

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 61. Sitzung

am Mittwoch, dem 2. September 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)

Oliver Kumbartzky (FDP)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Sachstandsbericht über die Ergebnisse der deutsch-dänischen Verkehrskommission sowie der Planfeststellungsverfahren zur Fehmarnbelt-Querung und der B 207	6
Antrag der Fraktion der CDU Umdruck 18/4719	
Bericht der Landesregierung zu den Konsultationen mit dem dänischen Verkehrsminister	
Antrag der Fraktion der FDP Umdruck 18/4724	
2. Bericht der Landesregierung über die wiederholten Fahrbahnabsenkungen innerhalb der Baustellen der A7	13
Antrag der Fraktion der FDP Umdruck 18/4724	
3. AKN-Takt verdichten - Weiterverkauf alter Triebwagen stoppen	15
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/2378	
(überwiesen am 14. November 2014)	
hierzu: Umdruck 18/4296	
4. Entwurf eines Gesetzes zur Entlastung des Mittelstandes in Schleswig-Holstein	18
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU Drucksache 18/3191	
(überwiesen am 16. Juli 2015)	
5. Infrastrukturbericht Schleswig-Holstein	19
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/2558	
(überwiesen am 21. Januar 2015 an den Finanzausschuss und mitberatend an alle weiteren Ausschüsse des Landtags)	
hierzu: Umdrucke 18/4029 , 18/4263 , 18/4695 , 18/4723	

6. Bericht der Landesregierung zum Antrag Vattenfalls auf Stilllegung und Rückbau des Kernkraftwerkes Krümmel 21

Antrag der Fraktion der FDP

[Umdruck 18/4726](#)

7. Verschiedenes 24

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Vor Eintritt in die Tagesordnung kommt der Ausschuss überein, folgende Punkte zu einem späteren Zeitpunkt zu beraten:

- **Perspektiven für die Westküste**

Bericht der Landesregierung, [Drucksache 18/2584](#),

- **Ernährungswirtschaft in Schleswig-Holstein**

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

- **Volksfest- und Marktkultur in Schleswig-Holstein bewahren**

Antrag der Fraktion der CDU, [Drucksache 18/2892](#).

Gegen die Stimme der Fraktion der PIRATEN mit den Stimmen aller übrigen Fraktionen beschloss der Ausschuss, den Antrag der Fraktion der PIRATEN betreffend

- **Privatisierung von Schleswig-Holsteins Küsten und Ufern verhindern**

Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/1974](#)

sowie

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

Antrag der Fraktion der PIRATEN und der FDP, [Drucksache 18/2694](#) (neu) - 2. Fassung,

zu einem späteren Zeitpunkt zu beraten.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Sachstandsbericht über die Ergebnisse der deutsch-dänischen Verkehrskommission sowie der Planfeststellungsverfahren zur Fehmarnbelt-Querung und der B 207

Antrag der Fraktion der CDU

[Umdruck 18/4719](#)

Bericht der Landesregierung zu den Konsultationen mit dem dänischen Verkehrsminister

Antrag der Fraktion der FDP

[Umdruck 18/4724](#)

Einleitend zu seinem Antrag und zum Bericht zu diesem Tagesordnungspunkt für Abg. Callsen aus, dass der Hintergrund seines Antrags die Presseberichterstattung im Nachgang zur Tagung der deutsch-dänischen Verkehrskommission gewesen sei, die bei den dänischen Nachbarn offenbar für erhebliche Irritationen gesorgt habe, was den Zeitplan der Fehmarnbelt-Querung angehe.

Der Vorsitzende weist für seine Fraktion daraufhin, dass ihn beim Planungsfeststellungsbeschluss zur B 207 und den Ankündigungen der Landesregierung, diesen bis zum Sommer vorzulegen, interessiere, was die in dem Zusammenhang berichteten gravierenden Planänderungen bedeuteten und wo diese herrührten.

Minister Meyer weist zu Beginn seiner Ausführungen darauf hin, dass die Fehmarnbelt-Querung nicht offiziell Beratungsgegenstand der deutsch-dänischen Verkehrskommission gewesen sei, sondern Gegenstand von Gesprächen, die er selbst mit seinem dänischen Verkehrsministerkollegen Schmidt geführt habe. Zur der deutsch-dänischen Verkehrskommission stellt Minister Meyer kurz die Historie dar. Die Kommission sei 2011 eingerichtet worden; gegründet worden sei sie, um Themen des Verkehrs auf dem sogenannten Jütlandkorridor miteinander zu besprechen. Insgesamt gebe es zwölf Mitglieder. Zurzeit sei man dabei, einen Bericht zu erarbeiten, der jetzt im Entwurf vorliege. Von schleswig-holsteinischer Seite seien in den letzten drei Jahren die Themen Ausbau der B 5, der sechsstreifige Ausbau der A 7 nördlich von Bordesholm, die Rader Hochbrücke, der Bau der A 20 und die westliche Elbquerung, der Ausbau und die Elektrifizierung der Marschbahnlinie, die Verbesserung der Jütlandlinie und damit insbesondere auch der Schienenengpass Elmshorn-Pinneberg eingebracht

worden. Man habe zudem über die Verbesserung des Eisenbahnfernangebotes gesprochen und vereinbart, dass man zur nächsten Sitzung die Deutsche Bahn und die Dänische Staatsbahn sowie die jeweiligen Infrastrukturunternehmen einladen wolle, weil man auf dem Jütlandkorridor mit dem Fernverkehrsangebot auf deutscher Seite nicht zufrieden sei. Er verweist dazu auf die im Landtag geführte Diskussion vor der Sommerpause. Da es sich um eine Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn und der Dänischen Staatsbahn handele, sei es wichtig, dieses gemeinsam in der Verkehrskommission zu besprechen. Man habe sich zudem über Güterverkehre Gedanken gemacht sowie über das Thema der Verbesserung der Personenschifffahrt auf der Flensburger Förde, was besonders vor Ort ein wichtiges Thema sei. Der Berichtsentwurf mit all diesen Themen habe zur Kommission vorgelegen, allerdings habe der dänische Kollege darum gebeten, noch einmal die politische Debatte in Dänemark führen zu können, Hintergrund sei der Regierungswechsel in Dänemark gewesen. Aus diesem Grund plane man, dies in der nächsten Sitzung der Kommission noch in diesem Jahr zum Abschluss zu bringen.

Bezugnehmend auf die von Abg. Callsen in einer Frage angesprochene Irritation führt Minister Meyer aus, dass es diese beim dänischen Transportminister, Herrn Schmidt, nicht gebe. Man habe zu mehreren Gelegenheiten über das Thema Fehmarnbelt-Querung gesprochen; Femern A/S habe erst kürzlich auf die über 3.000 Einwendungen von deutscher Seite reagiert und auch zahlreiche Änderungen vorgeschlagen. Die zuständige Planfeststellungsbehörde habe Femern A/S im Juni darauf hingewiesen, dass es verschiedene Wege eines Planänderungsverfahrens gebe. Möglich sei, dass man, wenn die Planänderungen nicht gravierend seien und der Kreis der Betroffenen identifizier- und überschaubar bleibe, ein vereinfachtes Verfahren durchführen könne, in dem die Planänderungen an die einzelnen, identifizierten Betroffenen mit Bitte um schriftliche Stellungnahme zugesandt würden. Ein Planfeststellungsbeschluss im Jahre 2016 sei auf diesem Weg möglich. Sollte sich aus den bereits vorgenommenen und den noch geplanten Erörterungsterminen und den Gesprächen mit Femern A/S ergeben, dass weitergehende Planänderungen vorgenommen würden, gebe es vor allem bei späteren gerichtlichen Auseinandersetzungen ein Problem, wenn keine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung vorgenommen worden sei, um nachweisen zu können, dass alle Betroffenen die Gelegenheit gehabt hätten, noch einmal Stellung zu den Planänderungen zu nehmen. Sein Eindruck sei, dass Femern A/S in der dänischen Öffentlichkeit zu optimistisch über den Ablauf dieses normalen Verfahrens berichtet habe. Momentan sei davon auszugehen, dass es weitgehende Planänderungen, insbesondere im Bereich des Umwelt- und Naturschutzrechtes, geben werde. Besonders im diesem Bereich seien keine Betroffenen zu identifizieren, das bedeute konkret, eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung sei unumgänglich. Die Durchführung des Verfahrens mit Auslegung der Unterlagen und Durchführung eines Erörterungstermins werde ein Jahr mindestens in Anspruch nehmen, was auch der dänischen Seite noch einmal kommuniziert wor-

den sei, um darauf hinzuweisen, dass das gemeinsame Ziel, ein rechtssicheres Planfeststellungsverfahren durchzuführen, um das Projekt tatsächlich verwirklichen zu können, weiterhin zu erreichen sei. Zur Frage, wann in einer solchen Konstellation mit erneuter Öffentlichkeitsbeteiligung mit dem Bau begonnen werden könne, weist Minister Meyer daraufhin, dass man diese Frage auch mit der dänischen Seite erörtert habe. Man könne sofortigen Vollzug bei der Planfeststellungsbehörde beantragen, sollten jedoch Klagen vorliegen, was mit hoher Wahrscheinlichkeit der Fall sein werde, werde ein Gericht darüber entscheiden müssen, ob ein Sofortvollzug vorgenommen werden und damit auch der Bau beginnen könne. Ansonsten werde es ein Verfahren geben, das bis vor das Bundesverwaltungsgericht führen könne. Die Verfahrensdauer werde von der Landesregierung mit zwei Jahren veranschlagt, sodass man in der geschilderten Fallkonstellation von einem Baubeginn im Jahr 2019 ausgehe. Offenheit und Transparenz in der Kommunikation mit Dänemark seien aus seiner Sicht sehr wichtig. Die erneute Öffentlichkeitsbeteiligung sei bei gravierenden Planänderungen unumgänglich, sollte man dies anders wünschen, sei eine Gesetzesänderung vonnöten.

Minister Meyer legt dar, dass er dem dänischen Verkehrsminister angeboten habe, auch im Folketing zu dem Thema vorzutragen. Deswegen werde er selbst im Herbst nach Kopenhagen reisen, um entsprechend Stellung zu beziehen. Er weist auf das Zusammentreffen der Bundeskanzlerin mit dem dänischen Ministerpräsidenten hin, bei dem ebenfalls von deutscher Seite bekräftigt worden sei, dass das Projekt gewollt sei. Es gebe darüber hinaus noch weitere Treffen.

Auf die Hinterlandanbindung eingehend führt Minister Meyer aus, dass am 15. September 2015 öffentliche Veranstaltungen der Deutschen Bahn begännen, es seien acht Veranstaltungen an acht Standorten geplant, die sich an den acht Planungsabschnitten orientierten. Er führt weiter aus, dass der Planfeststellungsbeschluss zur B 207 am 31. August 2015 ergangen sei.

Auf eine Setzung von verkehrlichen Prioritäten zwischen Deutschland und Dänemark von Abg. Callsen angesprochen, führt Minister Meyer aus, dass man die Fragen der Prioritäten durch eine Identifizierung kurz- und mittelfristig zu realisierender Themen aufgelöst habe. Daneben gebe es langfristige beziehungsweise visionäre Themen. Die dänische Seite habe darum gebeten, dass mit der neuen dänischen Regierung noch einmal intern beraten zu dürfen. Aus diesem Grunde werde dies erst im Spätherbst vorgelegt.

Auf eine weitere Frage des Abg. Callsen zu dem von ihm dargestellten Zeitplan führt Minister aus, dass ein Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2017 ergehen könne, das sei die Einschätzung der unabhängigen Planfeststellungsbehörde. Bei einem Planänderungsverfahren könnten sich

Verzögerungen ergeben, da dies eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erfordere. Dies werde nicht von der Landesregierung beschlossen.

Auf eine Nachfrage des Abg. Callsen zum Zeitplan unterstreicht Minister Meyer, dass es sich um eine unabhängige Planfeststellungsbehörde handle, die Landesregierung könne keinen Einfluss nehmen, was das Verfahren angehe. Politisch - das habe man auch der dänischen Seite klargemacht - sei das Projekt auf deutscher Seite gewollt, die Landesregierung werde im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinwirken, dass das Projekt umgesetzt werden könne.

Von Abg. Callsen auf die Biotopkartierung angesprochen, legt Minister Meyer dar, dass es zum Teil Auflagen der Nachkartierung gebe. Diese Notwendigkeit entstehe durch die Erwidern auf die über 3.000 Einwendungen. Von Femern A/S werde beauftragt, dass dieses bis Ende des Jahres abgeschlossen sein solle.

Der Vorsitzende unterstreicht für seine Fraktion, dass es erfreulich sei, dass es mit der B 207 - wenn auch später als von ihm erwartet - geklappt habe. Auch das Gespräch mit den dänischen Folketingsabgeordneten zu suchen und ihnen das deutsche Planungs- und Genehmigungsrecht zu erläutern, halte er für sinnvoll. Er möchte wissen, welche Rolle die EU-Wasserrahmenrichtlinie spiele und wie die konkrete Zusammenarbeit der Behörden funktioniere. - Minister Meyer führt dazu aus, dass man von Femern A/S noch auf eine Stellungnahme bezüglich der Betroffenheit durch die Wasserrahmenrichtlinie warte. Auch in den deutschen Planfeststellungsverfahren sei es so, dass bis zum endgültigen Beschluss etwaige Änderungen, die auf gesetzlicher Ebene einträten, Berücksichtigung finden müssten. Das mache das deutsche Verfahren auch schwer erklärbar. In der unabhängigen Planfeststellungsbehörde arbeiteten 20 Personen, die sehr ausgelastet seien. Da der Bau der Hinterlandanbindung in acht Abschnitten erfolge, werde es auch acht Planfeststellungsbeschlüsse geben. Die Bahnpläne, mit dem Bau 2019 zu starten, dies würde das Vorliegen von Planfeststellungsbeschlüssen ab 2018 voraussetzen. Die Dauer der jeweiligen Verfahren werde auch dort von dem Umfang der Einwendungen abhängen.

Auf eine weitere Frage des Vorsitzenden legt Minister Meyer dar, dass das Thema Fehmarnsund-Brücke nur am Rande mit dem dänischen Verkehrsminister erörtert worden sei, da es sich um ein primär bundesdeutsches Thema handle. Auf dänischer Seite bestehe die Auffassung, dass dieses Problem jede Seite für sich lösen müsse. Bisher diskutiere der Bund bei der Fehmarnsund-Querung alle Varianten, die Varianten für die bestehende Brücke würden voraussichtlich jedoch vom Bund ausgeschlossen. Dies werde bei der nächsten anstehenden Konferenz vor Ort thematisiert werden.

Laut Medieninformationen - so führt der Vorsitzende für seine Fraktion aus - habe sich die Bahn jetzt auf eine Trasse festgelegt, es handle sich jetzt um eine Verlegung und keinen Neubau, was Auswirkungen auf die Kostenbeteiligungen der Kommunen habe. Aus seiner Sicht sei dies für das Projekt kontraproduktiv, weil man im Landtag immer von einer Zwei-plus-eins-Variante gesprochen habe, von der jetzt aber schon länger nicht mehr die Rede sei. Eine Verlegung statt eines Neubaus berge das Potenzial für Widerstand vonseiten der Kommunen. Ihn interessiert, ob dies im Sinne der Landesregierung sei, zumal dies ein weiteres Problem bei der Realisierung der Hinterlandanbindung darstelle. Der Presse sei zudem zu entnehmen gewesen, dass das Wirtschaftsministerium sich für Lang-Lkw interessiere. Der Vorsitzende erkundigt nach dem diesbezüglichen aktuellen Sachstand.

Frau Druba, Leiterin des Referats Straßenbau im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, führt zu der vom Vorsitzenden geäußerten Anmerkung zur Frage der Verlegung beziehungsweise des Neubaus aus, dass man dieses Thema mit Frau Herbort, der Bevollmächtigten der Deutschen Bahn für Norddeutschland, erörtert habe. Die Qualifizierung nach Verlegung oder Neubau habe etwas damit zu tun, wie man mit der Bestandstrasse umgehe, aber nichts mit der Kostenteilung. - Minister Meyer schildert ergänzend, dass dort, wo nicht die originäre Bestandstrasse betroffen sei, sondern durch die Verlegung quasi eine neue Trasse geschaffen werde und es zu einer Eisenbahnkreuzung komme, die DB AG zahlen werde. Dort, wo die Bestandstrasse durch Modernisierung einer alten Bahnkreuzung betroffen sei, gelte das Eisenbahnkreuzungsgesetz und damit die Drittelung. Das sei im Gespräch mit der DB AG noch einmal dezidiert thematisiert worden.

Auf die Frage des Vorsitzenden zu den Lang-Lkw unterstreicht Minister Meyer, dass er selbst immer daran interessiert gewesen sei. Das Verfahren habe sich auf die Frage der Kompetenz bezogen, wer eine mögliche Regelung treffen könne. Es selbst habe sich vom dänischen Verkehrsminister schildern lassen, wie es in Dänemark gehandhabt werde. Die dänischen Regelungen ließen sich jedoch nicht ohne Weiteres auf das wesentlich dichtere schleswig-holsteinische Verkehrsnetz übertragen. Die Regelungen für die drei Speditionen, die an dem Feldversuch teilnahmen, genossen Bestandsschutz.

Der Vorsitzende weist für seine Fraktion auf die ablehnende Haltung der SPD-Bundestagsfraktion zu Lang-Lkws hin, die nach Aussagen führender Politiker auch dann Bestand habe, wenn der Feldversuch positiv verlaufe. Interessant sei, wie die SPD-geführte Landesregierung dieses Thema auf Bundesebene behandle.

Abg. Dr. Breyer begrüßt, dass sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt habe, das Verfahren zur festen Fehmarnbelt-Querung rechtskonform durchzuführen. Wünschenswert sei aus

seiner Sicht, wenn neben der zeitlichen Neukalkulierung auch die finanzielle Kalkulation Dänemarks nachvollzogen würde. Er weist daraufhin, dass ursprünglich im Herbst von dänischer Seite entschieden werden sollte, ob der Startschuss für das Projekt gegeben werden solle. Ihn interessiert, ob die dänische Seite angedeutet habe, bis zum Vorliegen einer deutschen Genehmigung kein grünes Licht für das Projekt erteilen zu wollen. Ihn interessiert darüber hinaus, ob die Landesregierung plane, bezüglich der Bürgerbeteiligung nur das gesetzliche Pflichtprogramm durchzuführen und keine darüber hinausgehenden Veranstaltungen oder Erörterungstermine mit den Einwendern anzubieten, die aus seiner Sicht vielleicht auch dazu führen könnten, bei einem etwaigen Gerichtsverfahren im Endeffekt bessere Chancen zu haben.

Abg. Hamerich bezieht sich auf eine vom Wirtschaftsministerium gemachte Aussage dahingehend, Vorsorge treffen zu wollen, um die Belastung der Kommunen so gering wie möglich zu halten. Ihn interessiert, ob die Landesregierung nach wie vor zu dieser Aussage stehe.

Abg. Dr. Tietze weist auf die 60 Millionen € hin, die in den Haushalt eingestellt seien. Er unterstreicht, dass - das habe auch ein Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes bestätigt - sich das Land nicht an Trassen des Bundes beteiligen dürfe. Es gelte das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Mit dieser Begründung, dass eine entsprechende Förderung grundgesetzwidrig sei, habe die jetzige Landesregierung die von der Vorgängerregierung eingestellten 60 Millionen € aus dem Haushalt herausgenommen.

Abg. Hamerich unterstreicht, dass die Landesregierung zugesagt habe, die Kommunen bei entsprechenden Baumaßnahmen im Zusammenhang mit den Bahntrassen zu entlasten.

Minister Meyer hebt hervor, dass Staatssekretär Dr. Nägele zugesagt habe, dass die Landesregierung die betroffenen Kommunen nicht im Regen stehen lassen wolle. Man werde dafür sorgen, dass die Kommunen es positiv bewerten würden, wenn die Strecke durch ihr Gebiet führe. Wichtig sei zum Beispiel, die Kommunen vernünftig anzubinden. Es müsse auch abgewogen werden, wer besonders betroffen sei und welche Wünsche bezüglich der Anbindung vorlägen. Insofern könne man keine Betrachtung einzelner Bahnübergänge vornehmen.

Im Hinblick auf die Äußerungen von Abg. Dr. Breyer weist Minister Meyer auf den in Dänemark gefassten Parlamentsbeschluss hin, woraufhin er angeboten habe, dort zu informieren. Der dänischen Diskussion könne und wolle er selbst nicht vorgreifen.

Im Zusammenhang mit einer weiteren Anmerkung des Abg. Dr. Breyer zur Bürgerbeteiligung verweist Minister Meyer auf die von der Landesregierung genutzten Möglichkeiten, zum Beispiel das Dialogforum und unterstreicht, dass dies seiner Ansicht nach ausreichend sei.

Der Ausschuss nimmt den Sachstandbericht zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über die wiederholten Fahrbahnabsenkungen innerhalb der Baustellen der A 7

Antrag der Fraktion der FDP

[Umdruck 18/4724](#)

Einleitend zu seinem Antrag führt der Vorsitzende für seine Fraktion aus, ihn interessiere, ob es Möglichkeiten gebe, die wiederholt aufgetretenen Probleme beim Bau der A 7 zukünftig einzudämmen.

Minister Meyer legt dar, dass aus seiner Sicht die allgemeine Meinung sei, dass es auf der A-7-Baustelle merklich vorangehe. Das bestehende Problem habe man moniert, die vorliegenden Fälle, von denen auch in der Presse die Rede gewesen sei, analysiere man zurzeit mit der DEGES und der Via Solutions Nord. Es gebe auch andere Fälle, in denen die Kommunikation und Information des Landesbetriebes und der Landesregierung durch das Bauunternehmen nicht optimal gelaufen sei, zum Beispiel bei der Brückensperrung in der Höhe Quickborn. Insbesondere bemühe man sich aber um eine Verbesserung der Kommunikation, auch über Rundfunkmeldungen und die App. Es gebe auch eine gemeinsame Arbeitsgruppe zur Kommunikation, in der das thematisiert werde.

Zu den in Rede stehenden Vorfällen, die sich in der Nacht vom 10. auf den 11. August beziehungsweise in der Nacht vom 24. auf den 25. August 2015 ereignet hätten, führt Minister Meyer aus, dass die dadurch notwendig gewordene Sperrung eines Fahrstreifens zu Abzügen für das Bauunternehmen führen werde, da die Vier- beziehungsweise Sechsstreifigkeit vertraglich vereinbart worden sei.

Zur Entstehung des Problems führt Minister Meyer aus, dass zur Errichtung des Mittelstreifens über zehn Meter lange Spundwände in den Boden eingebracht würden. Dies führe aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen dazu, dass man einen gewissen Abstand zum Arbeitsbereich des Rammgerätes benötige. Beim Einbringen der Spundwände an den genannten Tagen sei es zu einer Nachverdichtung im Boden gekommen, was zu der Absenkung geführt habe. Dies führe automatisch zur Sperrung eines Fahrstreifens. Bis September beziehungsweise Oktober sollte der jetzt ausgeführte Teil der Arbeiten erledigt sein, sodass man hoffe, dass dies so schnell nicht wieder vorkomme. Entscheidend für die Landesregierung sei, dass

schnell reagiert und kommuniziert werde, in diesem Zusammenhang gebe es noch Verbesserungsmöglichkeiten.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

AKN-Takt verdichten - Weiterverkauf alter Triebwagen stoppen

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/2378](#)

(überwiesen am 14. November 2014)

hierzu: [Umdruck 18/4296](#)

Für die antragstellende Fraktion führt Abg. Callsen kurz in das Thema ein. Es gehe darum, die Takte zu verdichten, ohne sich auf bestimmte Triebwagenzahlen festzulegen.

Der Vorsitzende weist auf die Ausführung aus Umdruck 18/2515 hin, in dem dargestellt werde, dass es bis zu dem dort erwähnten Zeitpunkt keine nennenswerte Verlagerung von Verkehren vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr gebe. Ihn interessiert, ob sich diese Situation geändert habe.

Herr Sörensen, Leiter des Referats Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahn und Luftfahrt im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, führt aus, dass man in Gesprächen mit der AKN bisher keine signifikanten Fahrgastzahlveränderungen rückgemeldet bekommen habe. In der Region werbe die Landesregierung für die Nutzung des ÖPNV, allerdings führe dies nicht dazu, dass Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit vorgenommen werden müssten. Mittlerweile seien die ersten neuen Triebwagen eingetroffen, die jetzt eingeführt würden. Durch diese neuen Triebwagen erhöhten sich auch die Kapazitäten durch eine höhere Sitzplatzanzahl. Derzeit gehe man davon aus, dass dies in der Hauptverkehrszeit ausreichend sei.

Abg. Vogel weist darauf hin, dass die alten Triebwagen nur schwer von der AKN in Kaltkirchen gelagert werden könnten. Er regt an, in der gemeinsamen Ausschusssitzung mit Hamburg, die für Ende November geplant sei, auch Herrn Seyb von der AKN einzuladen. Zudem gebe es beim Erhalt der alten Fahrzeuge auch einen hohen Investitionsbedarf, dessen Höhe zurzeit noch nicht feststehe.

Abg. Dr. Tietze gibt zu bedenken, dass es zurzeit keine Kosten-Nutzen-Analyse gebe und nicht klar sei, was überhaupt logistisch möglich sei. Auch er regt an, Herrn Seyb von der AKN zu dem Thema zu befragen.

Herr Sörensen weist auf die geschätzten Kosten von 500.000 € pro Fahrzeug hin, die dann anfielen, wenn fünf Fahrzeuge betriebsbereit gehalten und die übrigen Fahrzeuge als Ersatzteillager vorgehalten würden. Bei einem Erhalt der Fahrzeuge im Wege der Instandhaltungsmaßnahme lägen die Kosten voraussichtlich deutlich höher, sodass die Frage gestellt werden müsse, ob die Investition in einem gesunden Verhältnis zum Nutzen stehe. Wichtig sei, dass die Kosten im Verhältnis zu den vorzuhaltenden Reserven stünden. In der Tat bestehe aber eine Schwierigkeit darin, die alten Fahrzeuge am Markt zu verkaufen.

Der Vorsitzende regt an, gegebenenfalls schriftlich Fragen an die AKN zu stellen, da fraglich sei, inwieweit der Hamburgische Verkehrsausschuss an für Schleswig-Holstein spezifischen Themen interessiert sei.

Abg. Callsen plädiert dafür, bei der Landesregierung darauf hinzuwirken, dass eine entsprechende Reserve an Wagen vorgehalten werde.

Von Abg. Magnussen auf die Möglichkeit angesprochen, schnell auf eine besondere verkehrliche Situation zu reagieren, führt Herr Sörensen aus, dass die derzeitige Option darauf hinauslaufe, sich auch aus Kostengründen endgültig von den alten Fahrzeugen zu trennen. Mit den neuen Fahrzeugen gebe es zusätzliche Kapazitäten. Eine Erhöhung der Kapazitäten in Nebenverkehrszeiten sei auch ad hoc durch das bestehende Wagenmaterial möglich, eine Erhöhung in den Hauptverkehrszeiten bestehe ohnehin bereits durch den 10-Minuten-Takt aus Hamburg nach Quickborn. Diese Verbindung könne aufgrund von Infrastrukturkapazitätsengpässen auch nicht ohne Weiteres höher getaktet werden. Auch im Notfall erhoffe man sich, mit den jetzt angeschafften neuen Fahrzeugen neue Kapazitätsanforderungen bedienen zu können. Theoretisch bestehe die Möglichkeit, die Hauptverkehrszeitentaktung auch in Nebenverkehrszeiten zu fahren. Diese Taktverdichtung könne auch ohne große zusätzliche Anschaffungen umgesetzt werden. Derzeit sei dafür jedoch kein Bedarf zu erkennen.

Abg. Vogel weist darauf hin, dass auch in bisherigen Engpässen die AKN in der Lage gewesen sei, Kapazitäten kurzfristig zu erhöhen, beim alten Wagenbestand sei das jedoch zukünftig schwierig, weil diese nicht zu 100 % dauerhaft ausgelastet werden könnten. Bei den neuen Fahrzeugen sei davon auszugehen, dass diese einsetzbar wären.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht, dass seiner Fraktion zentral wichtig sei, dass im entscheidenden Fall der Takt verdichtet werden beziehungsweise die Kapazität erhöht werden könne. Dies sei aus seiner Sicht ein Beschluss, den auch seine Fraktion mittragen könne.

Der Ausschuss kommt überein, sich in einer seiner nächsten Sitzungen auf einen entsprechenden Antrag zu verständigen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Entlastung des Mittelstandes in Schleswig-Holstein

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3191](#)

(überwiesen am 16. Juli 2015)

Der Ausschuss beschließt, eine schriftliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Fraktion der CDU durchzuführen.

Punkt 5 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)

hierzu: [Umdrucke 18/4029](#), [18/4263](#), [18/4695](#), [18/4723](#)

Der Vorsitzende führt für seine Fraktion aus, er habe erstaunt zur Kenntnis genommen, dass die bisher aus seiner Sicht bis 2024 geltenden Zahlen - so eine Pressemitteilung der Finanzministerin - nun bis zum Jahr 2030 Gültigkeit haben sollten. Aus seiner Sicht werde der Investitionsbedarf in den neu hinzugekommenen sechs Jahren jedoch weiter steigen. Wichtig für den Ausschuss sei darüber hinaus das Landesstraßennetz, für das die Zahl von 1,136 Milliarden € im Raum stehe. Ihn interessiere, ob sie auch bis 2030 gelte und wie diese Zahl genau zustande komme. Ähnliches gelte auch für den Ausbau des Breitbandnetzes.

Herr Riedel, Leiter des Referats Finanzen und Haushalt im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie hebt hervor, dass das Finanzministerium federführend sei, insofern könne er zu der angesprochenen Verlängerung nichts sagen. Im Moment sei das Wirtschaftsministerium dabei, dieses für die Priorisierung der Maßnahmen noch einmal im Einzelnen darzustellen. Im September solle darüber noch einmal detailliert gesprochen werden. Die Zahlen selbst ergäben sich aus dem Vorjahresbericht über den Zustand der Landesstraßen. Bei einer Verlängerung des Zeitraums müsse eine Fortschreibung stattfinden, ob sich dadurch andere Zahlen ergäben, sei derzeit noch nicht zu sagen.

Abg. Callsen plädiert vor dem Hintergrund noch nicht vorliegender konkreter Zahlen zur anstehenden Priorisierung dafür, sich in der nächsten Sitzung erneut mit dem Thema zu beschäftigen.

Abg. Dr. Tietze weist darauf hin, dass die Koalition nicht mit dem Ziel angetreten sei, sämtliche maroden Straßen - vor allem vor dem Hintergrund der bestehenden Schuldenbremse - zu sanieren. In der Priorisierung sei auch zu diskutieren, von wem welche Straßen genutzt würden. Dies werde auch im Zusammenhang mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan diskutiert.

Ein entsprechender Kriterienkatalog könne auch für die Landesstraßen diskutiert werden. Ziel müsse eine nachhaltige und dauerhafte Finanzierung der Infrastruktur sein.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu den der Priorisierung zugrunde liegenden Kriterien führt Herr Riedel aus, dass nicht nur das Wirtschaftsministerium für diese zuständig sei. Wichtig sei, wie viel Geld für die jeweiligen Bereiche am Ende der Finanzplanung zur Verfügung stehe. Die Kriterien, die nach der Festlegung des Budgets entwickelt werden sollten, würden mit dem fachlich befassten Landesbetrieb abgestimmt, um festzulegen, welche Maßnahmen wann durchgeführt werden sollten. Dabei spiele auch die Bedeutung der einzelnen Straßen und der jeweilige Abnutzungsgrad eine Rolle.

Der Ausschuss nimmt in Aussicht, sich zu einem späteren Zeitpunkt erneut mit dem Infrastrukturbericht zu befassen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zum Antrag Vattenfalls auf Stilllegung und Rückbau des Kernkraftwerkes Krümmel

Antrag der Fraktion der FDP

[Umdruck 18/4726](#)

Herr Dr. Habeck, Minister für Energiewende, Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume, führt in die Thematik ein. Der Antrag Vattenfalls habe die Landesregierung in der vergangenen Woche erreicht. Daraufhin habe man die Kommunalpolitik, die Fraktionen und die Öffentlichkeit informiert. Dass dieser Antrag eingegangen sei, sei großer Schritt hin zum endgültigen Ausstieg aus der Atomenergie, zumal dieser zu Beginn der Legislaturperiode nicht zu erwarten gewesen sei, da Vattenfall derzeit noch juristisch gegen den Atomausstieg vorgehe. Vattenfall sei aber offenbar zu der Einsicht gelangt, dass man die Klage auch weiter führen könne, ohne den Rückbau in Krümmel auszusetzen, was aus Sicht der Landesregierung begrüßenswert sei. Der nächste Schritt bestehe darin, einen Sicherheitsbericht abzugeben, der geprüft werden müsse, was Aufgabe der Atomaufsicht sei. Es gebe die Hoffnung, dass dieser noch bis Ende des Jahres eingehe, dann folge das Verfahren. Vom Antragseingang bis zur möglichen Planfeststellung, also der Genehmigung der Schritte, könnten unter Umständen drei Jahre vergehen, der Rückbau insgesamt werde zurzeit mit 15 Jahren kalkuliert. Positiv hervorzuheben sei, dass der Antrag Brennelementefreiheit vorsehe, die Brennelemente sollten aus dem Reaktordruckbehälter herausgenommen und in das Zwischenlager überführt werden. Alles Weitere werde konkret werden, wenn die Antragsunterlagen eingereicht würden.

Abg. Kumbartzky gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass vor Ort transparent mit Fragen des Rückbaus umgegangen und es viele Bürgerveranstaltungen geben werde.

Auf eine Lagerung der schwach- und mittelradioaktiven Abfälle von Abg. Kumbartzky angesprochen, führt Minister Dr. Habeck aus, dass er zum Thema Schacht Konrad das wiederholen könne, was bisher an Informationen vorliege: dass der Schacht ab 2022 betriebsbereit sein solle. Ihm lägen keine offiziellen anderen Informationen vor. Wann eine Abholung von schwach- und mittelradioaktiven Abfällen aus den einzelnen Atomkraftwerken vonstattengehe, sei ihm unbekannt. In der Zwischenzeit müssten die schwach- und mittelradioaktiven Abfälle vor Ort gelagert werden, was durch den Antrag Vattenfalls unter Umständen geklärt werden könne, Tatsache sei, dass die Räumlichkeiten in Krümmel begrenzter seien als in

Brunsbüttel. Zurzeit bestehe aus seiner Sicht nur eine Chance, indem man das bestehende Zwischenlager in Krümmel um weitere Kapazitäten erweitere.

Herr Dr. Dr. Backmann, Leiter der Abteilung Reaktorsicherheit und Strahlenschutz im Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, führt ergänzend aus, dass die Tendenz Vattenfalls dahin gehe, den Teil des Standortzwischenlagers, der für hochradioaktive Abfälle nicht mehr benötigt werde, für die schwach- und mittelfradioaktiven Abfälle zu nutzen. Es sei jedoch noch keine Entscheidung gefallen und auch noch kein entsprechender Antrag beim Bundesamt für Strahlenschutz gestellt worden.

Auf eine Nachfrage des Vorsitzenden führt Herr Dr. Dr. Backmann aus, dass diese Übergangslösung für mehrere Jahre reichen werde und man Zeit gewonnen habe, sich eine weitere Lösung zu überlegen. Bisher seien keine Tendenzen zu erkennen, andere schleswig-holsteinische Standorte in Anspruch zu nehmen.

Von Abg. Magnussen auf die Zwischenlagerung auch aus Sellafield zurückkehrender Castoren angesprochen, führt Minister Dr. Habeck aus, dass seiner Vermutung nach zu nutzende Synergieeffekte des gleichzeitigen Rückbaus von Brunsbüttel und Krümmel einer der Gründe dafür sei, dass Vattenfall einen Antrag auf Rückbau eingereicht habe. Hinzu komme, dass es aus seiner Sicht auch sinnvoll sei, den Rückbau des Atomkraftwerks mit Mitarbeitern zu planen, die das Atomkraftwerk noch persönlich kennen würden.

Zu dem Aspekt der Lagerung von aus Sellafield zurückkehrenden Castorbehältern beleuchtet Minister Dr. Habeck kurz den bisherigen Verlauf der Diskussion auf Bundesebene. Details würden sich jedoch erst klären, wenn die Betreiberfirma, die Gesellschaft für Nuklearservice, einen Antrag stellen werde. Er unterstreicht, dass eine Aufnahme von Castoren in Schleswig-Holstein nur in dem Maße erfolgen könne, in dem der Rückbau schleswig-holsteinischer Atomkraftwerke durch eine Verringerung der Aufnahmekapazitäten nicht gefährdet werde. Die Antragstellung liege bei den Betreibern, wichtig sei, den Knoten auf politischer Seite zu durchschlagen.

Den Vorsitzenden interessiert für seine Fraktion, ob die am Standort noch vorhandenen Arbeitsplätze in den Verhandlungen eine Rolle gespielt hätten. - Minister Dr. Habeck führt dazu aus, dass etwa 300 Personen noch im Kernkraftwerk Krümmel arbeiteten, der Rückbau solle im Wesentlichen mit dem Personal aus dem Atomkraftwerk selbst erfolgen, womit eine Arbeitssicherheitsperspektive für die nächsten 18 bis 20 Jahre gegeben sei. - Herr Dr. Dr. Backmann führt ergänzend aus, dass bei den Gesprächen die Frage von Entlassungen keine Rolle gespielt habe, da es in dieser Hinsicht auch keine Signale gebe.

Auf eine Frage des Abg. Schulze zur Zwischenlagerung von schwach- und mittelradioaktiven Abfällen legt Minister Dr. Habeck dar, dass unter der Annahme, dass schwach- und mittelradioaktiver Abfall aus Krümmel nicht abtransportiert werden könne, der Platz in einem möglicherweise geteilten Zwischenlager nicht reichen werde. 98 % der Masse des Atomkraftwerks, das insgesamt circa 500.000 t wiege, werde voraussichtlich freigemessen, sodass es sich dabei um konventionellen Müll handeln werde. Nur ein Restbestand dieses Mülls, der nicht wiederverwendet werden könne, müsste deponiert werden, aber auch dieser werde keine oder so geringe Strahlung aufweisen, dass er in normalen Deponien gelagert werden könne. Schwierig sei der Umgang mit diesem Müll deshalb, weil die Findung des Standorts einer entsprechenden Deponie problematisch sei. Er plädiert dafür, ein mit den beteiligten Akteuren gemeinsames und möglichst transparentes Verfahren zu verfolgen, um Kriterien für die Deponierung des Mülls zu vereinbaren. Dies solle dann zur Folge haben, dass bei Einhaltung der Kriterien keine Widerstände mehr zu erwarten seien. Man sei bereits mit dem Ziel der Schließung eines sogenannten Entsorgungspakts an die verschiedenen Akteure herangetreten.

Herr Dr. Dr. Backmann legt zu den von Abg. Schulze angesprochenen möglichen Engpässen bei Firmen, die den Rückbau leisten könnten, dar, dass diese zurzeit nicht zu erkennen seien. Dies gelte auch vor dem Hintergrund, dass einige Arbeiten schon so weit fortgeschritten seien, dass an entsprechenden Standorten Kapazitäten frei würden, die an anderer Stelle eingesetzt werden könnten. Welche Entwicklung sich allerdings in Jahrzehnten vollziehen werde, sei derzeit schwer abzuschätzen. Man behalte diese Entwicklung im Blick, zumal der Bereich der Kerntechnik ein Bereich sei, in dem es wenige Nachwuchsfachkräfte gebe.

Von Abg. Magnussen auf einen aktuellen Stand aus der Endlagersuchkommission angesprochen, führt Herr Minister Dr. Habeck aus, dass er in unregelmäßigen Abständen zu dem Thema im Umwelt- und Agrarausschuss Bericht erstatte. Die letzte Entwicklung sei der Umgang mit der Veränderungssperre Gorleben gewesen; dazu habe es eine Einigung gegeben, die keine der möglichen Lösungen vorwegnehme oder ausschließe.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Ausschuss beschließt, eine gemeinsame Sitzung mit dem Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft am 11. November 2016 durchzuführen.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 12:05 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer