

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 67. Sitzung

am Mittwoch, dem 13. Januar 2016, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Katrin Fedrowitz (SPD)

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

Oliver Kumbartzky (FDP)

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Bericht über das Planfeststellungsverfahren zur A 20 im Bereich Hohenfelde und Verzögerungen durch das Vorkommen eines Adlerhorstes	6
Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU) Umdruck 18/5363	
2. Entwurf eines Gesetzes zur Entlastung des Mittelstandes in Schleswig-Holstein	32
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU Drucksache 18/3191	
3. Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre	33
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/3408 (neu)	
4. Ökoliner fördern und deren Akzeptanz erhöhen	34
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/3646	
5. Planungen im Projekt S 4 Ost von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe	35
hierzu: Umdruck 18/5335	
6. Volksfest- und Marktkultur in Schleswig-Holstein bewahren	36
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/2892	
7. Vermiedene Netzentgelte streichen und Referenzertragsmodell beibehalten	38
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/3347	
8. Rückbau der Atomkraftwerke in Schleswig-Holstein	40
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/3608	

9. Akzeptanz der Energiewende erhalten: Mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung sowie größere Abstände zur Wohnbebauung bei der Windenergie 42

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/3641](#)

10. Verschiedenes 46

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung mit der Maßgabe gebilligt, folgende Punkte in einer späteren Sitzung zu beraten:

- **Unternehmensgründungen erleichtern**

Antrag der Fraktion der FDP, [Drucksache 18/3085](#)

Unternehmensgründungen als Grundlage des Wohlstands von morgen

Änderungsantrag der CDU, [Drucksache 18/3117](#)

- **Keine Bundesautobahngesellschaft - Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen und die Bundesstraßen durch die Länder beibehalten**

Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/3190

Gründung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes unterstützen - Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr stärken

Änderungsantrag der Fraktion der CDU, Drucksache 18/3373

- **ÖPNV mit zusätzlichen Regionalisierungsmitteln im ländlichen Raum stärken**

Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 18/3636

- **Ein Glasfaseranschluss für jede Schule**

Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 18/3310 (neu)

Mehrheitlich beschließt der Ausschuss, ebenfalls folgenden Punkt in einer späteren Sitzung zu beraten:

- **Kein Zwangseinbau von „Smart Metern“ - Wahlfreiheit und Datenschutz bei der Digitalisierung der Energiewende gewährleisten**

Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 18/3645

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bericht über das Planfeststellungsverfahren zur A 20 im Bereich Hohenfelde und Verzögerungen durch das Vorkommen eines Adlerhorstes

Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU)

[Umdruck 18/5363](#)

Vorsitzender: Der Kollege Callsen hat zunächst das Wort zur Begründung des Antrags.

Abg. Callsen: Herr Vorsitzender, das war für den gesamten Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein eine schockreiche Botschaft, die der Wirtschaftsminister kurz vor Weihnachten überbracht hat, dass nämlich das Planfeststellungsverfahren zur A 20 im Bereich Hohenfelde offensichtlich gescheitert ist. Viele Menschen stellen sich die Frage, wie man möglicherweise sehenden Auges in eine solche Planungspanne laufen konnte, und es haben sich auch aus der Berichterstattung eine Reihe von Fragen ergeben. Wir erwarten von beiden Häusern heute Aufklärung darüber, wie die Zeitabläufe und wie die Kommunikation innerhalb der Landesregierung war und würden um die entsprechenden Berichte beider Minister bitten.

Vorsitzender: Vielen Dank, dann würde ich zunächst den Herrn Umweltminister bitten anzufangen.

(Zuruf)

- Wenn Sie nicht möchten, können Sie auch Ihrem Kollegen den Vortritt lassen.

Minister Dr. Habeck: Zur Planung und zu den Abläufen - das ist alles Fachressort - kann ich gar nichts sagen. Ich werde zum Artenschutz ausführen. Ich sage, dass es klüger ist, wenn Reinhard Meyer anfängt, weil er das umfassendere Bild zeichnen kann.

Vorsitzender: Wie Sie mögen. Wenn Sie sich da einig sind, ist das gut.

Minister Meyer: Wir mögen gern, wir sind uns einig. Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Lassen Sie mich kurz das Verfahren schildern, weil es - so glaube ich - ganz wichtig ist, auch Einblicke in Entscheidungssituationen zu haben, vor der die Landesregierung, vor der der LBV und das LLUR letztendlich standen.

Wir reden also über den sogenannten siebten Abschnitt in der Planung der A 20, der Abschnitt zwischen der B 431 bei Glückstadt und der A 23 - 15,2 km, auch der sogenannte Marschabschnitt. Wenn man ein bisschen in die Akten guckt, sieht man, dass das Planfeststellungsverfahren 2007 begonnen wurde. Die erste Auslegung gab es damals im Januar 2008. Die erste Planänderung erfolgte im Juni 2013 mit entsprechenden Auslegungen. Die zweite Planänderung durch verschiedene Erwägungen, die wir hier in diesem Abschnitt haben, im Juli 2015. Im Rahmen der Stellungnahme zur vorher erfolgten Planauslegung - der zweiten Planänderung - hat - und das ist völlig üblich - das MELUR beziehungsweise das LLUR uns mit Datum vom 19. August 2015 schriftlich darüber informiert, dass in dem Bereich des Naturschutzgebietes am Kreuz der A 23 ein Seeadlerhorst entdeckt worden ist.

Eine ähnliche Stellungnahme hat uns im Rahmen des Verfahrens dann ab Ende August - 31. August, 3. September, 10. und 13. September - von verschiedenen Naturschutzverbänden erreicht, vom NABU Glückstadt, vom NABU Schleswig-Holstein, vom BUND und auch vom Landesnaturschutzverband.

Das, was wir dann zu beurteilen hatten, ist die Tatsache, dass dort ein Seeadlerhorst gemeldet worden ist. Was dann natürlich erfolgt, ist, dass die zuständigen Behörden sich das vor Ort anschauen und in Augenschein nehmen. Es wurde in der Tat ein Seeadlerhorst festgestellt in einem Naturschutzgebiet. Dieser Seeadlerhorst war verlassen, aber es sind dann Eierschalen gefunden worden, sodass aus der naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Sicht beurteilt werden konnte, dass dort ein Brutversuch stattgefunden hat. Nach den gängigen Regeln ist es so, dass, wenn man das als bestehenden Seeadlerhorst werten möchte, auch ein Brutversuch dazu zählt, und nach den einschlägigen Regeln dieses für drei Jahre, auch wenn der Seeadlerhorst sozusagen nicht aktiv besetzt ist, als solcher dann auch zu gelten hat.

Die Entscheidungssituation entstand für die Behörden auch in der Zusammenarbeit zwischen dem LBV und dem LLUR in den entsprechenden Sitzungen, die es dann im Oktober und November gegeben hat. Übrigens: externer Sachverstand wird immer hinzugezogen, weil Grundlage für alle Entscheidungen natürlich ein artenschutzrechtliches Fachgutachten ist. Ein Fachgutachter hat dieses im Auftrag des LBV zu beurteilen und das Ganze dann mit dem LLUR abzustimmen. Das hat dazu geführt, dass wir aus unserer Sicht, aus Sicht des LBV, schon zusätzlich erhebliche Auswirkungen auf das Verfahren sehen. Nun ist es aber nicht so wie manchmal dargestellt, dass nun der Seeadler daran Schuld trägt, dass wir zwei Jahre Verzug in dem Planfeststellungsverfahren hätten, sondern ich würde es so bezeichnen, dass der Seeadler ein Dominostein ist in einer Kettenreaktion, die dann anschließend ausgelöst wird. Das hat damit zu tun, dass wir in den Planungen andere Daten zu beachten haben. Ich will Ihnen das folgendermaßen erläutern: Wir haben eine Verkehrsprognose, die maximal zehn Jahre

Geltung haben muss beim Beschluss, also beim Planfeststellungsbeschluss. Die vorliegende Verkehrsprognose war auf 2025 datiert. Wir haben darüber hinaus bei zahlreichen Arten Kartierungen vorgenommen, also sogenannte Umweltprüfungen, die eine Gültigkeit von fünf Jahren haben. Beide Prüfungen - sowohl die Verkehrsprognose als auch die Umweltprüfungen - hatten ein Ablaufdatum per 31.12.2015. Das heißt, wenn bis zum 31.12.2015 kein Planfeststellungsbeschluss erfolgt, dann sind diese - die Verkehrsprognose und die Umweltprüfung - neu zu erheben. Das heißt, eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 statt für das Jahr 2025 und neue Kartierungen für verschiedene Arten.

Die Entscheidungssituation, vor der wir uns befunden haben, war die Einschätzung der artenschutzrechtlichen Auswirkungen, das heißt: Haben wir Veränderungen selbst bei Vermeidungsmaßnahmen - Stichwort: Sandentnahme, weil wir dort ein entsprechendes Vorkommen von Sand haben -, wo die Abwägungsentscheidung für den verantwortlichen Verkehrsminister darin bestand zu beurteilen: Sind wir in einem rechtssicheren Verfahren? - Es gäbe die Möglichkeit, das in das bestehende Planänderungsverfahren einzuarbeiten - ohne Öffentlichkeitsbeteiligung. Angesichts der Tatsache, dass alleine vier Naturschutzverbände auf diesen Seeaderhorst hingewiesen haben, angesichts der Erfahrungstatsache, dass bei jedem größeren Vorhaben das Klagerisiko gegen 100 % geht, haben wir die Abwägungsentscheidung zu treffen gehabt nach UVP-Gesetz, ob wir aus unserer Sicht erhebliche Auswirkungen selbst in einem landschaftlichen Begleitplan sehen, der dann zu einer erneuten Planänderung führt, der dann zu einer erneuten Auslegung führt, der dann zu einer erneuten öffentlichen Beteiligung führt.

Dieses haben wir abschließend am 20. November im Haus bei mir erörtert. Wir sind sehr deutlich davon ausgegangen, dass alle Möglichkeiten, dieses rechtssicher zu gestalten, zwingend nur mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung - aus unserer Sicht - verknüpft sein muss. Damit war klar, dass wir den 31.12.2015 nicht erreichen. Damit war auch klar, dass wir ein drittes Planänderungsverfahren brauchen, das ungefähr zwei Jahre dauern wird. Das heißt, ein Planfeststellungsbeschluss - um die Frage vorweg zu beantworten - wird dann erst im Jahr 2017 möglich sein.

Das ist eine Abwägungsentscheidung, für die ich die Verantwortung trage, und ich trage sie auch deshalb, weil natürlich die Behörden und auch meine Vorgänger Erfahrungen mit solchen Abwägungsentscheidungen gemacht haben. Ich will darauf hinweisen: Auch die Entscheidung, bei der A 20 - Bad Segeberg - südlicher liegende Varianten auszuschließen, war eine Abwägungsentscheidung der Behördenleitung, der damaligen Behördenleitung im Wirtschaftsministerium. Sie können heute das Ergebnis sehen, dass man vor Gericht gelandet ist und am Ende des Tages erheblich mehr Zeitverzug in Kauf nehmen musste als man damals möglicherweise antizipiert hat. Das sind solche Abwägungsentscheidungen, von denen ich

ganz klar sage, dass man in der jeweiligen Situation auch die Verantwortung übernehmen muss. Das tue ich auch an dieser Stelle.

Ich will darauf hinweisen, dass wir diese Entscheidung im November getroffen haben. Ich habe das Kabinett am 8. Dezember darüber informiert, habe die Öffentlichkeit in einem Pressegespräch am 11. Dezember letzten Jahres darüber informiert, und wir haben auch immer sehr deutlich darauf hingewiesen, dass nicht allein der Seeadler schuld ist, sondern dass das wie gesagt der berühmte Dominostein ist, der andere Dinge ins Kippen bringt, auf die wir einfach in einem rechtssicheren Verfahren zu achten haben.

Mein letzter Satz: Mein oberstes Ziel ist, dass wir natürlich in solchen komplexen Verfahren so, wie sie heute gestaltet sind, bei allen Diskussionen, wie man das in irgendwelcher Hinsicht in Zukunft vereinfachen kann, wir aber mit dem heutigen Recht werden umgehen müssen. Unser Ziel ist, gründlich zu arbeiten, um rechtssicher zu arbeiten und nach aller Möglichkeit vor Gericht immer Bestand zu haben. Das war die Grundlage unserer Entscheidung, die wir in diesem Fall vor diesem Hintergrund getroffen haben. - Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Minister Dr. Habeck, jetzt könnten Sie vielleicht sinnvollerweise ergänzen, wenn Sie möchten.

Minister Dr. Habeck: Ja, gern will ich das. Lassen Sie mich vielleicht, weil es der Wirtschaftsausschuss ist, mit zwei allgemeinen Bemerkungen zum Artenschutz und zum Artenschutzrecht an sich anfangen. Ich weiß, dass hier der Fokus auf wirtschaftlicher Prosperität, Wertschöpfung und Baumaßnahmen liegt. Gleichwohl möchte ich darauf hinweisen, dass in Schleswig-Holstein knapp die Hälfte aller Arten, die überhaupt vorkommen, auf der Roten Liste stehen, teilweise sind sie schon ausgestorben, teilweise sind sie in einem solch bedrohten Zustand, dass sie im Grunde nicht mehr zu retten sind. Das ist nicht nur für unser Land eine traurige Nachricht, sondern es passt eben auch in eine Argumentation, die weltweit Verantwortung fordert, schlecht hinein, wenn man vor seiner eigenen Haustür nicht kehren kann. Wie will man Menschen in nicht entwickelten Ländern dazu anhalten, die Regenwälder nicht zu roden - aus Artenschutzgründen unter anderem und aus Klimaschutzgründen -, wenn man selbst Artenschutz gering achtet? - Deswegen ist das Artenschutzrecht in sich und an sich ein wichtiges Recht. Es ist eine Schutzaufgabe, die wir haben, auch darauf zu achten, wie wir Natur und Artenvielfalt jedenfalls so behandeln, dass wir nicht über die Maßen in sie eingreifen. Vieles ist schon unwiderruflich kaputtgegangen.

