

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

## **Wirtschaftsausschuss**

18. WP - 54. Sitzung

am Mittwoch, dem 29. April 2015, 10:50 Uhr  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Bernd Heinemann (SPD)

i. V. von Olaf Schulze

Tobias von Pein (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)

Thomas Hölck (SPD)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Marlies Fritzen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

<b>Tagesordnung:</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Anhörung zum Thema Bäderbahn in Ostholstein</b>	<b>5</b>
Anzuhörende:	
- Landrat des Kreises Ostholstein, Reinhard Sager	
- Hauptgeschäftsführer der IHK zu Lübeck, Lars Schöning	
- Vertreter der Deutschen Bahn, Herr Limpin	
<b>2. 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</b>	<b>16</b>
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)	
<a href="#">Umdruck 18/4172</a>	
<b>3. Bericht der Landesregierung über das beabsichtigte Abstimmungsverhalten im Bundesrat zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Pkw-Maut)</b>	<b>18</b>
Antrag der Fraktion der PIRATEN	
<a href="#">Umdruck 18/4317</a>	
<b>4. Aktueller Sachstandsbericht über den A7-Ausbau</b>	<b>20</b>
Antrag der Fraktion der FDP	
<a href="#">Umdruck 18/4318</a>	
<b>5. Bundesratsinitiative zur Schaffung größerer Rechtssicherheit bei der Nutzung von Ferienwohnungen</b>	<b>21</b>
Antrag der Fraktion der FDP	
<a href="#">Drucksache 18/2219</a>	
(überwiesen am 12. September 2014 an den Innen- und Rechtsausschuss)	
Änderungsantrag der Fraktion der CDU	
<a href="#">Umdruck 18/4326</a>	
Antrag der Fraktion der CDU	
<a href="#">Umdruck 18/4325</a>	
(im Wege der Selbstbefassung)	

**6. Einrichtung von Tempo-30-Zonen sinnvoll regeln** **22**

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)

**7. Verschiedenes** **24**

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:50 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Nach kurzer Diskussion setzt der Ausschuss den Antrag der Fraktion der FDP, [Drucksache 18/2323](#), betreffend Gesamtkonzept für eine neue Fehmarnsund-Querung, den dazugehörigen Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen, [Drucksache 18/2367](#), die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage betreffend Fahrradverkehr in Schleswig-Holstein, [Drucksache 18/1806](#), sowie den dazugehörigen Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/1975](#) (neu), von der Tagesordnung ab.

Punkt 1 der Tagesordnung:

### **Anhörung zum Thema Bäderbahn in Ostholstein**

Anzuhörende:

- Landrat des Kreises Ostholstein, Reinhard Sager
- Hauptgeschäftsführer der IHK zu Lübeck, Lars Schöning
- Vertreter der Deutschen Bahn, Frank Limprecht

Abg. Hamerich begründet seine Bitte, diesen Punkt der Anhörung zum Thema Bäderbahn auf die Tagesordnung zu setzen. Wichtig sei, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen, auch vor dem Hintergrund des Letters of Intent der Deutschen Bahn, bestimmte Strecken zu schließen. Der Kreis Ostholstein dürfe in diesem Zusammenhang nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden.

Abg. Dr. Tietze regt an, den Fachbeitrag zum Thema Bäderbahn dem Ausschuss als Umdruck zur Verfügung zu stellen ([Umdruck 18/4369](#)).

Herr Weppeler vom Fachdienst regionale Planung des Kreises Ostholstein stellt die in Anhang 1 dieser Niederschrift angefügte Präsentation vor.

Herr Limprecht, Leiter der regionalen Großprojekte im Norden bei der Deutschen Bahn, führt aus, dass die Grundlage für die Planung der Deutschen Bahn der Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark sei. Im Staatsvertrag stehe als Auftrag, für die Endstreckenkonzeption eine zweigleisig elektrifizierte Strecke zu beplanen. Es gehe nicht darum, eine dritte Gleisstrasse zu bauen. Im Raumordnungsverfahren habe die Deutsche Bahn einen Linienführungsentwurf der Raumordnungsbehörde bekommen, der die zweigleisig elektrifizierte Trassenfüh-

rung beinhalte. Dieser Entwurf sei auch in den weiteren Planungen umgesetzt worden, die - im Hinblick auf den Zustand, den der angesprochene Fachbeitrag untersucht habe - weiter optimiert worden seien, sodass die Trassenführung jetzt in der Nähe der Bäderorte angepasst worden sei. Zurzeit gebe es zu dem jetzigen Bahnhof Timmendorfer Strand die größte Verlegung des Bahnhofs, Luftlinie 2,1 km. In Scharbeutz gebe es eine Verlegung um 1 km, die im Straßenverlauf jedoch 2 bis 3 km betrage, in Haffkrug handele es sich um 300 m und im Straßenverlauf 500 m, um die sich der Bahnhof jeweils verschieben werde. Es handle sich mithin nicht um riesige Veränderungen, sondern es könne auf der zweigleisig elektrifizierten Trasse ein ähnliches Betriebskonzept wie auf der bisherigen Strecke gefahren werden. Er weist auch im Zusammenhang mit den Ausführungen im Gutachten auf gesetzliche Regelungen hin, die die Notwendigkeit des Beibehalts einer bestehenden Trasse definierten. Durch die neue, zweigleisig elektrifizierte Trasse gebe es keine Reduktion des Angebots, was insofern auch keine Rechtfertigung für den Beibehalt eines dritten Gleises zur Folge habe.

Zu einem möglichen Weiterbetrieb der bestehenden Trasse führt Herr Limprecht aus, dass Voraussetzung dafür sei, dass jemand diese abgeben wollen müsse. Es handle sich dann um öffentliche Eisenbahninfrastruktur, auf der auch Güterverkehr möglich sei. Diese Fragestellungen sollte man am Rande mitbetrachten, was im Fachbeitrag in dem Ausmaß nicht der Fall sei. Im Kostenblock des Gutachtens fehle die Frage der Ertüchtigung der Strecke, zumal mittel- und langfristig die Investitionen für die bestehende Trasse entsprechend reduziert berücksichtigt seien. Über mehrere Jahre sei die Strecke jedoch nicht ohne weitere Investitionen zu betreiben. Im Fachbeitrag fehle auch die Thematisierung von Elektrifizierung versus Hybridlokomotive und auch das Thema Personalkosten und Betriebsführungskosten. Die Einsparung bei der Verlegung der Haltepunkte müsse zudem auch unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass neue Haltepunkte sofort behindertengerecht und TSI-konform gestaltet werden könnten. Insgesamt müssten die veranschlagten Kosten des dritten Gleises kritisch hinterfragt werden. Herr Limprecht zieht das Fazit, der Auftrag und der weitere Planfeststellungsverlauf laute auf eine zweigleisig elektrifizierte Strecke, was auch dem Inhalt des Staatsvertrags entspreche.

Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass die Landesregierung den Letter of Intent ebenfalls unterzeichnet habe. Der Wirtschaftsminister und er selbst seien Verfechter des Zwei-plus-eins-Konzepts gewesen. Das zwischenzeitlich durchgeführte Raumordnungsverfahren habe zum Ergebnis gehabt, dass der Ausbau der bisherigen Trasse am Raumwiderstand scheitern werde. Das sei Grundlage für die Ausweisung der zweigleisigen Neutrassierung gewesen. Die Bahn sei der Idee der Neutrassierung gefolgt, was jedoch zu einem Aufgeben der Bäderbahntrasse führe. Das habe damit zu tun, dass nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz nicht einfach Achslastzulassungen für bestimmte Strecken reduziert werden könnten oder Ähnliches, sondern vielmehr gebe es einen Anspruch auf Nutzung bestimmter Trassen. Es

könne niemandem untersagt werden, Zugverkehr durch die Bäderorte zu leiten. Das werde voraussichtlich im Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbelt-Querung noch zu Diskussionen führen, weil die Bahn die baubegleitenden Züge über die jetzt bestehende Trasse schicken werde. Im Raumordnungsverfahren sei darüber hinaus unter anderem die Aufgabe der alten Trasse ein Ausgleich für neue Eingriffe in die Landschaft. Eine Kompensation des Flächenverbrauchs müsse dort, wo er möglich sei, auch vollzogen werden.

Staatssekretär Dr. Nägele weist darüber hinaus darauf hin, dass ein Planfeststellungsverfahren, das mit der Elektrifizierung einhergehe, zur Folge habe, dass moderne Standards auch im immissionsrechtlichen Bereich anzuwenden seien. Dort, wo die Bahn heute fahre, werde es ohne zusätzliche Investitionen in Lärmschutz und Ähnliches nicht machbar sein, weiterhin Verkehr zu ermöglichen. Man könne keine Planfeststellung unter Einschränkung der Nutzung durchführen. Diese rechtlichen Komplikationen seien in dem Fachbeitrag seiner Ansicht nach nicht ausreichend gewürdigt.

Auch verkehrlich sei das Wirtschaftsministerium - so setzt Staatssekretär Dr. Nägele seine Ausführungen fort - der Auffassung, dass es gut sei, den Nahverkehr auf die neue Strecke zu bringen. Folge man der bisherigen Konzeption, werde es an der Neubaustrecke zwischen Lübeck und Neustadt keinen Halt geben. Es werde dann nie möglich sein, dass ein Fernverkehrszug in Timmendorfer Strand halte, womit die Gemeinde für immer vom Fernverkehr abgekoppelt sein werde. Das sei aus Sicht der Landesregierung ein Punkt, den man bedenken sollte. Er unterstreicht, dass auch Fehmarn und Großenbrode wichtige Destinationen für die Landesregierung seien, für die sich die Fahrzeit erhöhe, wenn der Zug die Bäderbahntrasse nutze. Man werde keine zwei parallelen Nahverkehrszüge bestellen, die eine ähnliche Strecke beführen. Derzeit gebe es in der Planung eine Flügelung, um Neustadt anzuschließen, dabei handle es sich aber nicht um zwei unterschiedliche Zugsysteme. Dies wäre mit deutlich höheren Kosten verbunden, deren Notwendigkeit aus Sicht der Landesregierung nicht bestehe.

Staatssekretär Dr. Nägele weist ergänzend darauf hin, dass ein wesentlicher Teil der Gäste nicht in Timmendorfer Strand Ort, sondern in Niendorf Urlaub machten und bereits heute mit einem Bus vom Bahnhof zu ihrem Urlaubsort transportiert werden müssten. Bereits heute gebe es innerörtlich Erschließungsverkehre, die zwingend erforderlich seien. Die verkehrliche Anbindung der Insel Fehmarn sei wichtig, der Letter of Intent sei von der Landesregierung nicht unterzeichnet worden, ohne das Gespräch mit der Kommune zu suchen. Es habe Gespräche mit den Bürgermeistern von Timmendorfer Strand und Scharbeutz gegeben. Beide seien mit der vorliegenden Lösung einverstanden, weil sie das Potenzial für eine innerörtliche Entwicklung sähen. Insofern gebe es also auch Unterstützung von kommunalpolitischer Seite.

Der Vorsitzende unterstreicht für seine Fraktion, dass man sich bereits frühzeitig für die Zwei-plus-eins-Variante ausgesprochen habe und auch für die Realisierung der Beltquerung unter der Voraussetzung dieser Zwei-plus-eins-Lösung. Er unterstreicht, dass ein Hauptargument für die Unterzeichnung des Letter of Intent gewesen sei, zu verhindern, dass Güterzüge durch die Bäderorte führen. Auch aus Dänemark seien Signale dergestalt gekommen, dass nicht gewollt sei, dass Güterzüge durch die Bäderorte führen. Aus seiner Sicht sei der Erhalt der Bäderbahn jedoch rechtlich möglich, wenn eine derartige Intension bestehe.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht, dass seine Partei sich für die Zwei-plus-eins-Variante - bei aller Skepsis der festen Fehmarnbeltquerung gegenüber - ausspreche. Die Bäderbahn habe aus Sicht der Grünen einen hohen Stellenwert. Ihn interessiert, wie die Bahn damit umgehen werde, sollte es in dem für die Entwidmung nötigen Interessenbekundungsverfahren ein Interesse geben, die Strecke zu nutzen. Es liege also nicht gänzlich in der Hand der Bahn, wenn jemand auf der Strecke fahren wolle. Er spricht die Möglichkeit für den Inhaber der Trasse an, durch entsprechende Anpassung der Trassenentgelte steuernd einzugreifen.

Abg. Dr. Tietze spricht die auf der Reise des Wirtschaftsausschusses nach Dänemark thematisierte zeitliche Verschiebung an. Es sei eine Zeitverzögerung auch in der Verwirklichung der Hinterlandanbindung zu erwarten, denkbar sei, auch eine Strecke nach altem Zuschnitt ausschreiben zu müssen, weil die neue Streckenführung noch nicht fertig sei. Das werde Auswirkungen auf die Laufzeit und die Bestellung der Verkehre haben.

Herr Limprecht führt dazu aus, dass er nichts zur Rolle der Planfeststellungsbehörde sagen könne. Die Bahn werde beantragen, die alte Strecke nicht mehr betreiben zu müssen. Welches rechtliche Verfahren dafür notwendig sei, dafür gebe es wahrscheinlich verschiedene Meinungen, das bleibe aber der Planfeststellungsbehörde überlassen. Aus Sicht der Bahn sei für die Planfeststellung die Planrechtfertigung wichtig. Mit dem Bau der Zweigleisigkeit gebe es jedoch keine weiteren Einschränkungen. Die Planfeststellungsbehörde werden entscheiden, welche Lösung möglich sei, die Bahn habe eine zweigleisige Strecke beantragt, die Bäderbahn werde nicht weiter beachtet. Durch Trassenpreise - so führt er auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Tietze aus - könne man aufgrund des Gebots der Diskriminierungsfreiheit nicht regulieren, wer auf den Schienen fahre, sollte es einen Betreiber geben, der die Bäderbahn fortführen wolle. Mit jeder Trassenpreisänderung müsse die DB Netz selbst auch die Diskriminierungsfreiheit nachweisen, sie unterliege behördlicher Überwachung in dieser Hinsicht.

Herr Weppler unterstreicht, dass die derzeit geführte Diskussion an der Realität vorbeigehe, da es keine Verbindung zwischen den beiden Trassen gebe und die Bäderbahntrasse nicht elektrifiziert werde. Insofern stelle sich die Frage nicht. Darüber hinaus legt er dar, dass es

einen privaten Betreiber gebe, der Interesse bekundet habe, die Bäderbahn weiter zu betreiben.

Herr Sager, der Landrat des Kreises Ostholstein unterstreicht, dass der Kreis immer davon ausgegangen sei, dass sich Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Kreis in Verbindung setzen würden. Die Strecke sei sehr lukrativ. Er hebt hervor, dass die Landesregierung seinerzeit aus guten Gründen ebenfalls für die Zwei-plus-eins-Lösung gewesen sei. Ein wesentlicher Baustein sei, dass man eben nicht die Elektrifizierung der Strecke einfordere. Das schließe Güterverkehr faktisch aus. Der Kreis fordere keine umgehende Entscheidung, sondern, dass weiter darüber nachgedacht werde. Er ergänzt, dass Niendorf, anders als in der Darstellung der Landesregierung, nicht mehr Übernachtungskapazitäten habe als Timmendorfer Strand. Auch nicht nachvollziehen könne er das Argument, dass als Flächenausgleich für die neue Strecke die bisher gut funktionierende Regionalverkehrsstrecke erhalten solle, zumal bei einer Aufgabe der bisherigen Strecke auch neue Bahnhöfe an anderer Stelle gebaut werden müssten.

Staatssekretär Dr. Nägele ergänzt seine eigenen Ausführungen dahin gehend, dass der Kreis eine Rechnung zulasten Dritter mache, denn die Landesregierung müsse ergänzende Regionalverkehre vom Bahnhof Lübeck aus bestellen, einmal bis Neustadt und einmal bis Fehmarn. Das bedeute für das Land im Bereich der Regionalisierungsmittel erhebliche Mehrkosten, die nicht eingerechnet seien. Es habe sich bisher noch kein Betreiber bei der Landesregierung, die an dem Verfahren direkt beteiligt sei, gemeldet, zudem stelle sich die Frage, ob die Deutsche Bahn bereit sei, die Strecke abzugeben. Er führt zu dem zuvor angesprochenen Thema der Trassenentgelte aus, dass diese auf der alten Strecke etwas günstiger seien als auf der neuen, da die neue Strecke für deutlich höhere Geschwindigkeiten zugelassen sein werde. Die DB Netz sei verpflichtet, nach Trassenqualität zu kalkulieren. Es werden tendenziell teurer, aber nicht in den Größenordnungen, die manchmal im Raum gestanden hätten. Bei den Trassenentgelten sei ein Aufschlag im überschaubaren Prozentbereich zu erwarten. Er weist darauf hin, dass durch die rechtlichen Vorgaben im planungsrechtlichen Ablauf im Planfeststellungsverfahren entschieden werde, ob es die bisherige Trasse neben der Neubautrasse noch geben werde oder nicht. Zunächst sei es Sache des Antragstellers, einen entsprechenden Antrag zu stellen, und der Planfeststellungsbehörde, darüber zu befinden. Der Kreis als Träger öffentlicher Belange könne sich daran beteiligen, aber es sei eine Frage, die ohne Einfluss des Landes zwischen dem Antragsteller und dem Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde bearbeitet werde. Er unterstreicht, dass die Landesregierung ein Interesse daran habe, Verkehr in der Region im Interesse der Region zu organisieren. In diesem Fall bedeutet dies, eine rechtssichere Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung zu schaffen. Es gelte, planungsrechtliche Risiken, die zum Beispiel durch Überlegungen im Hinblick auf eine Zwei-plus-eins-

Lösung entstünden, zu minimieren. Er hebt hervor, dass es nicht zu einer Verschiebung durch die Bundesregierung beziehungsweise den Besuch der Kanzlerin in Kopenhagen gekommen sei. Vielmehr sei vorher bekannt gewesen, dass die durchgehend elektrifizierte Hinterlandanbindung nicht vor 2024 fertig sein werde, was noch einmal bestätigt worden sei. Verkehrsminister Heunicke aus Dänemark habe ebenfalls bestätigt, dass aus Sicht des Königreiches Dänemarks vor diesem Zeitpunkt keine Güterzüge fahren müssten. Sollte die Hinterlandanbindung bis 2024 nicht fertig sein, drohe, dass Güterzüge auf dem Weg der Bestandstrasse, also durch die Bäder, fahren würden. Er plädiert dafür, das zentrale Projekt nicht durch Rechtsstreitigkeiten zu gefährden.

Abg. Hamerich legt dar, dass die positiven Stellungnahmen der Bürgermeister zum Letter of Intent auf die Tatsache zurückzuführen gewesen seien, dass man Angst vor Güterverkehren in den Bäderorten gehabt habe. Interessant sei seiner Ansicht nach die Möglichkeit der baulichen Abspaltung in Neustadt. Er weist darauf hin, dass der dänische Verkehrsminister Heunicke während der Reise des Wirtschaftsausschusses nach Dänemark erklärt habe, dass keine Güterzüge von Dänemark nach Deutschland rollen würden, wenn die Hinterlandanbindung nicht fertiggestellt sei. Der ICE - so stellt Abg. Hamerich klar - halte auch derzeit weder in Scharbeutz noch in Timmendorf, sondern nur in Oldenburg und in Puttgarden, bevor er auf die Fähre fahre. Auch er hebt hervor, dass Timmendorfer Strand das Hauptzentrum des Urlaubsverkehrs in der südlichen Lübecker Bucht sei. Wichtig sei darüber hinaus nicht der Abstand der Bahnhöfe zu den Badeorten, sondern die Unbequemlichkeit, die durch den dann notwendig werdenden Umstieg entstehe. Die Kosten der neuen Haltepunkte und der Bahnstrecke beinhalte noch nicht die zusätzliche verkehrliche Erschließung durch den ÖPNV. Aus seiner Sicht sei möglich, die für die jetzige Bäderbahnstrecke notwendige Ertüchtigung durch Regionalisierungsmittel zu finanzieren, wenn diesem Projekt Priorität eingeräumt werde. Zu berücksichtigen sei, dass die Region Ostholstein zunächst diejenige Region sei, die unter der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung am meisten leiden werde. Aus diesem Grund sei es aus seiner Sicht wichtig, eine gute verkehrliche Infrastruktur zwischen den Bäderorten zu erhalten beziehungsweise zu schaffen.

Abg. Matthiessen gibt zu bedenken, dass bei einer Verlegung der Haltepunkte unter Umständen deutliche weniger Menschen den Haltepunkt in kurzer Zeit erreichen könnten, was zu einer geringeren Zahl an Fahrgästen führen könne. Vor dem Hintergrund des Fachbeitrags solle dies aus seiner Sicht neu bewertet werden.

Abg. Dr. Tietze wendet ein, dass es bei einem Erhalt der alten Strecke für Fahrgäste möglicherweise komfortabler sein könne, diese zu nutzen. Das würde unter Umständen bedeuten, dass mit hohen Investitionskosten eine doppelte Infrastruktur geschaffen werde, die nicht genutzt

werde. Das sei aus seiner Sicht der schlechteste Fall. Er spricht das Risiko im Zusammenhang mit Klagen an, das aus seiner Sicht nicht zu unterschätzen sei.

Abg. Fritzen spricht die Ausführungen des Staatssekretärs an, aus denen aus ihrer Sicht hervorgegangen sei, dass einerseits eine Zweigleisigkeit der Neubbaustrecke planfestgestellt werden solle, die Bahn andererseits aber gar nicht bereit sei, die Bäderbahn aufzugeben. Dies sei für sie ein Widerspruch.

Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass ein Unternehmer, der bereit sei, eine entsprechende Bahnverbindung zu betreiben, auch jemanden brauche, der die entsprechende Strecke abgebe. Wenn die Strecke verlegt werde, dann gebe es die alte Strecke nicht mehr; sollte eine andere Lösung gefunden werden, müsse man sowohl einen Betreiber für die bisherige Bäderbahn finden als auch die Bereitschaft der Bahn haben, die Strecke abzugeben.

Auf eine Nachfrage der Abg. Fritzen erläutert Staatssekretär Nägele, dass im Planfeststellungsverfahren die bisherige Strecke verlagert werde. Dann sei künftigen Diskussionen die Grundlage entzogen, weil dann die alte Trasse nicht mehr existiere. Dagegen stehe der Klageweg offen. Naturschutzfachlich - im Hinblick auf die Möglichkeit, die bisherige Strecke als Ausgleichsfläche für die neu zu bauende Trasse anzubieten - spiele auch die Zerschneidungswirkung vom Verkehrsstrecken eine Rolle, nicht nur die mögliche Kontamination der bisherigen Gleisbetten.

Zu den von Abg. Dr. Tietze angesprochenen Klagerisiken legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass diese gegeneinander abzuwägen seien. Er unterstreicht, dass es auch einen festgestellten Raumwiderstand zu der bestehenden Trasse plus einem Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten Neubautrasse gebe. Dies dürfe nicht außer Acht gelassen werden. Ziel sei, möglichst klagerisikominimierend zu arbeiten.

Zurückzuweisen - so führt Staatssekretär Dr. Nägele weiter aus - sei auch das Argument der doppelten Kosten. Das Land gebe einen deutlichen Millionenbetrag für die Bestellung der Regionalverkehre auf der Strecke aus. Im Moment schlage der Kreis eine Verdoppelung der Kosten vor, weil der doppelte Verkehr bestellt werden müsse, da andernfalls Fehmarn und Großenbrode nicht mehr angebunden seien. Es gehe bei der Betrachtung auch um volkswirtschaftliche Erwägungen. Für Pendlerinnen und Pendler werde es zukünftig wesentlich attraktiver, die Bahn statt des Autos zu nehmen, da die Verbindung deutlich viel schneller werde. Das gelte zum Beispiel für die Mitarbeiter der Schwartauer Werke wie auch für diejenigen, die in Lübeck arbeiteten. Die Bahnverkehre würden generell nicht nur für Touristen gebaut, sondern für die Menschen, die im Land lebten und arbeiteten. Das bedeute auch, Pendlerver-

kehre stärker zu berücksichtigen. Aus diesem Grunde gehe man von der Verlagerung von Fahrgastzahlen aus, man gehe nicht davon aus, dass es weniger Fahrgäste würden. Staatssekretär Dr. Nägele legt darüber hinaus dar, dass sich die Landesregierung der Tatsache bewusst sei, dass es durch die Verlagerung der Verkehre zusätzliche Herausforderungen für den ÖPNV im Kreis gebe. An dieser Stelle werde sich die Landesregierung Gesprächen nicht verschließen. Die entstehenden Kosten im Kreis könne man diskutieren.

Herr Wepler weist auf den Inhalt des von der Bahn erstellten Gutachtens hin, dass von einem Rückgang von 30 bis 50 % ausgehe, auch die Umsteigesituation spiele eine Rolle. Er legt dar, dass im regionalen Nahverkehrsplan, den das Land beschlossen habe, enthalten sei, dass es ein Schnell-langsam-Konzept auch auf der Strecke durch Ostholstein geben solle. Alle zwei Stunden solle ein schneller Zug von Lübeck über Oldenburg und Burg auf Fehmarn nach Dänemark fahren, stündlich solle ein Zug nach Neustadt fahren. Das wäre damit möglich und entspreche dem Landesnahverkehrsplan.

Abg. Dr. Breyer regt an, dass der Gutachter auf die in der Ausschusssitzung vorgetragenen Argumente noch einmal eingehen und auf diese erwidern solle. Er legt dar, dass die Argumente, die gegen eine Zwei-plus-eins-Lösung sprächen, bereits vor geraumer Zeit auf dem Tisch gelegen hätten. Einzig neu sei das Raumordnungsverfahren. Es sei nicht ausgeschlossen, dass man mehr Infrastruktur schaffe als die darin vorgesehene Zweiertrasse. Durch das bisherige Verfahren sei rechtlich nicht unmöglich geworden, dass die Trasse weiter befahren werde. Insofern sei es aus seiner Sicht eher eine Frage der Zweckmäßigkeit und der Wirtschaftlichkeit. Ihn interessiert, ob man die für das Land zusätzlich entstehenden Kosten beziffern und ins Verhältnis zu anderen Projekten setzen könne. Wichtig sei, die Regionalisierungsmittel möglichst sinnvoll einzusetzen. Eine Kosten-Nutzen-Rechnung im Hinblick auf die zu befürchtenden Mehrkosten sei seiner Ansicht nach wünschenswert. Er unterstreicht, dass aus Sicht der Piratenfraktion im Falle der Stilllegung der Bäderbahn einmal mehr deutlich werde, dass beim Projekt der festen Fehmarnbelt-Querung Kosten und Nutzen nicht in einem sinnvollen Verhältnis zueinander stünden. Ihn interessiert, inwieweit der Landrat des Kreises Ostholstein seine Position zur festen Fehmarnbelt-Querung vor dem Hintergrund eines möglichen Wegfalls der Bäderbahnen bewerte.

Abg. Vogel weist darauf hin, dass es mehrere Aspekte zu optimieren gelte, wahrscheinlich jedoch nicht bei allen das Optimum erreicht werden könne. Hohe Bedeutung habe, auf der Bestandstrasse Güterverkehr zu verhindern und die Nutzungsmöglichkeiten für die Anwohner zu erhalten. Wahrscheinlich werde es noch mehrere Gespräche zu diesem Thema geben müssen. Abg. Vogel regt an, die Höhe der Trassenentgelte noch einmal genauer zu betrachten. Die begrenzten Mittel müssten sinnvoll investiert werden, die Betreibung der Zwei-plus-eins-

Lösung werde wahrscheinlich dazu führen, dass andere Strecken nicht in dem Maße unterstützt werden könnten. Wichtig sei, die konkreten Kosten zu berechnen. Schwer einzuschätzen sei seiner Ansicht nach, inwieweit die realistische Möglichkeit bestehe, dass die bisherige Trasse durch Güterzüge genutzt werde. Solange die Trasse genutzt werden könne, sei dies nicht grundsätzlich auszuschließen. Ihn interessiert, ob die jetzige Planung, die zweigleisig elektrifizierte Trasse im Planfeststellungsverfahren zu betrachten, dazu führen könne, dass das Planfeststellungsverfahren erneut durchgeführt werden müsse, wenn schlussendlich doch eine Zwei-plus-eins-Lösung angestrebt werden sollte.

Abg. Fritzen ergänzt zur bisherigen Diskussion um einen privaten Betreiber für die Bäderbahn, dass dieser private Betreiber keine Kosten für das Land verursachen werde. Dieser Überlegung sollte man sich nicht von vornherein verschließen, vor allem nicht dadurch, dass man bereits jetzt ein Verfahren wähle, das dazu führe, dass später keine Änderungen mehr vorgenommen werden könnten.

Abg. Hamerich weist darauf hin, dass viele Pendler mit dem Auto zum Zug fahren und für diese auch Parkflächen zur Verfügung gestellt werden müssten, die ihrerseits wieder zu der Verpflichtung zur Schaffung von Ausgleichsflächen führen würden. Einen Zeitgewinn sehe er in dieser Lösung für die Pendler ebenfalls nicht. Er hebt hervor, dass das Geld, das für Trassenmaßnahmen ausgegeben werde, in jedem Fall Steuergeld sei.

Herr Limprecht führt zum Planfeststellungsverfahren aus, dass die Bahn eine Zwei-plus-null-Lösung einreichen werde. Eine Veränderung dieser Lösung werde ein Neuaufrollen des Verfahrens erforderlich machen. Derzeit gehe man von dem Grundsatz aus, die Bäderbahn zu verlegen.

Auf die Anmerkung des Abg. Dr. Breyer hinsichtlich des Raumordnungs- beziehungsweise Planfeststellungsverfahrens eingehend, erläutert Staatssekretär Dr. Nägele, dass es jetzt auch um die Planrechtfertigung gehe. Sollte diese nicht stimmen, bestehe die Wahrscheinlichkeit, vor einem Gericht mit dem Planfeststellungsverfahren zu scheitern. Aus diesem Grund sei das Raumordnungsverfahren konstitutiv für den rechtlichen Gang der Dinge. Die Landesregierung habe ihre Meinung geändert, weil eine Zwei-plus-eins-Lösung aus Sicht der Landesregierung ein zu hohes rechtliches Risiko darstelle. Vor diesem Hintergrund sei man den heute diskutierten Weg gegangen.

Zu dem von Herrn Weppeler angesprochenen Schnell-langsam-Konzept führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass der Landesnahverkehrsplan eine Verbesserung der Anbindung Fehmarns vorsehe. Für die Trassenentgelte Lübeck bis Neustadt würden pro Jahr 2 Millionen € fällig.

Bei den Trassenentgelten müsse man von 20 bis 30 % mehr ausgehen; wenn man die Strecke mit einem Regionalzug doppelt so häufig beführe, verdoppele das die Trassenentgeltkosten. Derzeit gehe er von Kosten von 3 bis 5 Millionen € für die bestellten Verkehre für das Land aus, die sich dann verdoppelten. In den Planfeststellungsverfahren gebe es nur den einen oder den anderen Weg, wenn zwei plus null als Lösung angestrebt werde, sei die Zwei-plus-eins-Lösung eisenbahnrechtlich nicht mehr umsetzbar, es handele sich dann dabei um eine völlig neue Trasse.

Auf eine Anmerkung des Abg. Hamerich im Hinblick auf die Aussage des dänischen Verkehrsministers Heunicke, ab wann mit Güterverkehr auf der Strecke zu rechnen sei, betont Staatssekretär Dr. Nägele, dass der Verkehr rollen werde, sobald die Sundquerung elektrifiziert sei. Vor dem Neubau einer Sundquerung werde es voraussichtlich eine Elektrifizierung der bestehenden Sundquerung geben, sodass der Güterverkehr ab dem Moment rolle, ab dem die Hinterlandanbindung voraussichtlich fertig sei. Auch in Dänemark gebe es einen langen Vorlauf.

Auf die Bemerkung von Abg. Fritzen hinsichtlich eines privaten Betreibers auf der Strecke eingehend, legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass ein privater Betreiber etwas anderes sei als ein Anbieter des Verkehrs auf dieser Strecke. Erwerbe man eine Strecke, dürfe auf dieser Infrastruktur jeder fahren, der das von der Regulierungsbehörde festgelegte Trassenentgelt an den Eigentümer zahle. Es sei also durchaus denkbar, dass jemand die Trasse übernehme, um diese Trassenentgelte zu kassieren, das führe jedoch nicht automatisch auch zu Verkehren auf der Strecke. Die Landesregierung habe die Auskunft erhalten, dass die Bäderbahn jedoch unter keinen Umständen betriebswirtschaftlich tragfähig sein, weil sie sehr stark von saisonalen Verkehren lebe und die Einfahrt in den Lübecker Bahnhof sehr teuer sei. Ohne Zuschuss des Landes sei dies nicht betreibbar. Im Hinblick auf eine Bemerkung des Abg. Dr. Breyer zum Landesnahverkehrsplan weist Staatssekretär Dr. Nägele auf die transparente Erstellung dieses Nahverkehrsplans hin.

Auf einen Einwand des Abg. Breyer zu einer fehlenden Kosten-Nutzen-Rechnung dazu unterstreicht Staatssekretär Dr. Nägele, dass alle Projekte mit einer Kosten-Nutzen-Rechnung hinterlegt seien. Er sagt zu, dem Ausschuss diese Kosten-Nutzen-Rechnung zur Verfügung zu stellen.

Abg. Matthiessen spricht die Thematik der Bürgerbeteiligung und die in Schleswig-Holstein gemachten guten Erfahrungen mit vorgezogener Bürgerbeteiligung an.

Herr Limprecht führt dazu aus, dass die Bahn plane, die Information der Bürger und auch das generelle Beteiligungsverfahren sehr früh zu beginnen. Im Verwaltungsbereich gebe es ein Verfahren, das frühe Öffentlichkeitsbeteiligung heiße und von der Bahn aktiv gelebt werde. Mit dem Dialogforum und den entsprechenden Informationsveranstaltungen sei dies bereits seit längerer Zeit umgesetzt.

Herr Sager unterstreicht, dass der Kreis immer davon ausgegangen sei, dass eine durch einen privaten Betreiber betriebene Strecke auch bestellte Verkehre des Landes enthalten solle. Die Strecke sei - im Gegensatz zu den Ausführungen des Staatssekretärs - aus Sicht des Kreises nicht nur partiell oder saisonal lukrativ, sondern eine der lukrativsten Schienennahverkehrsstrecken in ganz Schleswig-Holstein. Man gehe insofern davon aus, dass sie durch einen Betreiber wirtschaftlich betreibbar sei. Dass sich ein Betreiber zunächst an den Kreis wende, bewerte er nicht. Er weist im Zusammenhang mit den Bemerkungen des Abg. Dr. Breyer darauf hin, dass der Gutachter weitere Kostenbetrachtungen bereits angestellt habe, und auf die Langfassung des Gutachtens ([Umdruck 18/4369](#)). Im Hinblick auf die Befürwortung oder Ablehnung der Beltquerung führt er aus, dass die Kreisverwaltung sich für die Interessen der Bürger einsetze, zumal der Kreis beim Abschluss des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark nicht einbezogen worden sei. Er selbst habe eine differenzierte Haltung zu der festen Fehmarnbelt-Querung. Der Erhalt der Bäderbahn sei insofern ein Baustein darin, um den Kreis nicht durch die internationale Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark ausschließlich zu benachteiligen. Der Kreis wünsche sich, ein Gremium oder eine Plattform zu finden, um die auch in der Ausschussdiskussion aufgeworfenen wichtigen Fragen zu vertiefen. Das Anliegen sei zu wichtig und zu bedeutsam, als dass man die Frage ad acta legen könne.

Herr Schöning von der IHK ergänzt, dass der Aspekt der demografischen Entwicklung in Schleswig-Holstein, aber auch in Deutschland nur eine sehr untergeordnete Rolle gespielt habe. Man müsse berücksichtigen, dass sich die Altersstruktur im Kreis Ostholstein nach oben hin verändern werde. Das betreffe nicht nur Gäste, sondern insbesondere auch die im Kreis lebenden Bürgerinnen und Bürger. Dieser Aspekt müsse bei der Erreichbarkeit und dem gegebenenfalls stattfindenden Weiterbetrieb einer Bäderbahn berücksichtigt werden. Wichtig sei, dass es durch den jetzt angestoßenen Prozess nicht zu nachhaltigen Verzögerungen kommen dürfe.

Punkt 2 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](#)

Anknüpfend an die bereits stattgefundenen Beratungen zu diesem Punkt führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass es kurz nach der letzten Ausschussberatung einen Gesprächstermin zwischen ihm und dem Landrat gegeben habe. Dabei sei über den Fahrplan des anstehenden Prozesses gesprochen worden. Es sei verabredet worden, dass unter Einbeziehung der Stadt Glückstadt, der Gemeinde Kollmar und des Innenministeriums unter Federführung des Landesbetriebes für Verkehr Gespräche stattfinden sollten. Ein erstes habe in konstruktiver Atmosphäre vor kurzer Zeit stattgefunden. Die Beteiligten hätten deutlich gemacht, wo die kritischen Punkte lägen. Bei der Gemeinde Kollmar sei dies die Sorge um die Einsatzfähigkeit der Feuerwehr. Das Land habe deutlich gemacht, dass es abhängig vom Brandschutzkonzept, das es noch zu erstellen gelte und das noch nicht vorliegen müsse, möglicherweise einer hauptberuflichen Feuerwehr an dieser Stelle bedürfe. Das werde, da es sich nicht um eine ortstypische Begebenheit handle, nicht allein dem Kreis angelastet, sondern auf Landesebene aufgeteilt werden müssen. Es sei aber im Moment zu früh, den letzten Feinschliff im Brandschutzkonzept zum jetzigen Zeitpunkt zu formulieren. Nun folgten Beratungen in den einzelnen Gremien, ob die beteiligten Kreise und Gemeinden unter diesen Voraussetzungen bereit seien, auf eine Klage zu verzichten. Der nächste Gesprächstermin finde im Mai statt.

Den Vorsitzenden interessiert für seine Fraktion, ob es mit den drei weiteren Klägern in irgendeiner Form Gespräche gebe, namentlich dem Sielverband, dem Fährbetreiber und dem Landesnaturschutzverband.

Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass man mit dem Verbund der Naturschutzverbände keine Gespräche führe, insgesamt lägen dort zwei Klagen vor, jedoch noch nicht in der nötigen ausgearbeiteten Form. Dass der Fährbetreiber klage, sei aus Sicht des Landes verständlich, jedoch sehe man dort keine Kompromisslinie. Aus diesem Grund sei an dieser Stelle ein Gespräch wenig hilfreich. Mit dem Sielverband würden derzeit Gespräche geführt, man gehe zurzeit davon aus, dass es möglich sein werde, den Streit vor einem Gerichtsverfahren beizulegen.

Auf eine Frage der Abg. Herdejürgen zu Klagen bei vergleichbaren Projekten und deren Erfolgsaussichten führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass ähnliche Fälle der Landesregierung nicht bekannt seien. Eine vergleichbare Situation liege mit den Einwendungen der Firma Scandlines gegen die Fehmarnbelt-Querung vor, jedoch könne die Infrastrukturhoheit des Staates nicht durch Partialinteressen angegriffen werden, insbesondere dann, wenn die Leistungsfähigkeit der bestehenden Fährverbindung nicht dem entspreche, was die künftige Straße biete. Insofern sehe man dem gelassen entgegen. Die Tatsache, dass es einen Interessenten gebe, die Strecke Cuxhaven-Brunsbüttel zu betreiben, zeige, dass sich Fährbetreiber nicht pauschal von den laufenden Planungen zur A 20 abschrecken ließen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Bericht der Landesregierung über das beabsichtigte Abstimmungsverhalten im Bundesrat zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Pkw-Maut)**

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Umdruck 18/4317](#)

Einleitend zu seinem Antrag weist Abg. Dr. Breyer auf den Entschließungsantrag des Landtags hin, der festgestellt habe, dass die bisherigen Pläne nicht akzeptabel seien. Dort sei unter anderem auch der Verzicht auf ein automatisiertes Kennzeichen-Scanning für die Maut-Kontrolle gefordert worden. Da in zwei Wochen das Gesetz im Bundesrat auf der Tagesordnung stehe, frage er die Landesregierung, wie der Beschluss des Landtags im Bundesrat transportiert werde, welche Position die Landesregierung dort einnehme und welches Abstimmungsverhalten sie plane.

Staatssekretär Dr. Nägele weist auf das Abstimmungsverhalten des Verkehrsministeriums im Verkehrsausschuss des Bundesrates hin, die Landesregierung selbst werde sich am kommenden Dienstag im Kabinett positionieren, dem werde er nicht vorgreifen. Im Verkehrsausschuss habe das Verkehrsministerium für die Anrufung des Vermittlungsausschusses mit Blick auf eine mögliche Benachteiligung der Grenzregionen gestimmt. Bei der Frage der allgemeinen Anrufung des Vermittlungsausschusses - aus Sicht der Landesregierung verfassungsrechtlich schwierig - habe man sich der Stimme enthalten.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob die Anrufung des Vermittlungsausschusses wegen der Betroffenheit der Grenzregionen eine Mehrheit im Plenum erhalten werde. Zudem interessiert ihn, wie die Mehrheitsverhältnisse bei der Frage einer allgemeinen Anrufung zu erwarten seien und aus welchem Grund dies aus Sicht der Landesregierung rechtlich problematisch sein sollte. Er weist wiederholt auf die hohe Bedeutung des Kfz-Kennzeichen-Scannings in der Debatte hin, zumal dessen Notwendigkeit sich ihm nicht erschließe, wenn ohnehin nur Autos mit deutschem Kennzeichen zur Nutzung der Straßen zugelassen würden, wenn sie die Infrastrukturabgabe gezahlt hätten. Ein Kennzeichen-Scanning sei aus diesem Grund aus seiner Sicht überflüssig, das sei auch die Kritik der Datenschutzbeauftragten gewesen.

Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass im Bundesratsverkehrsausschuss insgesamt zwölf Länder für die Anrufung gestimmt hätten. Das seien immer die Voten der Verkehrsministe-

rien, insofern könne man keine Rückschlüsse auf die Abstimmung im Bundesratsplenum ziehen. Eine Spekulation verbiete sich. Die Anrufung dem Grunde nach sei aus Sicht der Landesregierung deshalb verfassungsrechtlich schwierig, weil ein dezidierter Anrufungsgrund genannt sein müsse. Sechs Länder hätten explizit gegen die Anrufung gestimmt, nur vier hätten dafür votiert. Eine nachträgliche Veränderung von Bundesratsdrucksachen sei nicht möglich, aus diesem Grunde sei das Ergänzen eines Antrags in die Richtung, die Abg. Dr. Breyer vorgeschlagen habe, rein prozedural nicht mehr möglich.

Abg. Matthiessen interessiert sich für Ausnahmen bei der Kfz-Steuer, über die die Infrastrukturabgabe für deutsche Autofahrer kompensiert werden solle. Steuerliche Befreiungen gebe es zum Beispiel für Elektroautos beziehungsweise Autos mit geringem Verbrauch. Ihn interessiert, wie die Bundesregierung ihren Vorschlag diesbezüglich ausgestaltet habe. - Staatssekretär Dr. Nägele führt dazu aus, dass es auf die Kfz-Steuer angepasst werde und der Interpretation der Landesregierung nach es also auch Fahrzeuge geben werde, die die Vignette kostenlos bekommen würden. Die Regelung erfolge im Verkehrssteueränderungsgesetz, dass neben dem Gesetz über die Infrastrukturabgabe auf den Weg gebracht werde. Auf eine Nachfrage des Abg. Matthiessen bestätigt Staatssekretär Dr. Nägele, dass dänische Elektroautos ebenfalls von der Zahlung für eine Vignette befreit seien, weil sonst keine Diskriminierungsfreiheit gegeben sei.

Abg. Dr. Breyer regt an, die Anrufung des Vermittlungsausschusses im Hinblick auf den Grenzverkehr thematisch auf die Frage des Kennzeichen-Scannings im Bundesratsplenum zu erweitern. Das müsste rechtstechnisch aus seiner Sicht möglich sein. Er bittet darum, das prüfen zu lassen und - sofern es möglich sei - das durchzuführen, weil aus seiner Sicht klar verfassungswidrig sei, den gesamten Pkw-Verkehr zu scannen, ohne dass dies erforderlich sei.

Staatssekretär Dr. Nägele nimmt die Bitte entgegen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

### **Aktueller Sachstandsbericht über den A7-Ausbau**

Antrag der Fraktion der FDP

[Umdruck 18/4318](#)

Den Vorsitzenden interessiert für seine Fraktion, wie vor dem Hintergrund der bereits aufgetretenen Staus die Landesregierung den Start der Baumaßnahme beurteile und ob es Überlegungen gebe, im Bahnverkehr nachzusteuern. Ihn interessiert, ob geplant sei, bei der A-7-App, die keine Umfahrung vorschläge, nachzusteuern.

Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass eine App zum Vorschlag von Umfahungsstrecken das Ziel des Verkehrsteilnehmers kennen müsse, was schwer zu realisieren sei. Das sei vielmehr Aufgabe von Navigationssystemen. Es seien lediglich großräumige Empfehlungen möglich. In der Routenplanung selbst sei das vorgesehen.

Zu den von dem Vorsitzenden angesprochenen Staus führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass dies Staus infolge von Unfällen gewesen seien, die aus Sicht des Landes durch die Baustellenkonzeption nicht ausgeschlossen werden könnten, lediglich die Risiken dafür könnten minimiert werden. Vollsperrungen aufgrund von Lkw-Unfällen seien leider nicht vermeidbar. Ein Test für den Ernstfall sei die Sperrung der Autobahn wegen der Brückenabrissarbeiten gewesen, bei dem das Vertragsunternehmen zeitgerecht gearbeitet habe. Die Regionen hätten die Verkehre bewältigen können, insofern sei die Landesregierung nicht sehr besorgt. Bisher seien noch keine großen Verlagerungen in den öffentlichen Personennahverkehr zu verzeichnen. Offenbar nähmen die Menschen den Stau in Kauf. Er bietet dem Ausschuss an, weiter über die Entwicklung in dieser Hinsicht zu berichten. Nicht immer zufriedenstellend sei die Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer des Landes, der Firma Via Solutions Nord. Man bemühe sich, den Auftragnehmer immer wieder anzuhalten, die nötige Information rechtzeitig herauszugeben. In den Regionen habe es Schwierigkeiten gegeben. Man bemühe sich, durch enge Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer dafür zu sorgen, dass solche Kommunikationsfehler künftig nicht mehr aufträten. Mit dem ÖPP-Vertrag habe das Land jedoch die Steuerung aus der Hand gegeben.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

**Bundesratsinitiative zur Schaffung größerer Rechtssicherheit bei der Nutzung von Ferienwohnungen**

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/2219](#)

Änderungsantrag der Fraktion der CDU

[Umdruck 18/4326](#)

Antrag der Fraktion der CDU

[Umdruck 18/4325](#)

(im Wege der Selbstbefassung)

Abg. Callsen weist einleitend zu seinem Antrag auf die bestehenden Rechtsunsicherheiten im Tourismusgewerbe hin. Seit Anfang April gebe es eine Bundesratsinitiative aus Mecklenburg-Vorpommern, die entsprechende Regelungen vorsehe. Er regt an, dass sich der Ausschuss vor Beginn der Tourismussaison in seiner nächsten Ausschusssitzung mit dem Thema befassen solle, um das Signal auszusenden, dass es auch ein Stück Rechtssicherheit in dem Bereich gebe.

Den Vorsitzenden interessiert für seine Fraktion, wie die Landesregierung die Initiative des Landes Mecklenburg-Vorpommern einschätze. - Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass die Landesregierung seit über einem halben Jahr Gespräche mit der Mecklenburg-Vorpommerischen Landesregierung führe. Man wisse schon seit langer Zeit von der Bundesratsinitiative.

Auf eine Nachfrage des Vorsitzenden zu der Unterstützung der Initiative weist Staatssekretär Dr. Nägele darauf hin, dass die Frage der Baunutzungsverordnung in der Hand des Innenministeriums liege. Eine Positionierung im Ausschuss würde einer im Kabinett festzulegenden Positionierung vorgeifen.

Der Ausschuss kommt überein, das Thema im Wege der Selbstbefassung auf seiner nächsten Sitzung am 10. Juni 2015 erneut zu beraten.

Punkt 6 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](#)

Staatssekretär Dr. Nägele führt einleitend aus, dass es sich um eine Initiative handle, die vom Landesverkehrsminister ausgehe. Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern trügen die Initiative mit. Die Verkehrsministerkonferenz habe sich im Kern dafür ausgesprochen, dass eine weitergehende streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung vor allgemeinbildenden Schulen, Kindertagesstätten sowie Alten- und Pflegeheimen eingeführt werden solle, da in diesen Bereichen häufig eine besondere Gefahrenlage bestehe. Man schaffe damit die Ermächtigungsgrundlage für Kommunen, weil es aus Sicht der Landesregierung nicht Aufgabe des Landes sei, Streckenabschnitte mit besonderer Gefahrenlage zu benennen, aber Kommunen sollten in die Lage versetzt werden, das auf den Weg zu bringen. Bundesverkehrsminister Dobrindt befürworte diese Initiative ebenfalls, sodass man zuversichtlich sei, in absehbarer Zeit die entsprechenden Ermächtigungsgrundlagen schaffen zu können. Er regt an, dem Ausschuss den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zur Verfügung zu stellen und diesen an die Niederschrift anzuhängen (siehe Anlage 1 zu dieser Niederschrift).

Abg. Vogel schlägt vor, vor dem Hintergrund der Ausführungen der Landesregierung die vorliegenden Anträge für erledigt zu erklären.

Auf eine Anmerkung des Abg. Hamerich zum Einschluss des § 1c in die Regelung führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass die Landesregierung noch nicht so weit sei, die rechtstechnische Umsetzung bereits formuliert zu haben. Anfang Juni finde eine erste Sitzung einer länderoffenen Arbeitsgruppe unter Führung des Landes Schleswig-Holstein statt, in dem über die rechtstechnische Umsetzung dieses politischen Gestaltungswunsches gesprochen werde. Man werde einen Weg suchen, der für alle akzeptabel sei, insbesondere auch für Großstädte,

in denen Vorbehalte gegen entsprechende Regelungen bestünden. Staatssekretär Dr. Nägele schlägt vor, im Juni oder Juli über den Gang der Diskussion im Ausschuss zu berichten. Ziel sei, zur Herbstsitzung der Verkehrsministerkonferenz entsprechende Regelungen erarbeitet zu haben, sodass das Bundesverkehrsministerium selbst aktiv werde oder die Länder über eine Bundesratsinitiative die Straßenverkehrsordnung selbst änderten.

Auf eine Anmerkung des Abg. Hamerich im Hinblick auf die Vermeidung der Aufweichung des § 1c der Straßenverkehrsordnung weist Abg. Vogel auf die bereits geführten Diskussionen hin: Man müsse die örtlichen Gegebenheiten immer im Blick haben. Insofern sollte man am § 1c nicht absolut kategorisch festhalten.

Abg. Hamerich warnt davor, dass auf regionaler Ebene plötzlich sehr viele verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet werden könnten. Das dürfe nicht passieren.

Im Einvernehmen mit dem jeweiligen Antragsteller empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag einstimmig, den Antrag der Fraktion der FDP betreffende Einrichtung von Tempo-30-Zonen sinnvoll regeln, [Drucksache 18/2782](#) sowie den dazugehörigen Änderungsantrag der Fraktion von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW, [Drucksache 18/2842](#), für erledigt zu erklären.

Punkt 7 der Tagesordnung:

### **Verschiedenes**

Abg. Hamerich greift das Anliegen von Landrat Sager der Einrichtung einer Arbeitsgruppe oder eines Gesprächskreises auf. Der Vorsitzende regt an, Landrat Sager eine entsprechende Rückmeldung zu geben, sobald dieser ein entsprechendes Konzept vorgestellt habe.  
- Abg. Matthiessen schlägt vor, auch die Landesregierung einzubeziehen. Er regt zudem an, den Antrag [Drucksache 18/2378](#) betreffend AKN-Takt verdichten und den dazugehörigen Änderungsantrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen.

Staatssekretär Dr. Nägele weist im Zusammenhang mit dem Sylt-Shuttle darauf hin, dass die Landesregierung im Nahverkehrsbeirat darüber berichtet habe, dass aus Sicht des Landes die Nahverkehrsanbindung zur überwiegenden Zufriedenheit hergestellt sei, es gehe nur um einen einzigen Trassenkonflikt, der jedoch nicht mit dem Autozug, sondern mit dem Fernverkehr zusammenhänge. Man befinde sich in diesem Zusammenhang im Gespräch mit der Deutschen Bahn und habe die Hoffnung, dass die Deutsche Bahn ihren Fernverkehrsplan so korrigiere, dass der entsprechende Zug angeboten werden könne. Dann sei die Nahverkehrsanbindung der Insel gut.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 13:20 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer