstütze, was Anspruch durch das Verfahrensrecht sei. Dieses sage, dass die Verfahrensträger bei Großprojekten auf eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hinzuwirken hätten. Die Idee des Leitfadens sei, praktische Handlungsbeispiele und Hinweise zu geben, wie dies umgesetzt werden könne. Der Entwurf des Leitfadens werde voraussichtlich nach den Osterferien 2015 im Kabinett diskutiert werden. Er sei sich auch relativ sicher, dass die Anregungen, die im Rahmen der Anhörung im Landtag gegeben worden seien, aufgenommen seien.

Auf eine weitere Frage des Abg. Matthiessen legt Staatssekretär Losse-Müller dar, der Rechtscharakter sei das Verfahrensrecht, der relativ weitgehende Ansprüche formuliere. Der Leitfaden sei ein Handlungsleitfaden für diejenigen, die das umzusetzen hätten.

Punkt 14 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Auf Vorschlag des Abg. Hamerich beschließt der Ausschuss, in einer seiner nächsten Sitzungen eine mündliche Anhörung zum Thema Bäderbahn in Ostholstein durchzuführen. Eingeladen werden sollen der Landrat, der Gutachter des Bädergutachtens sowie die Deutsche Bahn.

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

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Petra Tschanter

Stellv. Geschäftsführerin und Protokollführerin