Daraus folgt allerdings nicht, dass das Artenschutzrecht ein Verhinderungsrecht ist. Es ist dazu gemacht worden, Planungen besser zu machen. Es gibt keinen einzigen Vorfall von

Streckenführungen bei öffentlichen Baumaßnahmen, bei denen Artenschutzrecht Baumaßnahmen verhindert habe. Die sind manchmal anders gestaltet worden oder umgestaltet worden, aber es ist kein Verhinderungsrecht. Das ist bei privaten Maßnahmen und auch bei einer Windkraftanlage durchaus einmal anders, aber bei streckigen Maßnahmen, die öffentliche Infrastruktur und Daseinsvorsorge gesichert haben, ist es so. Der richtige Umgang mit dem Artenschutzrecht ist also weder zu ridiculisieren und lächerlich zu machen, noch als Verhinderungsinstrument zu gebrauchen oder zu missbrauchen, noch als politischen Spielball einzusetzen.

Ich würde gern zweitens den Zeitplan von Reinhard Meyer bestätigen. Der Seeadlerhorst ist im Mai zum ersten Mal im Zuge von Windkartierungen gesichtet und gemeldet worden. Es gab dann wohl auch informelle Gespräche darüber, die lassen sich aber protokollarisch nicht mehr nachvollziehen. Am 8.7. sind die Planfeststellungsunterlagen für den genannten A-20-Abschnitt bei uns im Haus eingegangen zur Stellungnahme - also Eingang am 8.7.. Darin war der Adlerhorst nicht verzeichnet. Am 19.8. war im Rahmen einer elfseitigen Stellungnahme dem LBV, also der Vorhabenträgerin, mitgeteilt worden, dass der Adlerhorst nachzutragen wäre und dort fehlt, damit sozusagen die formale Meldung. Dann gab es am 21.10. die Erörterung zu dem Abschnitt - 21.10. Da spielte der Adlerhorst nur am Rande eine Rolle nach Lage der Protokolle. Am 23.10. fand die Vor-Ort-Begehung statt, am 9.11. das Fachgespräch zwischen LBV und LLUR, auf das ich gleich noch kurz zu sprechen kommen werde. Am 8.12. hat Reinhard Meyer, wie er eben ausgeführt hat, das Kabinett unterrichtet. Am 11.12. war die Pressemitteilung.

Ich selbst habe am 8.12. im Rahmen der Kabinettsitzung davon das erste Mal gehört, habe dann meine Fachabteilung gebeten, in der Abteilungsleiterrunde am Morgen danach - am Mittwochmorgen haben wir immer Abteilungsleiterrunde -, das aufzubereiten und mir die Akten bereitzustellen. Am 11. habe ich die Presse zur Kenntnis genommen, wo dann einhellig von allen gefordert wurde, das Artenschutzrecht zu überprüfen, und die Frage im Raum stand, wie das sein könne, dass ein unbewohnter Seeadlerhorst jetzt die A 20 verhindere. Diese Frage habe ich dann ernst genommen und die Aktenaufbereitungsfrage sozusagen schärfer nachgestellt und mir die Akten zur Brust genommen.

Dabei kam heraus - das ist jetzt wichtig zu verstehen, wie das Artenschutzrecht aufgebaut ist - unterm Strich, dass wahrscheinlich eine Erheblichkeit des Störungs- und Tötungsverbot durch diesen Seeadlerhorst auch aus fachlicher Sicht nicht gegeben ist, jedenfalls die Chancen gut stehen, dass man es begründen kann. Das Artenschutzrecht ist folgendermaßen aufgebaut: Es sind drei Teile, die man sich vergegenwärtigen muss. Das Erste ist richtig, Seeadler sind eine geschützte Art, es ist für das, was wir jetzt diskutieren, völlig irrelevant, ob der Horst

bewohnt ist oder nicht. Wir diskutieren all das, was jetzt zu diskutieren ist, auch unter der Annahme, dass er gar nicht bewohnt ist. Es würde keinen Unterschied machen, ob der Adler dort brütet oder nicht. Das ist also richtig. Das ist in § 44 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz so geregelt.

Zweitens. Wenn eine Meldung vorliegt, muss geprüft werden, ob eine Erheblichkeit bezogen auf das Störungs- und Tötungsverbot dieser Art vorliegt. Wenn man begründen kann, dass da zwar ein Adlerhorst ist, aber kein Störungs- und Tötungsverbot greifen muss, weil aus Gründen, die man dann nennen muss, die Erheblichkeit nicht gegeben ist, kann man weiter planen wie bisher. Allerdings ist man auf jeden Fall gezwungen, das Artenschutzrecht zu beachten, das heißt, die Begründung zu schreiben, warum das so ist. Das ist dann auch der Punkt, den Reinhard Meyer adressiert hat. Die Güte dieser Begründung wäre dann eben im Zweifelsfall bei Klagen juristisch zu überprüfen.

Wenn das nicht gelingt oder wenn es die fachliche Auffassung ist, dass das Störungs- und Tötungsverbot gegeben ist, also man nicht begründen kann, dass die Erheblichkeit auszuschließen ist, dann muss man als zweite Stufe versuchen oder kann man als zweite Stufe versuchen, eine Ausnahmeregelung zu beantragen. Das ist nach fachlicher Einschätzung des Artenschutzes in diesem Fall durchaus möglich. Die A 20 steht im Bundesverkehrswegeplan. Damit ist das öffentliche Interesse gegeben, und entsprechend müsste dann argumentiert werden, dass Ausnahmen vom Artenschutz zu beantragen sind. Auch das ist sicherlich ein verwaltungsmäßiger Mehraufwand in der Planung.

Zu den Fachfragen selbst - und das sind jetzt tatsächlich die Kerne der artenspezifischen Aussagen -: Das Gespräch am 9.11., auf das ist rekurre, gibt ausweislich des Protokolls wieder, dass die Chancen, dass der Adlerhorst nicht unter das Störungs- und Tötungsverbot fällt, sehr gut sind. Bezogen wird sich auf die Kiesentnahme im Wesentlichen, also Störung des Adlers ist erstens nur während der Brutphase maßgeblich, danach ist er nicht so sehr an den Standort gebunden, es sind also drei oder vier Monate, Februar bis Mai vielleicht. Zweitens ist vor allem die Kiesentnahme das entscheidende Moment. Es werden dort Maßnahmen angedeutet, wie man begründen kann, dass, wenn man Sichtschutzmaßnahmen - es geht vor allem um Bewegung vor dem Horst - ergreift, dass man das Nichteintreten der Erheblichkeit sehr gut begründen kann. Drittens wird bezogen auf den mehrere Kilometer langen Bauabschnitt für den Zeitraum, der dort in Rede steht, also den Brutzeitraum, über den engeren Abschnitt von 500 m, vielleicht weniger, geredet und überlegt, ob man dann in dieser Zeit bauliche Maßnahmen einschränken oder durch Sichtverblendung dort Maßnahmen schaffen kann, dass weiter gebaut werden kann. Das wird dort angedeutet. Fachlich teile ich das, was artenschutzrechtlich in dem Protokoll ausgeführt wird. Das ist auch die Meinung des MELUR. Wir hal-

ten die Chancen für gut, die artenschutzrechtliche Störungs- und Tötungsverbotsregelung nicht greifen zu lassen, das zu begründen, und wenn das dennoch nicht gelingt, halten wir die Chancen für ausreichend gut, dann erst recht über Bundeswehrverkehrswegeplan und ähnliche öffentliche Interessen Ausnahmeregelungen zu beantragen, sodass aus artenschutzrechtlicher Sicht ein Mehraufwand ohne Frage gegeben ist - in der Begründung. Dass dieser Aufwand zwei Jahre dauert, können wir nicht sehen. Wir glauben, er ist schlanker zu bewerkstelligen, und entsprechend sind meine Aussagen, dass der Adler für zwei Jahre Verzögerung sorgt, so zu verstehen, dass das nicht der Fall ist. Was das für die Planung insgesamt, für Dominoeffekte und andere Gutachten und Verkehrsprognosen und so weiter für Auswirkungen hat, kann ich nicht beurteilen, das muss die Vorhabenträgerin entscheiden. Mein politischer Punkt an dieser Stelle war, einmal zu sagen, dass das Artenschutzrecht wichtig ist, dass es zweitens kein Verhinderungsrecht ist und drittens eine Chance besteht, Planungen besser zu machen, und man hinreichend viele Möglichkeiten hat, konstruktiv mit dem Artenschutzrecht umzugehen, weil ich eben für das Artenschutzrecht auch eine gewisse politische Verantwortung trage. - Vielen Dank.

Abg. Arp: Herzlichen Dank den beiden Ministern. Ich will mich mit einer Bewertung noch zurückhalten. Ich habe noch ein paar Fragen. Mit dem Planfeststellungsverfahren hat man 2007 begonnen, das habe ich verstanden. 2008 hat es die erste Auslegung gegeben. Jetzt haben wir 2016, und wir haben es bis heute nicht geschafft, dort die Planfeststellung herzustellen. Das hat sicherlich mit Arten und allen anderen Dingen - so kann man sagen - etwas zu tun, aber es hat sicherlich auch etwas mit unserem komplizierten Planungsrecht, aber auch mit einer Behörde zu tun, die dafür verantwortlich ist. Und die Verantwortung liegt nun einmal bei Ihnen, Herr Meyer.

Aber ich will fragen, ob ich das richtig verstanden habe: Sie haben im Mai, Herr Habeck, das erste Mal von Naturschutzverbänden erfahren, dass dort ein Adler gesichtet wurde oder dort ein Adlerhorst ist. Wann genau und wie haben Sie dann bitte reagiert?

Minister Dr. Habeck: Nein, ich habe das erste Mal vom Kollegen Meyer im Kabinett am 8.12. davon erfahren. Davor gab es im Rahmen von nicht protokollierten Gesprächen im Rahmen von Windkraftplanungen Meldungen auf der Arbeitsebene des LLUR bezogen auf die Windkraftplanung. Jetzt weiß ich nicht mehr das Datum von Mai. War es der 19.? Herr Elscher, wissen Sie es? - Im Mai, Ende Mai ist da die Meldung eingegangen. Ich selbst habe am 8.12. davon erfahren.

Abg. Arp: Ich habe bitte noch eine Nachfrage zu dem Thema. Im Mai ist bei der Landesplanung dann, - - Ich weiß von einem Windmüller in Hohenfelde, der eine Windkraftanlage auf-

stellen wollte. Der hat im vorletzten Jahr - 2014 - den Antrag gestellt, und da wurde gesagt: Pass auf, hier ist Adlerflug, du kriegst hier keine Windmühle genehmigt. - Das muss doch irgendjemand im Landesbetrieb, in der Kanzlei, bei der Landesplanung erfahren haben, weil er von dem den abschlägigen Bescheid bekommen hat. Das ist eine Frage der Kommunikation, wenn so etwas bekannt ist: Das muss doch innerhalb eines Hauses Thema sein. So groß ist dieses Land und die Planungsbehörde nicht, und es ist auch ein Bereich, der sehr sensibel ist, denn seit dieser Koalitionsvertrag gesagt hat, westlich der A 7 wird nicht weitergebaut, ist das Thema bei jeder Veranstaltung, gerade mit Wirtschaftsverbänden, mit Verbänden der Westküste. Das kann doch niemand ignorieren, wenn er weiß, das ist ein Thema. Eine Windmühle lehnt er ab, aber weitere Meldungen wird es dann nicht geben? - Das würde mich interessieren.

Minister Meyer: Ich glaube, wir sollten nicht den Fehler machen, ein Verfahren für eine einzelne Windkraftanlage mit dem Verfahren der A 20 zusammenzuschütten.

(Abg. Arp: Das habe ich nicht gesagt!)

- Ja, das ist aber wichtig, Herr Arp, weil der Seeadler an sich in diesem Gebiet nicht unbekannt ist. Das bestreitet auch niemand. Sie werden ihn auch in den Planunterlagen für die zweite Planänderung als sogenannten Nahrungsgast finden, der in diesem Gebiet ist, wie übrigens in vielen anderen Gebieten. Wir sind froh darüber, dass die Seeadlerpopulation wieder steigt. In vielen anderen Gebieten in Schleswig-Holstein ist er Nahrungsgast. Nahrungsgast bedeutet aber nach übereinstimmender Auffassung der Behörden - sowohl im Landwirtschafts-, Umwelt- und Energiewendeministerium als auch bei uns und bei LBV und beim LLUR, dass das sozusagen keine Erheblichkeit in irgendeiner Hinsicht auf den Bau der Autobahn hat. Das muss man unterscheiden. Der konkrete Befund eines Seeadlerhorstes in unmittelbarer Nähe zur Autobahn beziehungsweise zur Sandentnahmestelle bekommt eine ganz andere Bewertung.

Abg. Arp: Gut, noch einmal weiter im Zeitplan.

Minister Dr. Habeck: Herr Vorsitzender! - Herr Arp, nur weil es jetzt ein Wortprotokoll ist, würde ich gern zwei Sachen richtigstellen. Das erste, was Sie sagten: Nicht die Landesplanung hat - jedenfalls weiß ich darüber nichts - Kenntnis erhalten von der Seeadlermeldung, sondern das LLUR im Rahmen der Information - ob es dieser Windpark war oder ein anderer, weiß ich nicht - von Windpark-Begutachtung oder -aufstellung. Und zweitens: Von Gesprächen der Landesplanung im Jahr 2014 über Seeadler entlang der A 20 weiß ich auch nichts. Das ist hier fachlich nicht bekannt.

Abg. Arp: Gut. Dann weiter zu dem Zeitplan: Es hat offensichtlich in Ihrem Haus eine Information schon früher gegeben, dass da ein Seeadler ansässig war oder nicht, aber jedenfalls oft gesehen wird. - Gut. Jetzt, Herr Meyer, wann haben Sie davon erfahren, Ihr Haus oder Sie persönlich?

Minister Meyer: Ich habe persönlich im November erfahren, dass da eine Seeadlerproblematik ist. Ich habe daraufhin auch eine gemeinsame Besprechung am 20. November in meinem Haus angesetzt, wo wir in der Tat - das habe ich vorhin berichtet - diese Abwägungsentscheidung getroffen haben. Offiziell sind die zuständigen Behörden - Planfeststellungsbehörde und LBV - im Rahmen der Stellungnahmefrist mit Schreiben vom 19. August 2015 - ich hatte darauf hingewiesen - durch das MELUR respektive LLUR im Rahmen der Stellungnahmen darauf hingewiesen worden, dass dieser Horst dort registriert worden ist.

Abg. Arp: Auch da habe ich noch eine Nachfrage.

(Zurufe)

- Na gut, letzte Frage. Es geht ja nachher weiter.

Ich will nur den Zeitrahmen verstehen. Am 19. August ist der Landesbetrieb - Ihre Abteilung, Ihr Haus, es ist ja ein Teil Ihrer Verantwortung - informiert worden, wenn ich das richtig verstehe. Dann hat es also vom 19. August oder von mir aus auch vom 10. oder 12. September immerhin noch zwei bis drei Monate gedauert, bis Sie an der Spitze des Hauses darüber informiert wurden. Ein so sensibler Bereich, der so spät gemeldet wird - glauben Sie, dass die Informationsströme in Ihrem Haus richtig sind?

Minister Meyer: Die sind richtig. Es geht natürlich auch darum, dass man auch in einer vernünftigen fachlichen Bewertung darüber informiert wird. Aber ich will das gern noch einmal ergänzen. Sie müssen sich das so vorstellen - ich habe auf das Datum des Schreibens hingewiesen -: Da lief noch die Stellungnahmefrist im Planänderungsverfahren. Die lief nämlich bis Mitte/Ende September. Wir haben daraufhin auch - das hatte ich vorhin berichtet - weitere Stellungnahmen bis hin zum 13. September von Naturschutzverbänden über die Existenz des Seeadlerhorstes bekommen. Das heißt, es ist ein völlig normales Vorgehen, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Stellungnahmefrist die Unterlagen sammelt, sortiert - es gibt da nicht nur den Seeadler, sondern auch andere Dinge - und das Ganze bewertet. Es hat bereits am 25. September eine erste Sachverhaltsaufklärung und Erörterung möglicher Lösungen gegeben mit dem entsprechenden Fachgutachter. Das Verfahren ist so: Wenn die Planfeststellungsbehörde feststellt, da sei artenschutzrechtlich etwas zu beurteilen, beauftragt sie einen

Fachgutachter, der sich wiederum dann mit dem LLUR abstimmt. Das ist das gängige Verfahren, das wir auch an anderen Stellen hatten. Kollege Habeck hat darauf hingewiesen, dass am 19. beziehungsweise am 21. Oktober ein Erörterungstermin mit dem MELUR und den Trägern der öffentlichen Belange - ganz normales Verfahren, Herr Arp - stattgefunden hat, wo über verschiedene, auch naturschutzrechtliche Dinge gesprochen wurde. Am Rande wurde auch über den Seeadler gesprochen, weil zwei Tage später - ganz wichtig - eben ein Vor-Ort-Termin mit allen Beteiligten stattgefunden hat, um genau nachzuschauen, worum es sich handelt, wie das Ganze zu beurteilen ist. Daraufhin haben sehr zügig am 9. beziehungsweise 10. November die gemeinsamen Beratungen stattgefunden. Danach bin ich informiert worden, wie die Problematik zu bewerten ist, sodass wir dann am 20. November eine Entscheidung treffen konnten. Ich finde, das ist ein ganz normales Verfahren in der Abwägung einer solch komplizierten Sache und - ich will das betonen - keiner einfachen Entscheidung, die man am Ende des Tages treffen muss.

Vorsitzender: Herr Minister, ich glaube, Sie sagten, die Kommunikationsströme in Ihrem Haus sind richtig. Das mag sein. Ich glaube nur: Sie sind zu langsam. Ich glaube, das ist das Problem an der Stelle. Wenn es alles so richtig und so toll wäre, hätte - so glaube ich - der Ministerpräsident auch Sie beide nicht dazu gedrängt, von einem Tag auf den anderen zu verkünden, dass eine Ad-hoc-Lenkungsgruppe eingesetzt wird. Wenn das alles so gut gelaufen wäre, so glaube ich, hätte es diesen Schritt nicht geben müssen.

Ich möchte es konkret wissen: Habe ich es jetzt richtig verstanden, dass Ende Mai, Herr Minister Habeck, das erste Mal eine Landesbehörde von diesem Adlerhorst und diesem Brutversuch Kenntnis bekommen hat? - Sie nicken. Und habe ich Sie richtig verstanden, dass, wenn dann in dem Moment die Kommunikation zu den richtigen Stellen - zu Herrn Conradt, zum Landesbetrieb, zum Ministerbüro - sofort losgegangen wäre, zu Ihrem Kabinettskollegen, dass dann diese Frist 31.12.2015 kein Problem gewesen wäre, dass man dann Ende Mai darauf hätte reagieren können und dass man dann diese Frist nicht hätte reißen müssen? Dann hätten wir das Problem nicht, dann würden wir hier nicht sitzen? - Habe ich das richtig verstanden?

Minister Dr. Habeck: Das haben Sie sich selbst so zusammengelegt. Das habe ich nicht gesagt, und das können Sie von mir nicht verstanden haben. Richtig ist, wie Sie gesagt haben, dass im Rahmen der Windfachplanung von diesem Adlerhorst Kenntnis war. Richtig ist auch, wie Reinhard Meyer dargestellt hat, dass alle Planenden - ich baue ja selber Stromnetze, mache die Windkraftanlagen, und andere Leute machen anderes - immer darauf angewiesen sind, sich die Informationen zu holen. Man könnte darüber spekulieren, ob man es auch umdrehen kann, dass man keine Holschuld hat, wenn man Stromtrassen baut, sondern eine Bringschuld existiert. Das würde aber erheblich mehr Personal bedeuten. Ich habe ehrlicherweise keine

Ahnung, was im Denkmalschutz im Land überall noch alles festgestellt wird. Aber wenn da eine Stromtrasse entlanggeht, dann müssen wir uns darum kümmern, die Information zu holen. Wenn Frau Spoorendonk uns regelmäßig über alle denkmalschutzrechtlichen Veränderungen informieren müsste, dann würde sie wahrscheinlich sagen: Kann ich machen, brauche ich eine Handvoll - wahrscheinlich vier Handvoll - Leute mehr. Entsprechend gibt es jeweils für die Ministerien - so ist die Planungslogik - eine Holschuld, sich die Informationen zu besorgen. Das ist dann im Rahmen der Auslegung passiert.

Ich kann nur fachlich - das war Ihre Frage, Herr Vorsitzender - darauf hinweisen, dass nach unserer fachlichen Auffassung artenschutzrechtlich eine Mehrleistung zu erbringen ist, weil dieser Adlerhorst da ist, dass diese Mehrleistung in einer überschaubaren Zeit abzuleisten wäre und eben nicht in einem Zweijahreszeitraum. Welche anderen Konsequenzen das auf die Planung hat, da habe ich weder die Sachkenntnis, noch die Befugnis, darüber zu reden.

Vorsitzender: Gut, Herr Minister. Aber dann muss ich ganz ehrlich sagen, dass ich Ihren Vorwurf nicht verstehe, dass das Artenschutzrecht hier missbraucht wird als Begründung für den planerischen Verzug. Wenn das keine Rolle gespielt hätte, dann hätte es doch Ihre Kritik an Ihrem Kabinettskollegen gar nicht gegeben, dass die Entdeckung des Adlerhorstes ein Problem ist, dass die artenschutzrechtliche Problematik ursächlich ist für den Planungsverzug. Das ist ja ein Widerspruch.

Minister Dr. Habeck: Die Zusammenfassung - -

Vorsitzender: Wenn Sie sagen, das wissen Sie nicht, und das sei sozusagen von mir konstruiert, dann verstehe ich Ihre Kritik am Kabinettskollegen nicht.

Minister Dr. Habeck: Nein, ich habe nur gesagt - weil es alles wörtlich protokolliert wird -, dass ich nicht gesagt habe und es auch aus meinen Aussagen nicht zu schließen ist, dass wenn - - Ich habe nicht darüber spekuliert, welche Zeiträume in der Planung des A-20-Abschnitts einzuhalten wären oder nicht einzuhalten wären. Ich habe gesagt - das ist der Kern meiner Ausführung -, dass die Entdeckung eines Seeadlerhorstes oder anderer artenschutzrechtlich relevanter Vorkommnisse - in diesem Fall der Seeadlerhorst - nicht zu einem Planungsverzug von zwei Jahren führt. Es ist nicht im Artenschutzrecht begründet, dass man zwei Jahre lang einen leeren Horst beobachten muss. Man muss in der ersten Stufe begründen, warum das Störungs- und Tötungsverbot möglicherweise nicht greift. Das halten wir in diesem Fall für sehr gut möglich. Wir reden über Wochen, vielleicht über knappe Monate, die das dauern würde. Man kann danach, falls das dann nicht gelingt - wider Erwarten nicht ge-

lingt, muss ich sagen -, Ausnahmeregelungen treffen. Auch da wären dann Wochen oder wenige Monate zu veranschlagen, aber nicht zwei Jahre. Das ist der Kern meiner Ausführungen.

Vorsitzender: Gut, dann bleibe ich dabei.

Minister Meyer: Wenn ich ergänzen darf!

Vorsitzender: Nein, Herr Minister! Dann sehe ich nicht, warum Sie mir nach meiner ersten Frage entgegnet haben, dass ich das irgendwie konstruiert hätte. Die letzten Sätze, die Sie eben gesagt haben, waren genau das, nämlich das man vermutlich, wenn man Ende Mai entsprechend gehandelt oder reagiert hätte auf diese Meldung eines Adlerhorstes, das Problem des Planungsverzugs nicht gehabt hätte. Ich sehe immer noch den Widerspruch bei Ihnen, aber vielleicht können Sie das aus Ihrer Sicht aufklären, Herr Verkehrsminister.

Minister Meyer: Das will ich gern tun. Herr Minister Habeck hat recht. Das habe ich vorhin gesagt, ich wiederhole mich, vielleicht habe ich das nicht klar genug ausgedrückt, ich will das jetzt noch einmal klarer tun: Der Seeadler allein führt nicht zu einem Zeitverzug von zwei Jahren. Er führt zu einem Zeitverzug. Dieser Zeitverzug bedeutet in dem komplexen Verfahren, dass andere Termine, die wir in dem Verfahren zu beachten haben, nicht gehalten werden können. Das heißt, die Verkehrsprognose verfällt, und die Umweltprüfung und die Kartierungen verfallen. Es muss neu kartiert werden. Das ist der Hauptaufwand. Vegetationsperioden müssen beachtet werden. Deshalb haben wir diesen Zeitverzug von zwei Jahren im Ergebnis. Noch einmal: Dominostein, der das andere dann sozusagen als Kette auslöst.

Wenn Sie jetzt die fiktive Frage stellen: Wie lange dauert ein solches Verfahren? - Bei Mehraufwendungen im Artenschutz - das heißt, alle Mehraufwendungen - ist nach unserer Auffassung eine Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich, um ein rechtssicheres Verfahren zu gewährleisten und sich vor Gericht nicht angreifbar zu machen, und dann gehen wir von einem Zeitraum von ungefähr sechs bis acht Monaten aus. Aber auch das wäre bei allem „hätte“, „wenn“ und „könnte“ wohl kaum darstellbar gewesen.

Vorsitzender: Gut, Herr Minister, es ist schon die Aufgabe des Ausschusses, zu schauen, wo die Fehler passiert sind. Jetzt reden Sie von sechs bis acht Monaten. Ich glaube, ich habe den Umweltminister auch in der Berichterstattung so verstanden, dass das in wenigen Monaten passiert wäre und dass man, wenn man Ende Mai entsprechend gehandelt hätte, das Problem mit den Fristen zum 31.12. eben nicht hätte.

Zunächst hat sich der Kollege Hamerich gemeldet, dann der Kollege Callsen und dann Herr Dr. Breyer.

Abg. Hamerich: Die Herren Minister, ich habe noch Fragen zum Ablauf und zum Findungsverfahren. Im Jahr 2007 ist mit der Planung der A 20 in dem Bereich begonnen worden. Im Jahr 2007 hat man sich dann sicherlich über eine Gebietskulisse verständigt. Was mich wundert, ist, dass im Jahr 2015 - im Mai - das allererste Mal ein Adlerhorst dort gesichtet wird in der direkten Umgebung der vorgesehenen Trasse. Ein Seeadlerhorst hat ungefähr einen Durchmesser von 2 m. Er horstet in der Regel in Laubbäumen, und die Laubbäume verlieren das Laub in der Regel auch im Winter. Das heißt, so ein Horst ist eigentlich unübersehbar. Über die Population von Greifvögeln bei uns in Schleswig-Holstein, gerade bei Seeadlern, wissen wir relativ gut Bescheid. Ich glaube, wir haben 80 Brutpaare in Schleswig-Holstein. Dass dann erst im Mai 2015 dieser Seeadlerhorst zum ersten Mal auftaucht, wundert mich. Ist untersucht worden, wie alt er ist? Das würde mich interessieren. Man kann an der Schichtung des Bodens eines Horstes auch feststellen, wie lange er schon benutzt worden ist und wie alt er ist.

Die zweite Frage: Es sind Eierschalen vorgefunden worden. Sind die genetisch untersucht worden? Das würde mich auch interessieren. Ich habe die Problematik wohl verstanden: Dadurch, dass ein Seeadlerhorst jetzt entdeckt worden ist, hat das die Probleme mit Kartierung und Verkehrsprognosen gegeben, die dann wiederholt werden müssen, weil wir bis Ende des Jahres 2015 keinen Planfeststellungsbeschluss hinbekommen haben. Möglicherweise hätte das funktionieren können, wenn Planungsbehörden etwas intensiver oder auch etwas koordinierter daran gearbeitet hätten.

Vorsitzender: Herr Minister, Sie sind gefragt, wie alt der Horst ist.

Minister Dr. Habeck: Er ist jedenfalls 2014 noch nicht da gewesen. Wir haben eben getuschelt: Ein Seeadler braucht zwei bis drei Monate, um einen Horst zu bauen. Die Eierschalen sind nicht genetisch untersucht worden, ich weiß auch nicht, wozu.

Abg. Hamerich: Es würde mich interessieren, ob es wirklich Seeadler-Eierschalen sind und ob sie aus dem Horst kommen. Das würde mich interessieren.

Minister Dr. Habeck: Sie sind nicht untersucht worden, und die Frage hat sich bisher noch niemand gestellt.

Abg. Callsen: Ich will vorwegschicken: Ich will das ganze Thema Artenschutz - nicht dass wir auf eine falsche Ebene kommen - an dieser Stelle zunächst gar nicht infrage stellen. Uns geht es in der Tat, wie auch schon deutlich gemacht wurde, um die Zeitabläufe. Wenn es so ist, dass im Mai vergangenen Jahres der Adlerhorst gemeldet wurde und bekannt wurde - der Umweltminister hat geschildert, wenige Zeit darauf wurde das LLUR, wenn ich es richtig weiß, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A 20 beteiligt -: Warum sind dann erstens nicht gleich dort sämtliche Alarmglocken angegangen? Und warum hat es eine entsprechende Meldung gegeben, die dann offenbar erst am 19. August erfolgt ist, also weitere Wochen später?

Auf der anderen Seite hat Minister Habeck deutlich gemacht laut Presse, dass eine solche Überarbeitung und Anpassung der Planung wenige Wochen - hier ist auch von bis zu zwei Monaten maximal die Rede - in Anspruch genommen hätte. Nehme ich den Zeitpunkt Mai für die Entdeckung des Adlerhorstes, dann reden wir bis zur Entscheidungsverkündung nach der Kabinettsentscheidung über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten, Herr Meyer, in dem Zeit gewesen wäre, wie Kollege Vogt es auch schon beschrieben hat, auf dieses Faktum einzugehen und planungsrechtlich und planungstechnisch darauf zu reagieren. Deswegen - noch einmal - habe ich wenig Verständnis, wenn auf der einen Seite die Umweltbehörden nicht rechtzeitig ein Signal gegeben haben, auf der anderen Seite habe ich auch wenig Verständnis, Herr Meyer, wenn laut Ihrer Schilderung am 19.8. der LBV von der Umweltverwaltung schriftlich und offiziell informiert wurde, dann aber erst am 21.10. - das sind über acht Wochen - ein Erörterungstermin zwischen den beteiligten Behörden stattfindet. Auch das kann ich in keiner Weise nachvollziehen. Es ist durch diese Zeitabläufe nicht der Adlerhorst an sich das Problem, sondern es ist die Tatsache, dass durch die verzögerte und aus meiner Sicht viel zu langsame Bearbeitung dieses Faktums in den beteiligten Behörden genau die Frist abgelaufen ist, die Herr Meyer geschildert hat, wodurch wir jetzt in eine Neuplanung kommen. Also nicht der Adlerhorst an sich, sondern nach meiner jetzigen Beurteilung der Zeitabläufe ein Versagen in der zügigen Planung und Reaktion auf diese Tatsache.

Minister Meyer: Gerne noch einmal zum Zeitablauf, auch wenn ich es noch einmal wiederhole, Herr Callsen. Sie werden das im Wortprotokoll dann doppelt lesen können. Wir befanden uns in einem Anhörungsverfahren. Die Träger öffentlicher Belange werden da zur Stellungnahme aufgefordert. Zu Trägern öffentlicher Belange gehört das LLUR und damit auch die Stellungnahme, die über das MELUR abgegeben wurde mit Datum 19. August 2015. Das Verfahren - das ist eine unabhängige Planfeststellungsbehörde, wir würden das an anderer Stelle sicherlich auch immer betonen, dass es eine unabhängige Planfeststellungsbehörde ist - der Stellungnahmen, die dann gesammelt und beurteilt werden, lief bis Mitte September. Das heißt, die letzte Stellungnahme, die wir im Bereich Seeadlerhorst haben - wie gesagt -:

13. September durch einen der Naturschutzverbände, dann werden diese Dinge schnell aufbereitet. Bereits am 25. September - auch Verfahren - unmittelbar nach Ablauf der Stellungnahmefrist: Beratung LBV mit dem sogenannten Fachgutachter, der nach Verfahren vorgesehen ist, diese artenschutzrechtliche Frage zu beurteilen und aufzubereiten, dann der Erörterungstermin - nochmal: auch Verfahren - mit den Trägern öffentlicher Belange am 21. Oktober. Dort am Rande die Erörterung Adler, weil bereits vorher mit den zuständigen Behörden vereinbart worden war: Es gibt eine Vor-Ort-Begehung, um all die Fragen - was ist das für ein Seeadlerhorst, wie ist er zu beurteilen, in welcher Lage dort sind auch die Eierschalen gefunden worden - entsprechend zu dokumentieren.

Das ist ausgewertet worden, und zwei Wochen später fand dann in der Tat das zwischen den beiden betroffenen Behörden entscheidende Gespräch statt in der Beurteilung, wie wir damit umgehen. Ich sehe auch im Verhalten derjenigen, die da ordnungsgemäß ihre Arbeit nach bestem Wissen und Gewissen machen, in der Tat keine Verzögerungen. Wenn man sie politisch konstruieren mag, kann man das gern tun. Aber das sind die Daten, auf die ich noch einmal im Verfahren hinweise, die übrigens in vielen Verfahren, die wir überall in den letzten Jahren erlebt haben und noch erleben werden, dann auch tatsächlich gelten.

Abg. Callsen: Herr Meyer, dann wüsste ich allerdings doch gern noch einmal - weil der Umweltminister auf die Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen hingewiesen hat, auch in der Presseberichterstattung beispielsweise auf die Möglichkeit, die Kiesarbeiten, wenn überhaupt erforderlich, zeitlich an Brutgeschehnisse im Adlerhorst anzupassen -: Sind vom LBV oder vom Wirtschaftsministerium entsprechende Ausnahmegenehmigungen und Möglichkeiten geprüft worden? Wenn ja, welche und wann? Und wäre die Frage, wann die Bauarbeiten konkret stattfinden und der Kiesabbau konkret stattfindet, ein solcher Moment gewesen, der eine Planfeststellungsänderung erforderlich gemacht hätte? Oder hätte man das - so sage ich einmal - im Bauvollzug dann anpassen und regeln können?

Minister Meyer: Das ist in der Tat die spannende Frage, die wir und vor allen Dingen ich zur Beurteilung hatte im Verfahren, wie man damit umgeht, dass wir hier artenschutzrechtliche Fragestellungen haben, dass wir in der Bewertung sagen, wir können mit ein paar Mehraufwendungen in der Tat dem Artenschutz gerecht werden. Mehraufwendungen - darauf hat der Kollege Habeck schon hingewiesen -, also Sichtschutz, entsprechende Zeiten zu beachten bei der Sand- und bei der Kiesentnahme, aber bei all dem - jetzt kommt der entscheidende Punkt, wenn Sie in § 9 Absatz 1 UVP-Gesetz hineinschauen und auch in die Kommentierung - ist sehr umstritten, wie man da mit der Öffentlichkeitsbeteiligung umgeht. Da sage ich sehr deutlich: Wenn Sie vier Naturschutzverbände haben, die genau an diesem Punkt eine Stellungnahme abgegeben haben, dann achten Sie darauf - das war meine Entscheidung und meine

Abwägung, zu der ich auch stehe -, dass man nach Möglichkeit das Klagerisiko minimiert in diesem Punkt, dass man rechtssicher verfährt und dass man sagt: Diese Mehraufwendungen im Artenschutzrecht erfordern eine erneute öffentliche Beteiligung durch Planauslegung. Wie gesagt, dieses für sich allein betrachtet - Artenschutz - bedeutet nicht die Verzögerung von zwei Jahren, sondern - darauf hatten Sie hingewiesen - in Verbindung mit Verkehrsprognose und den Neukartierungen für bestimmte Arten. Diese Abwägung ist tatsächlich vorgenommen worden, und die haben wir so vorgenommen wie hier geschildert.

Abg. Dr. Tietze: Herr Minister Meyer, wenn ich Sie richtig verstanden habe, sagen Sie, dass eigentlich nicht die Gerichte entscheiden sollen, sondern die Politik solle im vorausschauenden und gründlichen Handeln vorab die Bedingungen schaffen, dass Baurecht auch umgesetzt werden kann. Das ist ja erst einmal vernünftig. Da schließt sich für mich eben auch eine Frage an, die ich gern stellen möchte. Sie erwähnen die vorherige Umweltverträglichkeitsprüfung - fünf Jahre Gültigkeitsdauer, Ablauf 31.12.2015. So habe ich das notiert. Ist denn eigentlich der Nahrungsgast Seeadler 2010 in der Region überhaupt nicht aufgetaucht? Ich meine, wenn wir einmal über die Planungen der Vorgängerregierung aus dem Jahr 2010 nachdenken: Da hat man ja auch Haselmaus- und Fledermausschutz berücksichtigt, das heißt, man hat sozusagen nach dem Grundsatz Schnelligkeit vor Gründlichkeit gehandelt und hat möglicherweise, wie wir jetzt im Nachhinein alle schlauer sind und wie von Gerichtsurteilen bestätigt wurden, Dinge, und zwar maßgebliche Dinge, übersehen, die dann ja auch genau zu den Verzögerungen und Nachplanungen geführt haben, die wir alle erlebt haben. Ist denn 2010 hier nach Ihrem Eindruck zu schnell geplant worden, das heißt, hat man hier möglicherweise einen Planungsabschnitt vorgezogen, der nach meiner Auffassung im Gesamtablauf wenig Sinn macht, wenn wir die A 20 von Ost nach West bauen - wir stehen gerade in Segeberg -, dass man vielleicht gesagt hat: Wir planen jetzt, aber wissen noch gar nicht, wann umgesetzt werden kann, sodass man vielleicht auch hier Planungsfehler der Vorgängerregierung einfach sieht, die in dieser Situation in der Frage, dass wir alles planfest machen, über das Haltbarkeitsdatum von Planungen überhaupt nicht nachgedacht hat? - Das ist zumindest auch kein gutes Regierungshandeln gewesen, deshalb möchte ich da gern noch etwas näher nachfragen.

Minister Meyer: Zwei Dinge würde ich an der Stelle nicht tun: dass man dann immer darauf hinweist, dass es a) die Vorgängerregierung war oder - Herr Arp - so tut, als wäre ich seit 2008 verantwortlicher Minister. Das klang vorhin so.

(Abg. Arp: Um Gottes Willen!)

Dann wäre ich ja schon acht Jahre im Amt. Da komme ich ja noch hin. Aber ich würde mir das gern im Wortprotokoll noch einmal ansehen. Das bringt eigentlich nichts. Wichtig ist -

das habe ich vorhin schon einmal betont, dass der Seeadler erfasst worden ist, auch vorher in den Kartierungen, aber eben - noch einmal - in der Qualifizierung als Nahrungsgast. Als Nahrungsgast: Das haben alle fachlichen Stellungnahmen ergeben, die natürlich dazu eingeholt worden sind, auch und gerade in Abstimmung mit dem LLUR, die Behörden arbeiten da natürlich zusammen, aber auch in diesem Verfahren. Fachgutachten, das LLUR schaut sich das Fachgutachten an, so läuft das immer, und gibt dann die Beurteilung ab. Da waren wir uns alle einig, dass das keine Erheblichkeit für die Planungen und den Bau der A 20 an dieser Stelle hat. In der Tat, das neue Faktum, das alle auch so bestätigen, ist dann die Entdeckung eines Adlerhorstes in unmittelbarer Nähe zur Autobahn. Das ist auch eine Frage des Abstandes, der hier eine große Rolle spielt. Das spielt eben in diesem Fall eine Rolle. Das ist eben die Projektgruppe Seeadlerschutz, die diesen Horst neu entdeckt hat.

Vorsitzender: Als Nächsten habe ich mich auf der Rednerliste. Erst einmal begrüße ich, dass zumindest die Landesregierung mittlerweile - nach dreieinhalb Jahren - auch die eigene Verantwortung sieht und offenbar aufhört damit, immer die Vorgängerregierung zu sehen. Die Koalitionsfraktionen sind da offenbar noch nicht soweit.

(Zuruf Abg. Tietze)

- Herr Kollege Dr. Tietze, wenn Sie erlauben, möchte ich gern zur Verantwortung dieser Regierung, die eben seit über dreieinhalb Jahren im Amt ist, zurückkommen. Bei den zeitlichen Abläufen und Ihrer Verantwortung werden wir uns nicht einig. Sie haben jetzt versucht, uns deutlich zu machen, dass alles völlig korrekt und normal gelaufen sei und es gar kein Problem gebe. Da fragt man sich natürlich, wie dieser Konflikt zwischen den Ministern entstanden ist und vor allem, warum der Ministerpräsident denn am 22.12. der Öffentlichkeit erklärt hat, dass nun ganz ad hoc eine Ad-hoc-Lenkungsgruppe eingeführt werden soll. Wenn alles so gut gelaufen ist, frage ich mich, warum das notwendig ist. Das ist doch eine spannende Frage, Herr Minister. Vielleicht hat der Ministerpräsident das alles falsch verstanden und konstruiert da etwas, was gar nicht da ist. Also, wenn das alles richtig gelaufen ist, muss man sich nach wie vor die Frage stellen, warum es diese Lenkungsgruppe gibt. Sie sind bisher beide nicht darauf eingegangen. Vielleicht könnten Sie uns noch einmal erklären, warum es jetzt diese Lenkungsgruppe gibt. Hat der Ministerpräsident das initiiert, oder war das eine Idee von Ihnen beiden? Das würde mich interessieren. Wer ist überhaupt Mitglied dieser Lenkungsgruppe? Was soll diese Lenkungsgruppe jetzt eigentlich leisten, wenn vorher alles schon so wunderbar gelaufen ist. Das sind doch Fragen, die uns beschäftigen. Ich würde gern auf diese Fragen eine Antwort bekommen, Herr Minister.

Minister Meyer: Zunächst einmal ist eine Idee von uns dreien, dem Kollegen Habeck, dem Ministerpräsidenten und mir gewesen, denn wie alles in der Landesregierung machen wir das gemeinsam, meine Damen und Herren. Es geht darum, dass wir natürlich die Prozesse analysiert haben, und die Fragen, die Sie gestellt haben, haben wir uns auch gestellt. Ich habe auch in den Beratungen mit meinen Leuten natürlich viele Fragen gestellt an meine Leute, an den LBV, um zu erfahren: Wie hat sich das entwickelt und wann ist man sozusagen in der Lage, Entscheidungen zu treffen? Wir haben diesen Ad-hoc-Lenkungsausschuss deshalb eingerichtet, weil wir der Auffassung waren, wir haben die Verfahrensabläufe nicht zu kritisieren, auch nicht die Zeitabläufe, die ich vorhin dargestellt habe, aber es bedarf gelegentlich auch einer politischen Abstimmung und Bewertung zwischen den beiden hier federführenden Häusern, also zwischen dem federführenden Verkehrsministerium und dem Umweltministerium. Deswegen glaube ich, dass es eine gute Idee ist, das über die Staatssekretärs Ebene entsprechend zu koordinieren und das regelhaft zu tun, um dann bestimmte politische Bewertungen vornehmen zu können. Das ist der Hintergrund dafür.

Abg. Arp: Noch einmal: Die Zeitschiene ist ja deshalb interessant, weil wir am Ende auch über Geld reden, Herr Meyer. Es geht ja darum, dass jetzt einige - wahrscheinlich viele - Gutachten neu erstellt werden müssen, die Sie nicht in Ihrem Haus erstellen, sondern die von Externen gemacht werden - Verkehrsgutachten, diese Umweltgutachten, die Kartierung, von der Sie sprachen. Das heißt also, alles, was bisher geschehen ist - inklusive großer Teile von Men- und Women-Power -, müssen Sie jetzt in die Tonne hauen, weil das einfach mal wieder umsonst war. Das ist doch das eigentlich Ärgerliche. Deshalb noch einmal die Frage: Sie sagen, da sei in einem normalen Anhörungsverfahren wie unter vielen anderen der Adler bekannt geworden: Wann hat der LBV oder Herr Conradt - wenn Sie es erlauben, würde ich ihn das fragen - von dem Vorgang gewusst, weil er ja speziell für diese Aufgabe zuständig ist? Und wie schnell ist es ihm dann bekannt geworden?

Minister Meyer: Bin ich jetzt gefragt oder Herr Conradt?

Abg. Arp: Das können Sie ja entscheiden, ob Sie Herrn Conradt das Wort geben, das kann ich ja nicht oder der Vorsitzende. Es geht hier um die Kleiderordnung, und die halten wir gern ein.

Vorsitzender: Herr Minister, wir haben die schöne Tradition, dass Sie als Herr des Hauses entscheiden dürfen, wer darauf antwortet. Die Frage ging auf jeden Fall an das Wirtschaftsministerium.

Minister Meyer: Selbstverständlich, wenn Herr Conradt direkt von Herrn Arp in dieser Frage angesprochen wird, dann würde ich ihm auch das Wort erteilen.

Vorsitzender: Gut, das Wort erteile ich ihm.

(Heiterkeit)

Herr Conradt, Sie haben das Wort.

Torsten Conradt (Leiter des LBV): Herzlichen Dank. Wir haben als LBV im Verfahren die Stellungnahme des LLUR bekommen: 19.08. Eingang bei uns: 21.08..

Abg. Arp: Wenn ich dann die Aussage von Herrn Habeck erinnere, das hätte man in zwei Monaten regeln können, lautet jetzt meine Frage: Mit wieviel Kosten rechnen Sie jetzt, Herr Meyer, für die zusätzlichen Gutachten, die jetzt neu im Rahmen eines neuen Planfeststellungsverfahrens erstellt werden müssen? Wie viele müssen Sie erstellen, und wie hoch sind die Kosten?

Minister Meyer: Zu Ihrer Vorbemerkung: Die zwei Monate - ich glaube, ich muss das an dieser Stelle zum dritten Mal betonen - bezogen sich auf eine fiktive Annahme, dass, wenn man den Artenschutz betrachtet und Mehraufwendungen hat, man ohne Öffentlichkeitsbeteiligung Entsprechendes vornimmt. Meine Entscheidung auch im Hinblick auf ein möglichst rechtssicheres Verfahren und den Erfahrungen mit der A 20 in Bad Segeberg war: Es wird nicht ohne erneute Auslegung wegen Planänderungen funktionieren. Deswegen: erneute Öffentlichkeitsbeteiligung. Fiktiv - sozusagen nur bezogen auf den Seeadler - wäre der Zeitraum sechs bis acht Monate. Da war in jedem Fall klar, dass der 31.12.2015 nicht zu halten sein wird. Zu den Kosten würde ich gern Herrn Conradt kurz bitten zu antworten.

Herr Conradt: Wir können zum heutigen Datum noch keine genaue Kostenschätzung vortragen, was uns diese zusätzlichen Untersuchungen kosten werden. Wir könnten es aber bei Bedarf Anfang des Jahres nachliefern.

Abg. Arp: Anfang des Jahres?

Vorsitzender: Wir sind ja schon Anfang des Jahres, Herr Conradt. Können Sie das von der Zeitschiene her präzisieren? Anfang des Jahres ist jetzt.

(Abg. Arp: Eine Schätzung! Nur eine grobe Schätzung!)

- Also vier Wochen?

Minister Meyer: Wir könnten kurz darlegen, was alles gemacht worden ist. Es wird auf jeden Fall mehr kosten. Die Frage ist klar zu beantworten, weil wir die Verkehrsprognose brauchen, wir brauchen die erneuten Kartierungen, das kann Herr Conradt ja noch einmal kurz erläutern. Wenn Sie den Bedarf haben, da noch einmal Konkretisierungen zu bekommen - wir sind im Moment selbst dabei -, werden wir das natürlich entsprechend nachliefern.

Vorsitzender: Herr Conradt, vielleicht können Sie grob eine Einschätzung geben.

Torsten Conradt (Leiter des LBV): Der Zeitrahmen wird sicherlich nachher im März sein, bis wir diese Zahlen insgesamt bei den Kollegen in Itzehoe gesammelt haben, was die entsprechenden Ingenieurbüroleistungen kosten werden, denn es sind einmal die Anpassungen der Verkehrsprognose auf den Prognosehorizont 2030. Wenn Sie die Verkehrsprognose verändern, kann es sein, dass Sie mit geänderten Verkehren im Prinzip den gesamten Lärmschutzbereich neu auf den Weg bringen müssen, dass Sie aber auch die Auswirkungen der Verkehrsmengen auf den landschaftspflegerischen Begleitplan haben. Unabhängig von diesen Auswirkungen haben wir aber - das hatte Minister Meyer auch angesprochen - quasi das Verfallsdatum bei unterschiedlichen Bereichen, das sind Neukartierungen für die Bereiche Brutvögel, Fledermäuse, Amphibien, Haselmäuse, die wir auf den Weg bringen müssen, also die Abschätzung wegen des Terminablaufes, dass das neu auf den Weg gebracht werden muss, und da haben wir das Jahr 2016 als für die Erfassung. Die Kosten kann man, wie gesagt, im Zeitfenster Anfang März Ihnen zur Verfügung stellen.

(Abg. Arp: Aber eine grobe Schätzung, ob das ein sechs- oder siebenstelliger Betrag ist?)

Minister Meyer: Ich würde jetzt doch davon absehen, dass wir wieder Schätzungen machen. Das kennen Sie auch aus der Vergangenheit, ohne das jetzt wieder zu bemühen, was da schon alles über Kosten, über Fertigstellungsdaten und so weiter gesagt worden ist. Ich bin dafür, das jetzt seriös aufzubereiten. Wir stellen das Ihnen zur Verfügung, und dann haben Sie die Summen, was wir einschätzen, was es an Mehrkosten bedeutet.

Abg. Callsen: Ich komme auf das Stichwort Ad-hoc-Arbeitsgruppe zurück. Das ist nach meinem Verständnis eine, die bei Bedarf sofort und unmittelbar auf - auf Zuruf sozusagen - zusammentritt. Das hätte ich mir natürlich auch damals gewünscht, als die Problematik mit dem Adlerhorst bekannt wurde. Ich finde nicht, dass es dafür einer Kabinettsentscheidung bedarf bei einem solchen Auftreten und einer solchen Problematik, damit die beteiligten Ministerien

dann zusammenarbeiten. Das würde ich eigentlich generell für die beteiligten Behörden erwarten und voraussetzen, dass gerade so wichtige Verkehrsprojekte wie die A 20 auch gemeinsam mit den Fachbehörden innerhalb der Landesregierung vorangetrieben werden. Insofern stellt sich für mich über die Ad-hoc-Lenkungsgruppe hinaus doch die Frage, ob für die Zukunft Konsequenzen gezogen werden, wie man die Fachkompetenzen - so sage ich einmal - innerhalb der Umweltverwaltung und auch des LBV landesweit stärker bündeln kann um solche - so nenne ich es einmal - Informationsversäumnisse für die Zukunft auszuschließen. Die zweite Frage ginge meinerseits noch einmal an den Herrn Umweltminister. Herr Meyer hat einiges zu seiner Bewertung der Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen und auch zu der zeitlichen Einbindung des Kiesabbaus in die Baumaßnahmen und Ähnliches gesagt. Mich würde interessieren, ob der Umweltminister diese Aussagen teilt.

Minister Meyer: Ich fange einmal an. Es hat keine Kabinettsentscheidung - das brauchen wir dazu formell auch nicht - gegeben zu einer Ad-hoc-Lenkungsgruppe, sondern das war, wie gesagt, die gemeinsame Absprache vom Ministerpräsidenten, vom Kollegen Habeck und mir an der Stelle zur Optimierung der Verfahren so wie wir sie sehen.

Minister Dr. Habeck: Genau, und ich kann vielleicht aus meiner fachlichen Erfahrung in anderen Bereichen sagen, dass solche Gruppen eben jenseits der formalen Dienstwege durchaus Sinn machen können. Wir haben Ähnliches beim Netzausbau an der Westküste gemacht, wo dann einfach unabhängig von der konkreten Betroffenheit Denkmalschutz, Landesplanung, Innenministerium sich regelmäßig getroffen haben, um über die Abschnitte zu beraten. Ähnliches habe ich auch bei der Endlagersuchkommission installiert, sodass da einfach Behörden jenseits der konkreten Mitzeichnung eingebunden werden.

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe arbeitet eben anlassbezogen, deswegen Ad-hoc-Arbeitsgruppe, hat aber schon getagt und wird jetzt zeitnah wieder tagen und sich im Moment intensiver mit den Themen beschäftigen und soll neben der formalen Mitzeichnung Sorge dafür tragen, dass man sich fachlich informiert oder austauscht.

Der formale Weg - das habe ich vorhin gesagt und das habe ich mich in der Tat auch gefragt, ob es nicht möglich gewesen wäre, schon vor dem 19.8. die Information rüberzugeben - wäre dann ja ein dienstrechtlicher Weg. Es wäre dann ja sozusagen die Frage zu stellen, wer für was verantwortlich ist. Der Weg ist im Moment so organisiert und zwar landesweit und bundesweit, dass man sich die Information als Vorhabenträger holen muss. Damit sind die Verantwortlichkeiten auch geklärt. Wenn es eine Bringschuld gibt, dann muss man das formalisieren, sonst hätten andere Kollegen jetzt die Fragen zu beantworten, und zwar dann vermutlich in der Verwaltungspraxis grundsätzlich zu formalisieren. Das kann man vielleicht tun,

aber - das sagte ich schon - nach groben Schätzungen mit extremem Mehraufwand. Man muss sich also klarmachen, worüber man redet. Deswegen kann man sozusagen im Bereich des Privat-Menschlichen darüber spekulieren, wie Informationswege besser sein können, man kann Ad-hoc-Arbeitsgruppen jenseits des formalen Dienstweges schaffen, aber diese Ad-hoc-Arbeitsgruppen werden nicht verklagt, die sind sozusagen außerhalb der formalen juristischen Dienstwege. Eine Verwaltung muss dann letztlich diesen formalen Weg beantworten. Nur an der Stelle stellt sich die Frage - und das ist eine ziemlich große Frage -, ob man vor dem 19.8. hätte schneller sein können. Man kann die an dieser Stelle nur groß beantworten: Ja, wenn man die Dienstwege ändert, entsprechend mehr Personal einstellt, mehr Verwaltungsorgane schafft. Das ist die Antwort darauf. Die fachliche Bewertung von Herrn Meyer zum Seeadler wie jetzt dargestellt teile ich, also die Möglichkeit der Feststellung der Erheblichkeit von Störungs- und Tötungsverbot ist jetzt korrekt dargestellt worden. Zu den anderen Konsequenzen, zum Dominoeffekt, den anderen Planungen kann ich nichts sagen.

Abg. Arp: Herr Meyer, Sie haben zu Recht gesagt, Sie hätten Angst vor den Klagen der vier Umweltverbände, die dieses wohl angedroht haben. Das ist ja nicht das erste Mal, dass die Verbände hier klagen: bei der Fahrrinnenanpassung, wir haben es aber auch schon in Weede-Wittenborn bei Segeberg erlebt und bei vielen solcher Dinge. Da wir beide im Fanclub der A 20 sind und noch nicht geklärt haben, wer nun der Vorsitzende ist, war meine Frage: Haben Sie überhaupt mal mit den Umweltverbänden oder deren Vertretern persönlich gesprochen? Haben Sie sich die Mühe gemacht, haben Sie einfach mal mit den vier einzeln oder in der Gruppe einfach den Dialog versucht, wie man das bei anderen Großbaumaßnahmen auch in Hamburg gemacht hat und gesagt: Wie können wir euch in irgendeiner Form unterstützen? Das ist ja immer ein Geben und Nehmen. Man weiß ja, dass diese Umweltverbände auch handeln, dass sie für Geld viele ihrer Sorgen zurückstellen. Wie ist Ihr persönliches Engagement?

Minister Meyer: Ich habe persönlich zu der Problematik Seeadler keine Gespräche geführt mit den Naturschutzverbänden.

(Zuruf Abg. Arp)

Ich will auch deutlich darauf hinweisen, dass es für uns wichtig war, den Sachverhalt so schnell wie möglich für uns in eine Entscheidungssituation zu bringen, die ich vorhin erläutert habe. Wir machen das natürlich an vielen anderen Stellen. Beim Thema A 20 und Fledermausschutz hat es sogar sehr intensive Gespräche mit den Naturschutzverbänden gegeben. Aus meiner Beurteilung, wenn Sie jetzt danach fragen würden, ist es so, dass man mal die Naturschutzverbände vom eigenen Tun überzeugt, manchmal nicht. Das ist kein einfaches Verhältnis, daraus mache ich auch keinen Hehl. Aber selbstverständlich sind wir da immer in

Gesprächen, um da natürlich nach Möglichkeiten zu suchen. Das tun wir an anderen Stellen von Klagen, zum Beispiel im Bereich der A 20 gegen den Tunnel und den Planfeststellungsbeschluss dort auch, selbst wenn Klagen vorliegen, da noch weiter im Gespräch zu bleiben, die Möglichkeit zu suchen, dass von Klagen dann am Ende des Tages abgesehen wird.

Abg. Arp: Sie haben jetzt immer von „Wir“ gesprochen. Sie persönlich, meinte ich.

Minister Meyer: Ich persönlich - und das habe ich ja gesagt - zum Seeadler nicht. Dass wir das an anderen Stellen tun, insbesondere auch mein Staatssekretär beim Thema A 20 Bad Segeberg, ich persönlich gelegentlich auch, gehört dazu. Aber die Erfahrungen sind sehr unterschiedlich. Ich sage auch sehr deutlich: Das sind Gespräche, die man immer führen sollte, die natürlich ihre Grenzen haben, weil man sich gelegentlich in Verfahren befindet und dann auch mal von den Gesprächspartnern gesagt wird: Wir sind jetzt in einem bestimmten Verfahren, macht das jetzt Sinn, überhaupt miteinander zu reden? - Das ist nicht immer einfach.

Abg. Arp: Noch eine Frage, Herr Meyer und Herr Habeck, für die Zukunft: Es ist ein Desaster, und es ist von Ihnen gesagt worden, dass es einfach so nicht weitergehen kann. Herr Habeck hat, wenn ich das richtig verstanden habe, am 1.1.2013 eine Gruppe mit zehn Planern eingesetzt,

(Zuruf Abg. Matthiessen)

die ja aus dem Landesbetrieb herausgenommen wurden, und hat ein eigenes Amt gegründet, um diese Stromtrassen zu planen. Glauben Sie nicht, dass es richtig gewesen wäre, wenn Sie eine eigene Planungsgruppe gehabt hätten nur für die Planung der A 20, und dass wir dann heute dies Problem nicht hätten?

(Zuruf Abg. Tietze)

- Wir reden nicht von jeder Bundesstraße, lieber Kollege. Das ist ein Zeichen, dass Sie es bis heute nicht verstanden haben, was das für Pendler, Wirtschaft und Arbeitnehmer bedeutet.

(Abg. Tietze: Verstehe ich schon!)

Minister Meyer: Das Wort Desaster haben nach meiner Erinnerung weder mein Kollege Habeck noch ich in diesem Zusammenhang genannt. Das ist Ihre Wortschöpfung.

(Abg. Matthiessen: Dafür haben wir ein Wortprotokoll!)

Wenn Sie uns das jetzt in den Mund legen wollen, würde ich an der Stelle noch einmal klar und deutlich darauf hinweisen: Wir haben das nicht so genannt, das haben Sie getan.

Was jetzt Planungsgruppen angeht, muss ich dann doch einmal in die Vergangenheit gehen, obwohl ich es nicht wollte, aber es ist sozusagen provoziert an der Stelle: Wir leiden heute noch beim LBV darunter - ich habe über Abwägungsentscheidungen im Jahr 2011 schon etwas gesagt -, dass es eine Zeitphase gab bevor diese Landesregierung antrat, in der sehr viele Planungskapazitäten in die A 20 geschmissen wurden mit dem Hintergrund: Wenn wir dort Planungsrecht und Baurecht haben, dann können wir sehr viel Geld vom Bund verbauen. Das ist ja immer der Vorwurf, der gemacht wird.

(Zuruf Abg. Arp)

Das heißt, andere Planungen sind liegengeblieben, weil auch dort eine Abwägung - ich will das nicht bewerten - getroffen wurde: Wir gehen massiv in die A-20-Planung. - Das hat aber mit dem Urteil, dass wir zu Bad Segeberg bekommen haben, und allem anderen dann in der Konsequenz zur Folge, dass sich die gesamte Planung darauf konzentriert hat und wir jetzt vor Gericht unterlegen sind, wir alles ändern müssen, kein Baurecht haben und dann Sie als Opposition die Gelegenheit haben, immer dem jetzt - ja, in der Tat - verantwortlichen Verkehrsminister vorzuwerfen, er könne nichts umsetzen. - So viel noch einmal zur Klarstellung dort.

Zweiter Punkt. Es war ein bewusster Schwerpunkt der Landesregierung zu sagen - dazu stehen wir auch gemeinsam -: Wir müssen die Chancen nutzen, die aus der Energiewende für Schleswig-Holstein erwachsen, insbesondere indem wir das Thema Leitungen voranbringen, denn wenn wir in Schleswig-Holstein nicht anfangen und zeigen, dass wir das können, wird weiter südlich in Niedersachsen, Hessen oder wo auch immer deutschlandweit auf Schleswig-Holstein gezeigt und gesagt: Guckt mal, die kriegen das noch nicht einmal hin. - Deswegen war es ganz wichtig, dass wir zeigen, dass es geht, was auch geschieht. Dazu ist natürlich Planungspersonal erforderlich, wobei es hier nicht um das Planungspersonal geht, sondern um die Planfeststellungsbehörde. Und in der Tat damals die Entscheidung der Koalition, dass ein Teil des Personals im LBV dann auf das MELUR übergeht und diese Aufgaben wahrnimmt - zehn Personen waren das -, war für uns - das habe ich auch an anderer Stelle und auch im Landtag immer wieder dargelegt - nicht einfach, weil es - das entsprechende Personal wieder auf 20 Personen aufzustocken in der unabhängigen Planfeststellungsbehörde - uns anderthalb bis zwei Jahre Zeit gekostet hat, um dieses Personal auch tatsächlich zu finden. Herr Arp, aber genau das haben wir getan, weil wir natürlich dieses Personal brauchen, um die anspruchsvollen Aufgaben hier im Land umzusetzen.

Abg. Arp: Nur die letzte Nachfrage: Aus der Erkenntnis der letzten Jahre, die Sie jetzt im Amt sind, und dem jetzigen Ergebnis, dass wir heute haben - ich nenne es Desaster, das ist meine Empfindung, Sie sehen es anders, das ist auch egal, das wollen wir gar nicht diskutieren -: Ziehen Sie Konsequenzen in Ihrem Hause in der Struktur Ihrer Aufstellung für die zukünftigen Maßnahmen, die wir noch zu planen haben, oder bleibt alles so, wie es ist?

Minister Meyer: Nichts bleibt so wie es ist. Das ist generell so. Wir ziehen folgende Konsequenzen: Wir brauchen ausreichend Planungspersonal. Ich habe schon darauf hingewiesen: Dieses Planungspersonal am Arbeitsmarkt immer zu finden, ist nicht ganz einfach, aber wir werden uns den Aufgaben stellen. Außerdem gehe ich davon aus - Sie haben ja die Meldung über den Haushaltsüberschuss gesehen -, dass wir auch noch einmal erhebliche Aufgaben bekommen werden, insbesondere was den Bereich der Landesstraßen angeht, und all das sind Planungsaufgaben, die mit Personal unterlegt werden müssen. Also, an der Stelle müssen wir was tun.

Das Gleiche gilt für den Bereich der Werkvertragsmittel, obwohl wir da schon mehr Geld ausgeben als in der vergangenen Legislaturperiode, um einen Teil der Aufgaben dann auch tatsächlich zu kompensieren. Das ist die Personalfrage.

Zur zweiten Frage: In der Tat habe ich versucht, das zu thematisieren, es geht um die generelle Frage, wie wir eigentlich in Deutschland insgesamt mit Projekten umgehen. Das sehen wir nicht nur beim Projekt der A 20, das sehen wir bei vielen anderen Projekten. Ich glaube, wir müssen uns die Frage stellen, wie wir - da rede ich jetzt nicht an erster Stelle über den Artenschutz, sondern über Planungsverfahren - die beschleunigen können, wie wir Bürgerbeteiligung weiterhin aufrechterhalten können, aber gleichzeitig, wie wir Planungsverfahren beschleunigen können. Da gibt es viele Dinge - einzelne Punkte -, die man in der Summe aufbereiten muss. Wir machen das jetzt gerade in der sogenannten Bodewig-II-Kommission, auch gegenüber dem Bund, der gern eine Bundesfernstraßengesellschaft haben möchte, die übrigens überhaupt nichts ändern wird, weil die Verfahren die Gleichen bleiben. Das ist sehr spannend, jetzt einmal aufzubereiten, was wir eigentlich für Möglichkeiten haben, wo wir eigentlich Zeit verlieren.

Das ganz entscheidende Element, was mir alle Experten nennen, an dem wir wirklich ansetzen müssen, ist bei den Planänderungen, wo wir Zeit verlieren. Sie können es auch hier in diesem Abschnitt der A 20 ganz wunderbar sehen. Dann darüber nachzudenken, ob es nur ein Planänderungsverfahren gibt, was einmal beklagt werden kann, einmal vor Gericht landet und dann entschieden wird und das uns erhebliche Zeitgewinne im Vergleich zu den Verfahren bringt, die wir heute haben, ist, glaube ich, legitim, wie auch solche und andere Fragen in die

allgemeine Diskussion zu bringen. Aber ein abschließender Satz: Das bringt uns bei dem Verfahren gar nichts, weil wir mit den bestehenden gesetzlichen Regelungen umgehen müssen und das auch tun.

Vorsitzender: Das ist eine sehr interessante Diskussion, glaube ich. Aber zu diesem Tagesordnungspunkt liegen uns dann keine Wortmeldungen mehr vor. Ich würde auch aus logistischen Gründen vorschlagen, dass wir 10 Minuten unterbrechen und uns um 11:30 Uhr wieder hier treffen, um die weiteren Tagesordnungspunkte abzuarbeiten.

(Unterbrechung 11:20 Uhr bis 11:40 Uhr)

Punkt 2 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)

hierzu: [Umdrucke](#) [18/5044](#), [18/5080](#), [18/5126](#), [18/5127](#), [18/5128](#), [18/5129](#),
[18/5133](#), [18/5134](#), [18/5135](#), [18/5136](#), [18/5137](#), [18/5138](#),
[18/5139](#), [18/5140](#), [18/5141](#), [18/5147](#), [18/5154](#), [18/5317](#),
[18/5320](#)

Abg. Callsen beantragt, da sich aus seiner Sicht aus der schriftlichen Anhörung Sachfragen ergeben hätten, zur Klärung dieser die Durchführung einer mündlichen Anhörung.

Der Ausschuss beschließt, am 4. Mai 2016 eine mündliche Anhörung durchzuführen. Die Fraktionen werden gebeten, Anzuhörende bis Freitag, den 22. Januar 2016 zu benennen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/3408](#) (neu)

(überwiesen am 16. Oktober 2015)

Nach einer Diskussion um den Antrag der CDU-Fraktion, zu dem Antrag der Fraktionen von FDP und CDU eine mündliche Anhörung durchzuführen, schlägt Abg. Vogel vor, zunächst eine schriftliche Anhörung vorzuschalten und erst danach gegebenenfalls eine mündliche Anhörung nachzuschieben.

Der Vorsitzende plädiert für seine Fraktion auch vor dem Hintergrund, dass die Geschäftsordnung diese Möglichkeit eröffne, dafür, eine mündliche Anhörung durchzuführen.

Abg. Dr. Tietze regt an, auf jeden Fall auch die Meinung des Landkreistags insgesamt einzuholen.

Abg. Callsen unterstreicht, dass es wichtig sei, dass keine Fakten vor Durchführung einer Anhörung geschaffen würden.

Minister Meyer hebt hervor, dass es aus seiner Sicht sinnvoll sei, den LBV zur Anhörung einzuladen, da dieser mit der Umsetzung befasst sein werde. Er sichert zu, dass keine Ministerverordnung erlassen werde, bevor die Anhörung stattgefunden habe. Er weist gleichzeitig auf den Auftrag des Landtags und des Landesrechnungshofs zur Konzentration der Bearbeitung bei einer Behörde hin, durch die man sich Synergieeffekte erwarte.

Auf eine Anmerkung des Abg. Kumbartzky, dass sich seiner Kenntnis nach bereits ein Unternehmen zurückgezogen habe, unterstreicht Abg. Matthiessen, dass Unternehmen dann an einer Beantragung festhielten, wenn es für sie Vorteile bringe.

Der Ausschuss beschließt, eine schriftliche Anhörung durchzuführen und um Stellungnahmen bis Mitte März zu bitten. Die Fraktionen werden gebeten, Anzuhörende gegenüber dem Geschäftsführer bis Freitag, dem 22. Januar, zu benennen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Ökoliner fördern und deren Akzeptanz erhöhen

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3646](#)

(überwiesen am 18. Dezember 2015)

Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP die Ablehnung des Antrags der Fraktion der CDU, Drucksache 18/3646.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Planungen im Projekt S 4 Ost von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe

hierzu: [Umdruck 18/5335](#)

Einleitend weist Minister Meyer darauf hin, dass sich der in der gemeinsamen Sitzung mit dem Verkehrsausschuss der Freien und Hansestadt Hamburg im November 2015 referierte Stand nicht geändert habe. Wichtig sei jetzt, dass man eine Fortsetzung des im Dezember letzten Jahres auslaufenden Vertrags mit der Deutschen Bahn AG erreiche. Über die Verteilung der Planungskosten habe man sich mit der Stadt Hamburg verständigt, Hamburg werde zwei Drittel der Planungskosten übernehmen, Schleswig-Holstein das restliche Drittel. Entsprechend seien Mittel in Höhe von 17 Millionen € in den schleswig-holsteinischen Haushalt eingestellt worden.

Auf eine Frage des Abg. Matthiessen legt Minister Meyer dar, dass die Planungen durch die Deutsche Bahn AG durchgeführt würden.

Vom Vorsitzenden auf tagesaktuelle Meldungen hinsichtlich einer Bürgerinitiative angesprochen, die das Projekt S 21 als weniger lohnend einschätzten, führt Minister Meyer aus, dass man diese Einlassung zur Kenntnis genommen habe, der Bund habe die Berechnung der Länder zum Nutzen der Strecke akzeptiert.

Der Ausschuss nimmt den Umdruck 18/5335 zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Volksfest- und Marktkultur in Schleswig-Holstein bewahren

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/2892](#)

(überwiesen am 22. Mai 2015)k

hierzu [Umdrucke](#) [18/4690](#), [18/4698](#), [18/4701](#), [18/4702](#), [18/4704](#), [18/4705](#),
[18/4708](#), [18/4741](#), [18/4746](#), [18/4747](#), [18/4752](#), [18/4765](#)

Abg. Callsen weist darauf hin, dass das Thema wieder auf der Tagesordnung der Bundesbauministerkonferenz gestanden habe und stehe.

Abg. Dr. Tietze legt dar, dass nach bisheriger Darstellung durch das Innenministerium für ihn der Antrag entscheidungsreif sei.

Abg. Vogel führt aus, dass auch auf der Bundesbauministerkonferenz eine bundeseinheitliche Regelung begrüßt worden sei. Er weist auf den geringen Anteil der von einer technischen Überprüfung betroffenen Fahrgeschäfte beziehungsweise fliegenden Bauten hin, die vor 2005 konstruiert worden seien. Aus seiner Sicht sei gut nachvollziehbar, mit der Regelung an dieser Stelle der Sicherheit den absoluten Vorrang einzuräumen. Aus diesem Grund spricht er sich dafür aus, den Antrag abzulehnen.

Abg. Callsen hebt hervor, dass der Antrag keine dezidierten Normen vorschreibe und Sicherheitsfragen aus Sicht seiner Fraktion keineswegs nachrangig seien. Ziel des Antrags sei, der Landesregierung für ihre Diskussionen einen Grundtenor auf den Weg zu geben.

Herr Reussow, Leiter des Referats Bauaufsicht, Landesbauordnung, Vermessung und Geoinformation im Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten, führt aus, dass es Anfang Dezember ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts gebe. Der Antrag gehe auf zwei verwaltungsgerichtliche Entscheidungen aus Hannover und München zurück, in denen gesagt worden sei, dass die auf Europäischem Recht basierenden neuen Normierungen nicht auf ältere Fahrgeschäfte angewendet werden sollten. Diese Entscheidungen der Verwaltungsgerichte seien durch das Oberverwaltungsgericht Lüneburg eingefangen worden, dass das bestehende System für rechtmäßig befunden habe. Damit gelte die Europäische Norm auch für ältere Fahrgeschäfte. Das Gericht habe zudem geurteilt, dass es sachgerecht sei, eine Unterschei-

zung zu machen zwischen fliegenden und festinstallierten Bauten. Hinzu komme, dass zum Beispiel der Hansapark seine Geräte zweimal jährlich durch den TÜV überprüfen lasse, während ständig auf- und abgebaute Geräte nur jeweils durch Sichtprüfungen überprüft würden. Man habe aus der Bauministerkonferenz den Auftrag erhalten zu prüfen, ob es nicht andere mögliche Lösungen, die auch für die Schausteller gut verträglich seien, geben könne. Zu verhindern sei in dem Zusammenhang auch, dass eine Schlechterstellung der Schausteller durch die Anwendung anderer Regelungen eintrete.

Abg. Matthiessen unterstreicht, dass man vonseiten seiner Fraktion eine bundeseinheitliche Regelung bei Fahrgeschäften, die im Zweifel auch Landesgrenzen überwinden, als sinnvoll erachte. Durch die Ablehnung des Antrags sei darüber hinaus aus seiner Sicht keine Einschränkung von Volksfest- und Marktkultur in Schleswig-Holstein zu erwarten. Es gehe aus Sicht seiner Fraktion lediglich um eine baurechtliche Vorschrift.

Mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU bei Enthaltung der Fraktion der FDP empfiehlt der Ausschuss dem Landtag den Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 18/2892, zur Ablehnung.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Vermiedene Netzentgelte streichen und Referenzertragsmodell beibehalten

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3347](#)

(überwiesen am 17. September 2015)

Abg. Magnussen stellt die Frage in den Raum, ob weiterhin geplant sei, einen interfraktionellen Antrag auf den Weg zu bringen.

Abg. Matthiessen unterstreicht, dass aus seiner Sicht das Angebot, einen gemeinsamen Antrag zu stellen, nach wie vor stehe.

Abg. Kumbartzky spricht sich ebenfalls für die Erstellung eines gemeinsamen Antrags aus und stellt die Frage in den Raum, ob Erkenntnisse darüber vorlägen, welche Haltung im Bundesrat bezüglich eines bundeseinheitlichen Netzentgeltes bestehe.

Energiewendeminister Dr. Habeck legt dar, dass auch das Ministerium einige Formulierungs-ideen in dem Zusammenhang habe. Dass der Netzausbau durch eine alleinige Berücksichtigung der volatilen Energien gebremst werde, sei nicht zu erkennen, insofern begrüße er die Debatte. Der Bundesrat habe jedoch einen Beschluss gefasst, sich stärker auf die volatilen Energien zu konzentrieren.

Abg. Matthiessen regt an, sich im Sprecherkreis auf eine gemeinsame Antragsformulierung zu einigen.

Abg. Dr. Breyer interessiert in Bezug auf das Referenzertragsmodell, das derzeit offenbar von der Regierung überarbeitet werde, ob dieses - so sei seine Vermutung - die Nachteile windarmer Standorte überkompensieren werde. Problematisch an der jetzigen Regelung könne seiner Ansicht nach auch sein, dass sie die attraktiven Standorte übermäßig begünstige. Aus gesamtstaatlicher Sicht müssten seiner Ansicht nach die Vor- beziehungsweise Nachteile, die sich aus einem Standort ergäben, ausgeglichen werden. Insofern könne auch eine Nachjustierung der jetzt geltenden Regelung sinnvoll sein.

Dieses bekräftigt Minister Dr. Habeck. Der jetzt auf dem Tisch liegende Vorschlag sei mit der Windbranche in Schleswig-Holstein abgesprochen, es sei ein einstufiges Referenzertragsmodell. Auch die derzeit geltende leichte Benachteiligung von Windrädern mit leicht geringerer Nabenhöhe sei tolerabel und kompensierbar. Wichtig sei für Landesregierung, dass weiterhin ein Anreiz erhalten bleibe, Windkraftanlagen an windstarken Standorten zu errichten. Innerhalb dieser Vorgabe könne nachjustiert werden.

Herr Dr. Hirschfeld, Leiter des Referats Energiepolitik und Energierechte im Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, ergänzt, dass man zwischen der Neufassung des Referenzertragsmodells und den neuen Bestimmungen beim Ausschreibungsverfahren unterscheiden müsse. Probleme gebe es aus Sicht der Branche beim sogenannten Korrekturfaktor im Ausschreibungsverfahren, mit dem alle unterschiedlichen Standorte auf ein Level gerechnet würden. Problematisch sei, dass man die genaue Ausgestaltung von der Bundesregierung erwarte, aber noch nicht erhalten habe. Sichergestellt werden müsse, dass die Regelungen für die Branche tragbar seien.

Abg. Matthiessen unterstreicht die Wichtigkeit eines gemeinsamen Antrags, da das Thema für Schleswig-Holstein zentral sei, und regt an, die Arbeitsgruppe um das Thema bundeseinheitliches Netzentgelt zu ergänzen.

Der Ausschuss kommt überein, seine Beratungen bis zum Vorliegen eines gemeinsamen Antrags zurückzustellen.

Minister Dr. Habeck weist auf Gerüchte bezüglich einer Ministerpräsidentenkonferenz zum Thema Erneuerbare-Energien-Gesetz hin, die im März stattfinden könnte. Er regt an, eine Beschlussfassung vor diesem Termin ins Auge zu fassen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Rückbau der Atomkraftwerke in Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/3608](#)

(überwiesen am 16. Dezember 2015 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Umwelt- und Agrarausschuss zur abschließenden Beratung)

Minister Dr. Habeck verweist einleitend auf den Bericht der Landesregierung, Drucksache 18/3608.

Abg. Dr. Breyer spricht sich dafür aus, eine Anhörung zu dem Thema durchzuführen, um auch den Kommunen, Verbänden und Versorgungsunternehmen die Möglichkeit zu geben, sich zu dem Entsorgungspakt zu äußern.

Minister Dr. Habeck weist darauf hin, dass die Landesregierung die Schaffung eines Entsorgungspaktes angestoßen habe. Nach der letzten großen Sitzung diesbezüglich im Landeshaus sei vereinbart worden, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die eine Textgrundlage erarbeiten solle. In der Arbeitsgruppe sollten jeweils die wichtigen Akteursgruppen vertreten sein. Er unterstreicht, dass die Schließung eines Entsorgungspaktes dazu gedacht sei, Gespräche führen zu können, weil das eigentliche, gesetzlich geregelte Verfahren vorsehe, dass sich der Betreiber der AKW eine Deponie suche. Das Ministerium habe die Aufgabe zu überwachen, dass keine Gefährdung der Bevölkerung auftrete.

Abg. Matthiessen hebt hervor, dass sich das Ministerium bereits mit dem Thema beschäftige und er auch aufgrund der Fülle der unter anderem durch Anhörungen dem Landtag zugehenden Informationen manchmal Schwierigkeiten habe, diese alle zur Kenntnis zu nehmen. Die Durchführung einer Anhörung könne er sich dann vorstellen, wenn es zu Konflikten komme.

Abg. Dr. Breyer spricht sich noch einmal für die Durchführung einer Anhörung aus, in der man einer breiten Masse die Möglichkeit geben könne, Stellungnahmen abzugeben, zumal es bereits Widerstände gegen die Endlagerung an bestimmten Stellen gebe, wie presseöffentlich geworden sei. Eine breit angelegte Beteiligungsmöglichkeit, wie sie durch eine Anhörung geschaffen werde, könne den vom Ministerium angestoßenen Prozess seiner Ansicht nach unterstützen.

Abg. Magnussen plädiert dafür, als Ausschuss an dem Prozess beteiligt zu werden und diesen zu begleiten.

Der Vorsitzende spricht sich für seine Fraktion dafür aus, die Befassung und Kenntnisnahme des Berichts der Landesregierung bis zu dem Ende der Beratungen der Fachgruppe zurückzustellen und gegebenenfalls dann eine Anhörung durchzuführen.

Abg. Matthiessen schlägt vor, den Bericht abschließend zur Kenntnis zu nehmen.

Mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von FDP und PIRATEN nimmt der Ausschuss den Bericht abschließend zur Kenntnis.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Akzeptanz der Energiewende erhalten: Mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung sowie größere Abstände zur Wohnbebauung bei der Windenergie

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/3641](#)

(überwiesen am 16. Dezember 2015 an den **Innen- und Rechtsausschuss**, den Wirtschaftsausschuss und den Umwelt- und Agrarausschuss)

Abg. Kumbartzky weist auf die im Petitionsausschuss durchgeführte Anhörung und die am vergangenen Abend stattgefundene Veranstaltung hin, bei der zugesagt worden sei, die Siedlungsabstände in die weiteren Szenarienüberprüfungen einzubeziehen. Zu den Abständen schlägt er vor, eine Anhörung durchzuführen und dabei auch zu eruieren, ob die Möglichkeit einer flexiblen Lösung bestehe.

Abg. Matthiessen legt zu dem vorliegenden Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/3641, dar, dass aus seiner Sicht die ersten beiden Punkte bereits erledigt seien. Bei der Festlegung des charakteristischen Landschaftsraums, die im dritten Punkt des Antrags genannt werde, schwinde seiner Ansicht nach immer auch eine subjektive Komponente im Vergleich zum Beispiel zum Naturschutzgebiet mit. Er halte diese Forderung fachlich für falsch. Ihm erschließe sich nicht, wo der Antragsteller - so führt Abg. Matthiessen zu Punkt vier aus - Probleme in den bisherigen Abständen sehe, und ihn interessiert, in welchem Regelungsgebiet aus Sicht der antragstellenden Fraktion Änderungen vorgenommen werden sollten.

Abg. Kumbartzky spricht sich noch einmal dafür aus, die Abstände von Windkraftanlagen auch im Hinblick auf die zunehmende Höhe gegebenenfalls flexibler zu gestalten und zu diesem Aspekt eine Anhörung durchzuführen.

Der Vorsitzende führt für seine Fraktion aus, dass es nicht das Ziel seiner Fraktion sei, mit einer Forderung, den Abstand von Windkraftanlagen zu Wohnbebauung auf zehnfache Nabenhöhe festzulegen und so den Ausbau der Windkraft zu verhindern. Ziel seiner Fraktion sei vielmehr, zu flexiblen Lösungen zu kommen, um auch auf die Bedenken der Bevölkerung einzugehen. Er weist darauf hin, dass besonders bei großen Anlagen nur sehr wenige Menschen von deren Installierung profitierten. Aus seiner Sicht sei auch die Frage der Mitbestimmung noch nicht beantwortet.

Abg. Dr. Breyer spricht sich ebenfalls für die Durchführung einer schriftlichen Anhörung aus. Ihn interessiert darüber hinaus, inwieweit es machbar sei, eine dynamische Abstandsregelung zu schaffen. Er möchte zudem wissen, wie die Landesregierung zur von der Piratenfraktion vorgeschlagenen Kartierung des Bürgerwillens, zur Veröffentlichung aller eingehenden Anträge und zu einer stärkeren Bürgerbeteiligung in den Genehmigungsverfahren stehe.

Herr Schlick, Leiter des Referats Koordinierung von Raumansprüchen und sektoralen Fachpolitiken, Rechtsangelegenheiten der Raumordnung in der Staatskanzlei, führt zum Thema charakteristische Landschaftsräume aus, dass nach der Aufhebung der Teilfortschreibung 2012 der Regionalpläne, in denen charakteristische Landschaftsräume ausgewiesen gewesen seien, die Situation zu klären sei, inwieweit auch unter rechtlichen Gesichtspunkten die bisherigen Kulissen und Abgrenzungskriterien auch für die neue Regionalplanung rechtlich und fachlich tragfähig seien. Mit den Ergebnissen eines Gutachtens sei Ende Januar zu rechnen. Ziel sei, charakteristische Landschaftsräume als schützenswerte Bereiche in die künftigen Regionalpläne zu überführen. Es werde wahrscheinlich von einem Abwägungskriterium zu einem weichen Tabukriterium umgewandelt. Nach dem bisherigen Stand der Planung sei man bei 7,5 % der Landesfläche, die durch Anwendung der Abwägungskriterien weiter heruntergebrochen werden müsse.

Zu der von den Vertretern mehrerer Fraktionen angesprochenen Frage der dynamischen Regelung der Abstände legt Herr Schlick dar, dass die Regelungen im Land sehr kritisch gesehen würden. Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens sei eine sachgerechte Abwägung aller Belange erforderlich, die auf raumordnerischer Ebene bei der Erstellung der Regionalpläne von Bedeutung seien. Insofern müsse man sich natürlich auch mit der Frage des Schutzes der Menschen und der Zumutbarkeit auseinandersetzen. Mit dynamischen Regelungen in Plänen habe man ungünstige Erfahrungen gemacht, aber man habe die Abstandsmargen von 400 m und 800 m aus der planerischen Vorsorge hergeleitet. Die seien durchaus als sachgerecht anzusehen, aber im Zuge der Überprüfung habe man bei der Bemessung der Abstände teilweise die Rechtsprechung der letzten Jahre zugrunde gelegt. Man prüfe, ob die bestehenden Regelungen noch zu neueren technischen Entwicklungen und Anlagenhöhen von 200 m passten. Bei entsprechender Vergrößerung des Abstands und ausgehend von entsprechenden Nabenhöhen verringere sich die für Windkraftanlagen zur Verfügung stehende Landesfläche von 7,8 % sehr schnell. Bei einer Zugrundelegung von einem Abstand, der der zehnfachen Nabenhöhe entspreche, käme nur noch 0,001 % der Landesfläche als Windeignungsfläche infrage. Die Margen müssten offen diskutiert werden, was gewisse Bewegungen nicht ausschließe. Ein landesweit vergleichbarer Planungsprozess solle aus seiner Sicht jedoch keine Soll-Regelungen enthalten, die unter- oder überschritten werden könnten. Dies sei aus seiner Sicht rechtlich zweifelhaft. Sollte sich am Ende der Diskussion erweisen, dass ein Abstand von zum

Beispiel 400 m zu Windkraftanlagen zu hohe Belastungen zur Folge habe, müsse man über den 400-m-Abstand generell nachdenken. Er unterstreicht in diesem Zusammenhang, dass sich der 400-m-Abstand auf Einzelgehöfte im Außenbereich beziehe, der - historisch hergeleitet - freizuhalten sei. Wer dort wohne, habe eine höhere Toleranz im Hinblick auf die räumliche Nutzung mitzubringen. Aus diesem Grund sei eine Differenzierung zwischen Außenbereich und geschlossener Bebauung keine Abwertung von Menschen, sondern reflektiere die Tatsache, dass das Bundesbaurecht einen Schutz des Außenbereichs vorsehe. Insofern sei eine entsprechende Differenzierung gerechtfertigt.

Abg. Matthiessen legt dar, dass er die Begründung zum charakteristischen Landschaftsraum im Antrag der FDP nicht gut finde. Aus Sicht der grünen Fraktion sei es richtig, die charakteristischen Landschaftsräume als sogenanntes weiches Tabukriterium in die Landesplanung einzubeziehen. Die Charakterisierung als charakteristischer Landschaftsraum habe jedoch nichts mit naturschutzfachlicher Bedeutung zu tun, dafür sei das Naturschutzgesetz da. Zu den Bauabständen weist er darauf hin, dass die Landesplanung keine sehr scharfen Grenzen ziehe. Die Flexibilisierung, die durch die FDP gefordert werde, trete ein, wenn ein konkreter Antrag gestellt werde. Im Fall eines konkreten Antrags komme das Bundes-Immissionsschutzgesetz zum Tragen, dass Eigenabstandsfestlegungen im Genehmigungsverfahren treffe. Als Faustregel beim Bundes-Immissionsschutzgesetz gelte ein Abstand, der der dreifachen Höhe entspreche, was jedoch je nach Standort variieren könne, da dabei auch Schattenwürfe und Ähnliches eine Rolle spielten. Er stellt die Frage in den Raum, wo der Änderungsbedarf konkret gesehen werde.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu einer transparenten Veröffentlichung der vorliegenden Anträge legt Minister Dr. Habeck dar, dass die Anträge halbjährlich auf den Seiten des Ministeriums veröffentlicht würden. Mit dem jetzt von der Landesplanung gewählten Weg sei dem Frieden im Land seiner Ansicht nach gedient.

An Herrn Schlick gewandt stellt Abg. Dr. Breyer die Frage, warum nicht auch die Abstandsfläche als Kriterium zur Verkleinerung der infrage kommenden Windeignungsflächen herangezogen werde, zumal die Landesregierung aus seiner Sicht nach derartigen Kriterien auf der Suche sei. Er habe auch nicht verstanden, warum von Herrn Schlick bei der am Vortag stattgefundenen Veranstaltung so stark problematisiert worden sei, ob im Endergebnis der Windenergie substanziell Raum verschafft werde. Es erschließe sich ihm nicht, warum die in Schleswig-Holstein angestrebte Zahl von knapp 2 % der Landesfläche nicht ausreichend sein könnte.

Herr Schlick unterstreicht, dass das Vorgehen der Landesregierung von der Suche nach einem rechtssicheren und ordnungsgemäßen Verfahren geprägt sei. Dabei orientiere man sich an den Fakten. Es gehe nicht darum, Parameter zu erfinden, sondern auch bei einer OVG-Prüfung, die unzweifelhaft erneut stattfinden werde, mit einer rechtssicheren und verlässlichen Planung zu bestehen. Einigkeit bestehe zwischen Landesregierung und Parlament in dem Ernstnehmen der Sorge der Bevölkerung, das Parlament habe jedoch der Landesregierung mit dem § 18 a des Landesplanungsgesetzes die Verantwortung für die weitere Planung auferlegt. Für die Zeit habe man eine bundesrechtliche Privilegierung außer Kraft gesetzt. Es gehe auch darum, der Windkraft substanziell Raum zu verschaffen, was definitorisch bisher nicht festgelegt sei. Bei einer Einschränkung müsse immer eine Kulisse aufgezo-gen werden, die bei Nutzung der bundesrechtlichen Privilegierung diese nicht substanziell infrage stelle. Verschiedene Parameter wie die Anlagendichte und die Anzahl der Anlagen pro Einwohner beziehungsweise pro Fläche müssten ins Kalkül einbezogen werden, jedoch gebe es keine Sicherheit dahin gehend, was ein substanzieller Raum für die Windkraft sei. Mit Urteilen aus anderen Bundesländern sei die schleswig-holsteinische Situation nicht vergleichbar.

Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen beschließt der Ausschuss, den Antrag von Abg. Kumbartzky auf Durchführung einer schriftlichen Anhörung abzulehnen.

In der anschließenden Abstimmung lehnt der Ausschuss den ersten Abschnitt von Drucksache 18/3641 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen ab. Dem zweiten Punkt stimmen die Koalitionsfraktionen und der Vertreter der PIRATEN zu, die Abgeordneten von CDU und FDP lehnen ihn ab. Der dritte Punkt wird mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP bei Enthaltung der Fraktion der PIRATEN abgelehnt. Punkt vier wird mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der PIRATEN gegen die Stimmen von CDU und FDP abgelehnt.

In der abschließenden Gesamtabstimmung empfiehlt der Ausschuss dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss, dem Landtag den Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/3641 mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP bei Enthaltung der Fraktion der PIRATEN zur Ablehnung zu empfehlen.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Wirtschaftsausschuss beschließt, seine ursprünglich für den 14. bis 17. März terminierte Informationsreise nach St. Petersburg auf den 13. bis 16. März vorzuverlegen.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 13:00 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer