



Plenarprotokoll

44. Sitzung

Freitag, 13. Dezember 2013

Keine Pkw-Maut	3552	Dr. Ralf Stegner [SPD].....	3556
Antrag der Fraktionen von FDP und PIRATEN		Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	3557
Drucksache 18/1375 (neu)		Uli König [PIRATEN].....	3559
Europarechtskonforme Pkw-Maut.	3552	Flemming Meyer [SSW].....	3560
Änderungsantrag der Fraktion der CDU		Wolfgang Dudda [PIRATEN].....	3561
Drucksache 18/1407		Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie.....	3561
Christopher Vogt [FDP].....	3552		
Hans-Jörn Arp [CDU].....	3554		

Beschluss: Ablehnung des Antrags Drucksache 18/1375 (neu) und des für selbstständig erklärten Än- derungsantrags Drucksache 18/ 1407.....	3563	Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1361	
Klage gegen Lang-Lkw-Feldver- such zurückziehen.....	3563	Dr. Waltraud Wende, Ministerin für Bildung und Wissenschaft..	3587
Antrag der Fraktionen von CDU und FDP Drucksache 18/1381 (neu)		Anita Klahn [FDP].....	3588
Hans-Jörn Arp [CDU].....	3563	Heike Franzen [CDU].....	3589
Kai Vogel [SPD].....	3565	Kai Vogel [SPD].....	3590
Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	3566	Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN].....	3592
Christopher Vogt [FDP].....	3568, 3574	Sven Krumbek [PIRATEN].....	3594
Uli König [PIRATEN].....	3570	Jette Waldinger-Thiering [SSW]..	3595
Flemming Meyer [SSW].....	3572	Beschluss: Überweisung an den Bil- dungsausschuss zur abschließen- den Beratung.....	3596
Hartmut Hamerich [CDU].....	3573	Strategie für mehr heimische Ei- weißpflanzen entwickeln!.....	3596
Oliver Kumbartzky [FDP].....	3574	Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/1386	
Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie.....	3575	Bernd Voß [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	3596, 3603
Beschluss: Ablehnung.....	3576	Heiner Rickers [CDU].....	3597
Planungsstand der S 4, der AKN(A1)-Elektrifizierung und der StadtRegionalBahn.....	3576	Kirsten Eickhoff-Weber [SPD].....	3598
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1340		Oliver Kumbartzky [FDP].....	3599
Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie.....	3576	Angelika Beer [PIRATEN].....	3601
Volker Dornquast [CDU].....	3578	Flemming Meyer [SSW].....	3601
Kai Vogel [SPD].....	3579	Dr. Robert Habeck, Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume..	3602
Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	3580	Beschluss: Annahme.....	3604
Christopher Vogt [FDP].....	3581	Gemeinsame Beratung	
Uli König [PIRATEN].....	3584	a) Zweite Lesung des Entwurfs ei- nes Gesetzes zur Änderung des Sparkassengesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Spar- kassengesetz - SpkG) vom 11. September 2008.....	3605
Flemming Meyer [SSW].....	3585	Gesetzentwurf der Fraktion der CDU Drucksache 18/421	
Dr. Kai Dolgner [SPD].....	3586	b) Zweite Lesung des Entwurfs ei- nes Gesetzes zur Änderung des Sparkassengesetzes.....	3605
Beschluss: Überweisung an den Wirt- schaftsausschuss zur abschließen- den Beratung.....	3587		
Konzept zur Reduzierung der be- fristeten Beschäftigung von Lehr- kräften/Verträge nicht mit dem Fe- rienbeginn enden lassen.....	3587		

Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/1135		Peter Eichstädt [SPD], Bericht- statter.....	3606
Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses Drucksache 18/1366		Beschluss: Verabschiedung.....	3606
c) Herausforderungen der Spar- kassen.....	3605	Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes über die Zweckbindung von Mitteln nach dem Entflech- tungsgesetz (Mittelzweckbindungs- gesetz - MiZweG).....	3606
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1215		Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/1343	
Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses Drucksache 18/1368		Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses Drucksache 18/1421	
Barbara Ostmeier [CDU], Bericht- erstatteerin.....	3605	Barbara Ostmeier [CDU], Bericht- erstatteerin.....	3607
Beschluss: 1. Verabschiedung des Gesetzes Drucksache 18/1135 in der Fassung der Drucksache 18/ 1366 mit mündlicher Änderung 2. Kenntnisnahme des Be- richts Drucksache 18/1215.....	3606	Beschluss: Verabschiedung.....	3607
Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Schles- wig-Holsteinischen Gesetzes zur Ausführung des Transplantations- gesetzes.....	3606	Ziel- und Leistungsveränderungen für die Jahre 2014 bis 2018 zwi- schen dem Land Schleswig-Hol- stein und den Hochschulen in Ver- bindung mit dem Antrag auf Zu- stimmung des Landtags zu der Vereinbarung der Zuweisungen an die Hochschulen über mehrere Jahre gemäß § 11 Abs. 1 Hoch- schulgesetz (HSG).....	3607
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/1254		Bericht und Antrag der Landesregie- rung Drucksache 18/1259	
Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses Drucksache 18/1400		Bericht und Beschlussempfehlung des Bildungsausschusses Drucksache 18/1353	
Peter Eichstädt [SPD], Bericht- statter.....	3606	Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN], Berichterstatterin.....	3607
Beschluss: Verabschiedung.....	3606	Beschluss: Annahme.....	3607
Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Ge- setzes zur Ausführung des Zweiten Buches Sozialgesetzbuch und des § 6 b Bundeskindergeldgesetz.....	3606	Englischunterricht an Grund- schulen.....	3607
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/1297		Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1341	
Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses Drucksache 18/1401		Beschluss: Überweisung an den Bil- dungsausschuss zur abschließen- den Beratung.....	3607

**Sammeldrucksache über Vorlagen
gemäß § 63 Abs. 1 a der Geschäfts-
ordnung des Schleswig-Holsteini-
schen Landtags.....**

Drucksache 18/1399

Beschluss: Annahme.....

3607

3607

* * * *

Regierungsbank:

Torsten Albig, Ministerpräsident

Dr. Robert Habeck, Minister für Energiewen-
de, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
und Erster Stellvertreter des Ministerpräsidenten

Anke Spoorendonk, Ministerin für Justiz, Kul-
tur und Europa und Zweite Stellvertreterin des
Ministerpräsidenten

Dr. Waltraud Wende, Ministerin für Bildung
und Wissenschaft

Andreas Breitner, Innenminister

Monika Heinold, Finanzministerin

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Ar-
beit, Verkehr und Technologie

* * * *

Beginn: 10:04 Uhr

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Meine Damen und Herren, ich eröffne die heutige
Sitzung und begrüße Sie alle ganz herzlich.

Für heute erkrankt gemeldet sind die Kollegin Si-
mone Lange und der Kollege Wolfgang Baasch. -
Wir wünschen ihnen an dieser Stelle gute Besse-
rung!

(Beifall)

Wegen auswärtiger dienstlicher Verpflichtungen ist
von der Landesregierung Ministerin Alheit beur-
laubt.

Bitte begrüßen Sie mit mir auf der Tribüne Schüle-
rinnen und Schüler des Käthe-Kollwitz-Gymnasi-
ums Kiel. - Seien Sie herzlich willkommen im
Schleswig-Holsteinischen Landtag!

(Beifall)

Herr Abgeordneter Flemming Meyer hat heute Ge-
burtstag. - Herzlichen Glückwunsch!

(Beifall)

Wir wünschen Ihnen ein wunderbares neues Le-
bensjahr und viel Erfolg für Ihre Arbeit.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 21 auf:

Keine Pkw-Maut

Antrag der Fraktionen von FDP und PIRATEN
[Drucksache 18/1375 \(neu\)](#)

Europarechtskonforme Pkw-Maut

Änderungsantrag der Fraktion der CDU
[Drucksache 18/1407](#)

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das
ist nicht der Fall. Ich eröffne die Aussprache. Das
Wort hat Herr Abgeordneter Christopher Vogt von
der FDP-Fraktion.

Christopher Vogt [FDP]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich
freue mich über die Vorfreude des Kollegen Eich-
städt auf meine Rede.

Wie das so ist, gibt es beim schwarz-roten Koaliti-
onsvertrag aus liberaler Sicht natürlich viele Dinge
zu kritisieren: die Ungerechtigkeit gegenüber der
jungen Generation, die Beibehaltung der kalten

(Christopher Vogt)

Progression und des Kooperationsverbotes, die weiter stark steigenden Energiekosten und die Vorratsdatenspeicherung, über die wir bereits gestern debattiert haben. Ich möchte nur einige Beispiele nennen. Wenn ich mehr Redezeit hätte, könnte ich das noch einen halben Tag länger weiter fortsetzen.

Nun ist es natürlich nicht mein Stil, Frau Kollegin Dr. Trauernicht, den Sozialdemokraten vorzuhalten, dass sie ihre Bürgerversicherung nicht durchsetzen konnten oder dass das Betreuungsgeld und der verringerte Mehrwertsteuersatz für Hotels beibehalten wird.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP])

Aus schleswig-holsteinischer und aus verkehrspolitischer Perspektive ist ein ganz anderer Punkt interessant, zu dem sich dieses Hohe Haus am heutigen Tag positionieren sollte. Die **Pkw-Maut für Ausländer** oder für wen auch immer ist schlichtweg eine Farce.

(Beifall FDP, PIRATEN, Burkhard Peters [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] und Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Beim großen TV-Duell vor der Wahl sagte die Bundeskanzlerin, dass es mit ihr auf gar keinen Fall eine Pkw-Maut geben werde. Ihr Kontrahent Peer Steinbrück hat dies im Wahlkampf bei jeder Gelegenheit erklärt. Einzig und allein die bayerische Regionalpartei forderte als Wahlkampfschlager unentwegt die fragwürdige Pkw-Maut für Ausländer. Am Ende soll es nun, um die europarechtliche Klippe zu umschiffen, eine **Autobahn-Maut für alle** Pkw geben.

Meine Damen und Herren, angeblich wollte sie kaum jemand haben. Dennoch hat die Arbeitsgruppe Verkehr unter der fleißigen Mitarbeit von Ministerpräsident Albig, ohne ein wirkliches Konzept für die Umsetzung zu haben, die Pkw-Maut für Ausländer in den Koalitionsvertrag aufgenommen. Während der Ministerpräsident und der SPD-Landesvorsitzende unentwegt für den neuen Koalitionsvertrag inklusive der Pkw-Maut werben, erklärt uns Verkehrsminister Meyer im Wirtschaftsausschuss freimütig, dass es aus seiner Sicht weder ein praktikables noch ein rechtssicheres Modell gebe und er deshalb von diesem Vorhaben überhaupt nichts halte, womit er sich immerhin treu bleibt.

(Beifall FDP)

Meine Damen und Herren, da offenbar nicht alle zukünftigen Koalitionäre restlos von der Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme überzeugt sind, wurden drei wirklich bemerkenswerte Bedingungen für die

Umsetzung vereinbart. Erstens soll die Maut unterm Strich mehr Einnahmen bringen, als sie kostet. Für Sozialdemokraten ist das eine wegweisende Entscheidung.

(Beifall FDP)

Zweitens soll sie europarechtskonform sein. Ich halte es schon für bemerkenswert, dass sie rechtskonform sein soll.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Das hat man nicht immer bei Sozialdemokraten!)

Drittens soll im Inland niemand mehr belastet werden.

Meine Damen und Herren, ich weiß nicht, ob es Ihnen aufgefallen ist, aber um meiner Argumentation zukünftig noch mehr Wucht zu verleihen, habe ich ein neues rhetorisches Stilmittel für mich entdeckt. Ich zitiere neuerdings gern große Denker.

(Johannes Callsen [CDU]: Albig?)

Gestern war es Heraklit, heute ist es Dr. Ralf Stegner.

(Beifall FDP)

Dr. Ralf Stegner hat gesagt: Dass diese drei Bedingungen erfüllt werden können, ist in etwa so wahrscheinlich wie das Zusammenfallen von Ostern und Weihnachten an einem Tag. - Das hat er kurz nach den Verhandlungen erklärt. Herr Dr. Stegner, wenn man schon drei so selbstverständliche Bedingungen vereinbaren und dann auch noch den alten Gag mit Weihnachten und Ostern an einem Tag bemühen muss, dann kann man doch auch gleich sagen, dass es schlichtweg Unsinn ist, was man dort vereinbart hat. Deswegen sollte sich der Landtag heute auch entsprechend dazu verhalten.

(Beifall FDP und PIRATEN)

Meine Damen und Herren, ich kann verstehen, dass es in der Nähe zur österreichischen Grenze, wo die Ungerechtigkeit besteht, dass die **bayerischen Autofahrer in Österreich** bezahlen müssen, anderherum die österreichischen Autofahrer in Bayern aber keine Maut bezahlen müssen, gut ankommt, wenn man ein solches Vorhaben im Wahlkampf forciert. Bei uns in Schleswig-Holstein mit der Nähe zu **Dänemark** ist das aber auch ein europapolitisches Problem. Die hausgemachten Infrastrukturprobleme sollten wir uns nicht von unseren dänischen Nachbarn bezahlen lassen.

(Vereinzelter Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PIRATEN)

(Christopher Vogt)

Zudem rechnet sich dieses Modell überhaupt nicht.

In dieser Debatte möchte ich noch auf einen weiteren Punkt hinweisen. Man kann sich darüber streiten, ob das europapolitisch sinnvoll ist oder nicht und ob man das so machen sollte. Nach **Berechnungen** des **ADAC**, der bei dieser Frage völlig unverdächtig ist, zahlen unsere europäischen Nachbarn, die unsere Autobahn nutzen, über die Mineralölsteuer und die anderen damit verbundenen Steuern bereits mehr als doppelt so viel, wie sie Nutzungskosten auf unseren Straßen verursachen.

(Beifall FDP und PIRATEN)

Da ich zur Kenntnis genommen habe, dass die CDU-Kolleginnen und -Kollegen bei dieser Frage voll auf Kurs ihrer Schwesterpartei sind, würde mich natürlich interessieren, wie der CDU-Landesvorsitzende und Europaabgeordnete diese Frage bewertet. Ich kann mir kaum vorstellen, dass er das gutheißt.

Meine Damen und Herren, hinzu kommen die rechtlichen Bedenken, die zusätzliche Bürokratie und die Tatsache, dass die Pkw-Maut der Einstieg in ein System wäre, das die Mobilität der breiten Masse immer mehr verteuert. Die öffentliche Verkehrsinfrastruktur - daran führt kein Weg vorbei - muss schlichtweg stärker aus dem allgemeinen öffentlichen Haushalt finanziert werden. Deshalb lehnen wir diese Pkw-Maut ab.

(Beifall FDP und PIRATEN)

Ebenso lehnen wir die Pläne der Grünen aus Baden-Württemberg ab, jedes Auto mit einem **GPS-Gerät** auszustatten und jeden Kilometer abzurechnen, wie dies bei der Lkw-Maut der Fall ist. Das lehnen wir ebenso ab wie diese Pkw-Maut. Ich würde mich freuen, wenn sich dieser Landtag entsprechend positionieren würden. - Ich danke ganz herzlich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall FDP und PIRATEN)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die CDU-Fraktion hat Herr Abgeordneter Hans-Jörn Arp das Wort.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Jetzt sind wir aber gespannt! - Zuruf SPD: Wir auch! - Serpil Midyatli [SPD]: Und was sagt die CSU?)

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Da Weihnachten kurz bevorsteht, möchte

ich zu Beginn die Landesregierung und insbesondere den Ministerpräsidenten loben. Der Ministerpräsident hat mich vorhin gebeten, etwas Nettes zu sagen. Das mache ich jetzt auch aus tiefer Überzeugung. Der Ministerpräsident hat immerhin mit dem Kollegen Storjohann bei den **Koalitionsverhandlungen** im Bereich Infrastruktur mitgewirkt. Das hat immerhin 1 Milliarde € mehr für den Bundeshaushalt gebracht. Herzlichen Glückwunsch! Das ist Geld, das uns allen guttut.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Das muss jetzt vor Weihnachten aber erst einmal wieder reichen.

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich will an dieser Stelle sagen: Die Milliarde ist letztes Jahr immer wieder in den Nachtragshaushalt gekommen. Jetzt haben wir **11 Milliarden € für Infrastruktur** auf Bundesebene zur Verfügung. Davon gehen 6 Milliarden € in die Straße, 4 Milliarden € in die Schiene und 1 Milliarde € in die Wasserstraßen und insbesondere hier in den Nord-Ostsee-Kanal. Das ist für uns eine wichtige Entscheidung, die da getroffen wurde.

Jetzt müssen wir, Herr Ministerpräsident, aber auch unsere Schularbeiten machen. Das heißt natürlich, wenn wir das Geld bekommen können, müssen wir auch **Baureife** haben. Das ist Ihre Aufgabe. Einerseits ist Geld bereitgestellt, andererseits muss auch Baureife her. Das ist jetzt Ihre Aufgabe - nur damit Sie wissen, dass ich mit dem Lob auch gewisse Bedingungen verknüpfe.

(Beifall CDU)

Was, liebe Freunde, ist denn in Berlin beschlossen worden?

Erstens: Es darf kein Demokratimonster werden, deshalb Vignetten.

Zweitens: keine Mehrkosten für die Inländer, um das einmal vorsichtig auszudrücken. Liebe Freunde, wir belasten ja nicht die Ausländer, sondern nur die Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen. Das ist ein Riesenunterschied, deshalb auch nicht europafeindlich.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP])

Es muss europakonform sein.

Und natürlich drittens, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, es muss auch etwas hängenbleiben. Das ist wichtig. Wir gehen davon aus, dass es rund 600 Millionen € sind. Es sollte uns als Schleswig-

(Hans-Jörn Arp)

Holsteiner freuen, wenn zusätzlich immer mehr Geld in die Infrastruktur fließt.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Kubicki?

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Das kommt selten vor, aber in diesem Fall ja, gern.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte, gern.

Wolfgang Kubicki [FDP]: Sehr verehrter, lieber Kollege Arp!

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Nach gestern war das auch der richtige Einstieg.

- Würden Sie mir freundlicherweise erklären, wie das funktionieren soll, dass Besitzer von inländischen Fahrzeugen, also ohne Migrationshintergrund,

(Heiterkeit)

die Vignettenkosten, die sie ja ausgeben müssen, erstattet bekommen sollen, wenn sie selbst ihrerseits keine Kfz-Steuer zahlen?

- Da ich ja wie Sie blühender Parlamentarier bin

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Blühender?)

- glühender Parlamentarier bin -

(Heiterkeit)

- jetzt spreche ich aber zu Ende -, habe ich mir noch nie darüber Gedanken gemacht, wie ein Gesetz angewendet wird.

(Große Heiterkeit und Beifall)

Das, lieber Kollege, ist Aufgabe von hoch qualifizierten Beamten, die wir in der Ministerialbürokratie haben.

(Heiterkeit)

Übrigens haben wir es beim Glücksspiel auch nicht anders gemacht.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine weitere Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Dudda?

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Ja.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön, Herr Abgeordneter.

Wolfgang Dudda [PIRATEN]: Herr Kollege Arp, Ihr Respekt vor der Qualifikation unserer Beamten ist natürlich toll. Ist Ihnen bekannt, dass der Zoll 2014 die Kfz-Steuer übernehmen soll und dass er derzeit nicht in der Lage ist, zu garantieren, überhaupt diese Aufgabe erfüllen zu können, das heißt, dass die Kfz-Steuererhebung im kommenden Jahr sehr fraglich ist? Die gleichen Bundesbehörden sollen dann dafür sorgen, dass wir die Mautabgabe richtig erheben können. Ist Ihr Vertrauen in die Beamten und Behörden nicht etwas großzügig?

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Ich glaube, Herr Kollege Dudda, wenn der Gesetzentwurf vorliegt, wird die FDP erneut einen Antrag stellen, und dann werden wir über Details diskutieren, wenn Sie damit einverstanden sind.

Aber lassen Sie mich noch ein anderes Thema

(Zuruf Dr. Heiner Garg [FDP])

- auch zur Maut -, einen weiteren Aspekt ansprechen. Es ist ja auch im Koalitionsvertrag darüber diskutiert worden, die **Lkw-Maut** auszuweiten. Da sage ich Ihnen ganz deutlich: bei vierspurigen Bundesstraßen ja, aber auf allen Landes- und Bundesstraßen geht das gar nicht. Deshalb sagen wir hier, das ist schwer machbar, und deshalb glauben wir auch nicht, dass dies kommt. Das sage ich Ihnen. In diesem Fall sind wir sehr skeptisch, weil das auch insbesondere den Mittelstand belastet und ich davon ausgehe, dass wir das in dieser Legislaturperiode auf keinen Fall bekommen. In der nächsten Legislaturperiode haben wir nämlich einen anderen Koalitionspartner, mit dem das Thema Lkw-Maut angegangen werden muss. Denn eines muss man wissen: Die Lkw-Maut, wie sie heute ist, ist nichts anderes als eine Gebühr. Jeder, der einmal in einem Kommunalparlament war und Gebühren erhoben hat - Abwassergebühren und Wassergebühren -, weiß, dass es dafür auch einen Berechnungsmodus geben muss, nicht mehr und nicht weniger. Wir rechnen bei dem, was jetzt kommt, mit rund 200 Millionen € Mehreinnahmen durch die Lkw-Maut, aber mit keiner Erhöhung auf den Bundes-

(Hans-Jörn Arp)

straßen in diesem Fall, weil es insbesondere unser mittelständisches Gewerbe betreffen würde.

Kurzum: Ich finde, dass die **Maut** kommt, ist richtig. Denn wir zahlen im Ausland auch unsere Straßenbenutzungsgebühren. Das ist keineswegs schlimm. Aber es nützt insbesondere Schleswig-Holstein, dem Land, in dem wir am meisten Infrastruktur in den nächsten Jahren brauchen. Es hilft unserem Ausbau. Deshalb unterstützen wir in diesem Fall die Große Koalition.

Übrigens ist „GroKo“ das Wort des Jahres geworden. Dann kann es ja nicht so schlimm sein. - Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die SPD-Fraktion hat der Herr Fraktionsvorsitzende Dr. Ralf Stegner das Wort.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Auch ein „blühender“ Anhänger!)

Dr. Ralf Stegner [SPD]:

Lieber Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Was uns noch alles blühen kann im Parlament, haben wir eben gehört.

(Vereinzelter Beifall SPD und Dr. Heiner Garg [FDP])

Aber im Ernst: Was wir hier erleben, ist in erster Linie eine beinharte FDP-Opposition. Da haben die doch tatsächlich herausgefunden, dass es beim Thema Pkw-Maut Differenzen zwischen CDU/CSU und SPD gibt.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP])

Also knallharte Recherche! Die müssen Zeitungen gelesen haben und Fernsehen geguckt haben. Herzlichen Glückwunsch! Wir ahnen, was uns noch blühen kann, wenn das so weitergeht mit der Großen Koalition. Da steckt uns richtig der Schreck in den Knochen, wenn das so weitergeht.

(Zuruf Wolfgang Kubicki [FDP])

Das Zweite ist: Die CSU hatte den dringenden Wunsch nach einer Ausländer-Maut. Seehofer hat gesagt: „Ich unterschreibe keinen Vertrag, wo diese nicht drinsteht.“ Frau Merkel sagte in dem beeindruckenden TV-Duell: „Mit mir wird es keine Pkw-Maut geben.“

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Ja, guck an!)

Der Laie staunt, und der Fachmann wundert sich. Was macht man damit? Was man damit macht, ist Folgendes: Man macht einen guten Kompromiss im Koalitionsvertrag, der besagt: Erstens. Es muss **mehr Geld hereinkommen**, wenn wir so etwas machen. Das finde ich bei einer Gebühr irgendwie naheliegend, dass sie nicht mehr kostet, als sie bringt.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP])

Zweitens. Wir wollen die Maut mit dem **EU-Recht kompatibel** machen. Das finde ich selbstverständlich. Vermieden wird übrigens eine Diskriminierung von Ausländern, egal ob mit ausländischem Kennzeichen oder nicht, Herr Kollege Arp. Und drittens. Es darf keinen Euro mehr kosten für deutsche Autofahrer.

Nun hat Frau Klöckner, die stellvertretende CDU-Vorsitzende, im ZDF gesagt, sie sei sicher, dass das nicht komme. Ich mache das ja immer ein bisschen freundlicher und nicht so direkt und sage: Ich war der Meinung, das sei so wahrscheinlich, wie dass Weihnachten und Ostern zusammenfallen.

(Zuruf Wolfgang Kubicki [FDP])

Nun muss ich zugeben: Nach der Debatte von gestern, wo wir den Weihnachtsbaum als christliches Symbol vorgestellt bekommen haben, bin ich nicht sicher, was noch mit dem Osterhasen passiert.

(Heiterkeit - Vereinzelter Beifall SPD und Dr. Heiner Garg [FDP])

- Die Feiertagsdebatte, dass wir nicht gemeinsam trauern müssten und so weiter. Ich habe da schon meine Sorgen, wo die Debatte hingehen kann, und werde das nächste Mal vorsichtiger sein, was solche Beispiele angeht, bleibe aber natürlich bei der Wahrscheinlichkeit.

Deswegen muss ich sagen, wenn ich mir Ihre **Anträge** anschau: Wir brauchen sie beide nicht. Weder müssen wir Plänen etwas entgegenstellen, wie FDP und PIRATEN sagen, weil es solche Pläne in der Realisierung gar nicht gibt, noch müssen wir uns für eine Pkw-Maut einsetzen, wie die CDU sagt, denn wir setzen uns doch nicht für etwas ein, was Ihr Bundesvorsitzender gar nicht haben will, Herr Kollege Arp. Wie weit kommen wir denn? Frau Merkel hat doch Autorität bei Ihnen, oder sehe ich das falsch?

(Beifall SPD und vereinzelt FDP)

Ich glaube, das ist ein typischer Kompromiss, den die CSU unbedingt braucht. Ich gönne denen das. Henning Venske hat einmal gesagt, die Autobahn

(Dr. Ralf Stegner)

sei Deutschlands größte Psychiatrie. Das mag ein bisschen übertrieben sein.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Arp?

Dr. Ralf Stegner [SPD]:

Aber mit dem größten Vergnügen, Herr Vizepräsident.

Hans-Jörn Arp [CDU]: Herr Kollege Dr. Stegner, könnten Sie diesem Hohen Haus einmal erklären, wer an den Koalitionsverhandlungen aus schleswig-holsteinischer Runde teilgenommen hat?

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Und das hineingeschrieben hat!)

- Das will ich Ihnen gern sagen. Da war die Nina Scheer dabei, da war der Ernst-Dieter Rossmann dabei, da war Kristin Alheit dabei, da war der Ministerpräsident dabei, meine Wenigkeit war auch dabei.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP])

Der Ministerpräsident ist auch in der Lage, einen Kompromiss zwischen CDU und CSU stattfinden zu lassen - ohne dass wir die beiden dabei stören.

(Christopher Vogt [FDP]: Der ist hinter der Wand!)

- Der kommt auch wieder hervor. Also, vor Ihnen verstecken muss er sich nicht.

(Zuruf: Vor Ihnen auch nicht! - Heiterkeit und Beifall)

Der hört mir da ja genauso gern zu, wie ich seine Zitate immer gern höre, wenn die hier vorgelesen werden.

Zwischen Heraklit und Herrn Vogt ist es eine wunderbare Symbiose, wenn der Ministerpräsident zitiert wird.

(Zuruf CDU: Er hat Sie doch zitiert!)

- Ich verneige mich in Dankbarkeit vor so viel Ehre kurz vor Weihnachten.

(Christopher Vogt [FDP]: Wie sich das gehört!)

Was ich sagen wollte, ist: Diese Geschichte, Kollege Arp, sagt nur Folgendes aus. Wenn Herr Seehofer sagt, ohne ein solches Ding unterschreibe ich den Vertrag nicht, wenn Frau Merkel sagt, das

kommt nicht in die Tüte, dann bedarf es kluger sozialdemokratischer Vermittlung, damit ein kluger Text drinsteht und das Ding trotzdem nicht kommt. Genau das ist das, was am Ende herauskommen wird. Das ist gut für Schleswig-Holstein.

(Beifall SPD)

Sie wissen doch auch, so ein Vertrag hat viele Seiten.

(Lachen FDP)

- Ich meine nicht die 200 Seiten, sondern die verschiedenen Seiten. - Die SPD hat viele Punkte hineingeschrieben, die sehr konkret beschrieben sind.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Die auch nicht kommen!)

Ich denke an das Thema Arbeit, an das Thema Rente, an Bildung und an andere Fragen. Damit sind wir sehr zufrieden. Wenn wir helfen können, dass zwischen Herrn Seehofer und Frau Merkel auch noch der weihnachtliche Friede gestiftet wird - die SPD ist eine Friedenspartei, sage ich Ihnen -, warum sollen wir das nicht tun? Beim Thema Pkw-Maut klappt das auch.

Um es zusammenzufassen, meine sehr verehrten Damen und Herren: Alles wird gut, wir brauchen keine Anträge der Opposition. Frohe Weihnachten! - Vielen Dank.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt SSW)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Herr Abgeordnete Dr. Andreas Tietze das Wort.

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Bisweilen hat man heute Morgen den Eindruck, man ist in einer Karnevalsveranstaltung und hört Büttenreden. Aber im Ernst: Die **Pkw-Maut**, die hier diskutiert wird, ist tatsächlich die Quadratur des Kreises. Entweder kommt diese Maut für alle ohne vollständige Kompensation, dann wäre es, Herr Kubicki, ein schwerer Wortbruch der Kanzlerin - wir alle haben das TV-Duell gesehen -, oder die Maut kommt eben nicht, weil die Nebenbedingungen eben nicht erfüllt worden sind. „Was soll das Ganze also?“, frage ich mich.

Die Debatte um die Maut hat nicht nur eine verkehrspolitische Dimension. Das ist die eine Seite.

(Dr. Andreas Tietze)

Darüber kann man nachdenken. Dazu werde ich gleich noch etwas sagen. Die Maut hat auch eine **europapolitische Dimension**. Man muss feststellen, dass wir zu dieser Debatte von den Nachbarstaaten nicht besonders freundliche Kommentare erhalten haben, nämlich wegen der Art, wie sie geführt worden ist. Sie ist in einem Wahlkampf der CSU geführt worden; ich hatte den Eindruck, dass eine latente Ausländerfeindlichkeit mit der Frage der Maut zusammengepackt worden ist.

(Beifall PIRATEN)

Ob das der richtige Weg ist, in einem zusammenwachsenden Europa Wahlkampf und Politik zu machen? Das halte ich nicht mehr für zukunftsfähig.

Was ist im Grunde genommen die Frage, die hier im Raum steht? Die Kfz-Mehrbelastung soll über die Steuer finanziert werden. Das bedeutet nach Ihrem Vorschlag, der Porsche-Fahrer und der Panda-Fahrer werden in einen Topf geworfen. Das gefällt mir überhaupt nicht.

(Beifall PIRATEN - Wortmeldung Daniel Günther [CDU])

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Darf ich diesen Gedanken eben noch zu Ende führen, Herr Präsident? - Zweitens. Der Rentner, der einmal im Jahr zu seiner Tochter in den Süden fährt, zahlt genauso viel wie der Handelsreisende, der 100.000 km fährt. Für mich ist diese ganze Maut-Debatte überhaupt nicht ausgegoren und das völlig falsche Signal, wenn wir über das Thema Gerechtigkeit diskutieren.

(Beifall Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie jetzt eine Zwischenbemerkung des Herrn Abgeordneten Günther?

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ja, sehr gern.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön.

Daniel Günther [CDU]: Herr Kollege Dr. Tietze, weil Sie von Ausländerfeindlichkeit in dieser Diskussion sprechen, möchte ich gern wissen, wie Sie zu dem Vorschlag der Grünen in Baden-Württemberg stehen, für **ausländische Studierende Studienbeiträge** einzuführen, ausschließlich für Ausländer. Wie stehen Sie zu diesem Vorschlag?

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Den lehnen wir ab. Wir finden es falsch, was die Grünen da machen.

(Beifall PIRATEN und SSW)

Der Maut-Vorschlag ist eine finanz- und umweltpolitische Geisterfahrt. Er konterkariert die Ziele, die wir im Verkehr umgesetzt sehen wollen. Er konterkariert umweltpolitische Ziele. Denn wo kein Hubraum ist, kann keine Entlastung der Kfz-Steuer gewährt werden. Das ist alles im Grunde genommen schwierig.

Hier ist auch deutlich gemacht worden, wie die Kompensation aussieht. Soviel ich gehört habe, wird die Einnahmeseite die Ausgabeseite gerade einmal tragen. Ich frage mich, warum wir mit dieser Maut in irgendeiner Art und Weise Einnahmenvorteile haben sollen.

(Vereinzelter Beifall PIRATEN und Beifall Wolfgang Kubicki [FDP])

260 Millionen € sollen eingenommen werden, 230 Millionen € kostet das Ganze. Dieser Irrsinn für möglicherweise 30 Millionen €! Unter seriösen **finanzpolitischen Gesichtspunkten** ist die Maut, die hier diskutiert wird, völlig daneben und unter rechtspolitischen Gesichtspunkten - die Diskriminierungsfrage ist hier angesprochen worden - extrem fragwürdig.

Was wird passieren? Ob wir von Koalitionsgipfel zu Koalitionsgipfel Herrn Seehofer erleben, wie er immer wieder dieses Thema anspricht, aber die Maut nicht durchgesetzt bekommt? Führen wir uns vor Augen: Wir als Grüne wollen tatsächlich den Einstieg in eine **Nutzerfinanzierung**; ich habe das hier schon mehrfach vorgetragen. Aber da bei den Pkw anzusetzen, ist der völlig falsche Weg. Wir müssen richtigerweise bei den Lkw ansetzen. Die **Lkw** sind die **Hauptverursacher** für die **Straßenschäden**. Es ist hier schon mehrfach gesagt wor-

(Dr. Andreas Tietze)

den: Ein einzelner Lkw schadet den Straßen so viel wie 60.000 Pkw. Warum in einem Porzellanladen nach Mücken schlagen, wenn es doch die Elefanten sind, die das Porzellan zerschlagen? Lkw sind die Hauptursache. Wir wollen jetzt unsere Landesstraßen mit 41 Millionen € sanieren. Herr Arp, es gibt heute die Möglichkeit, mit einem GPS-Chip die Kosten für einen Lkw wie auf der Bundesstraße - das ist jetzt geplant - auch auf der Landesstraße zu erfassen. Der Unterschied ist, dass wir als Politikerinnen und Politiker des Landes Schleswig-Holstein dafür sorgen müssen, dass die Nutzerfinanzierung, die damit geschieht, nicht an den Bund geht, sondern dass dieses Geld nach Schleswig-Holstein kommt, damit wir unsere Straßen auch in Zukunft vernünftig in Schuss halten können. Das muss die Konsequenz sein, wenn man über Maut redet.

Deshalb fordern wir: Diejenigen, die den Schaden verursachen, müssen auch für den Schaden zahlen. Das ist für uns sinnvollerweise der Schwerlastverkehr. Den Schwerlastverkehr zur Kasse zu bitten, das wäre eine Aufgabe, die im Koalitionsvertrag leider nicht erfüllt worden ist. Man hat nur auf die Bundesstraßen gesetzt. Man hat das nicht für die Länder ermöglicht. Das wäre eine gerechte Lastenverteilung gewesen, die wir gut hätten gebrauchen können. Das Geld hätten wir reinvestiert. Ich bin sehr dafür, das Geld im System zu lassen: für eine Investition in unsere Infrastruktur. - Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt SSW)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Fraktion der PIRATEN hat der Herr Abgeordnete Uli König das Wort.

Uli König [PIRATEN]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Arp, ich habe in letzter Zeit von Ihnen selten so eine dünne Argumentation wie gerade in Ihrer Rede gehört. Das fand ich recht traurig.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Herr Stegner, wenn Sie wirklich gegen eine Pkw-Maut sind und nicht nur nach irgendwelchen Ausflüchten suchen, warum das wegen irgendwelcher Bedingungen nicht kommen soll, dann stimmen Sie einfach für unseren Antrag.

(Beifall PIRATEN und FDP)

Wenn Sie ernsthaft gegen eine Pkw-Maut sowohl für Ausländer als auch für Inländer sind, dann stimmen Sie für unseren Antrag. Seien Sie doch so ehrlich.

Im Grunde ist es schon erstaunlich, dass sich der Schleswig-Holsteinische Landtag mit populistischem Wahlkampfgetöse auseinandersetzen muss.

(Beifall Wolfgang Dudda [PIRATEN])

Aber das sind wohl die Kosten der sich bildenden Großen Koalition auf Bundesebene. Wir sollten uns hier sachlich mit dem Thema auseinandersetzen. Ich möchte mich deshalb bei den Kollegen der FDP ausdrücklich für den Antrag bedanken.

(Beifall PIRATEN)

Selbstverständlich lehnen die PIRATEN die **Pkw-Maut** ab, und zwar unabhängig von Nationalität und Wohnort.

Zur Sache: Unsere **Verkehrsinfrastruktur** hat **Sanierungsbedarf**. Das kann man mittlerweile mit bloßem Auge erkennen. Unabhängig davon, ob die dafür erforderlichen Gelder aus rechtlich fraglichen Sondervermögen oder aus dem normalen Haushalt verbucht werden, geht es hier um die Quelle der zu verwendenden Gelder. Natürlich ist es naheliegend, die Nutzer in Anspruch zu nehmen. Damit verhindert man, dass Teile der Bevölkerung für Leistungen bezahlen, die sie gar nicht in Anspruch nehmen oder nicht in Anspruch nehmen können.

Durch anständige Gesetzgebungen und durch eine anständige Politik überprüft man aber vorher die Folgen seines Handelns, man ignoriert diese nicht. Jene Folgen sind es, die eine Einführung der Pkw-Maut indiskutabel machen. Ein **Maut-System** muss in irgendeiner Form die **Kosten** und den **Umfang der Nutzung** festmachen. Das setzt eine Erfassung der Nutzung voraus. Millionen von Menschen pendeln täglich zu ihrer Arbeit, fahren zu Familie und Freunden oder einfach irgendwo anders hin. All diese Bewegungen würden mit einer Pkw-Maut erfasst, wenn sie nutzungsbezogen ist.

Die Ingenieure sagen immer, dass die letzten 20 % der Lösung eines Problems am teuersten sind. Liebe CDU, wollen Sie für die Erfassung von 11 % der ausländischen Pkw auf unseren Straßen, eine Überwachungsinfrastruktur schaffen, die ihresgleichen sucht, statt mit der 80%-Lösung und damit der datensparsamen **Finanzierung über die Mineralölsteuer** vorlieb zu nehmen?

(Beifall PIRATEN)

(Uli König)

Durch die Verbindung von Vorratsdatenspeicherung der Bestandsdatenauskunft, Funkzellenabfragen und stillen SMS ist das **Bewegungsprofil** schnell ein **Sozialprofil**; wohlgemerkt ein Sozialprofil eines jeden Bürgers. Bürgerliche Freiheit und soziales Leben sehen anders aus.

(Beifall PIRATEN und FDP)

Die Profile sind dem Staat grundsätzlich verschlossen und haben ihn nicht zu interessieren. Jedes einzelne dieser Mittel gibt dem Staat schon zu viele Befugnisse, in unser Grundrecht einzugreifen. Zusammengenommen bilden sie aber die Perversion eines Rechtsstaates; eines Rechtsstaates, der sich zur Wahrung des Rechts nicht mehr für den Schutz des Soziallebens und der Freiheit seiner Bürger interessiert, eines Staates, der nur schützt, was moralisch ist. Wie schnell Moral sich wenden kann, das sollte allen von Ihnen bewusst sein. Der Rechtsstaat lebt gerade davon, dass er nicht im Vertrauen auf den aktuell guten Zustand agiert, sondern in Erwartung des Missbrauchs der Befugnisse. Daher darf man bestimmte Strukturen gar nicht erst aufbauen.

(Beifall PIRATEN)

Nein, ich will nicht warten, bis der nächste Anlass kommt, um auch noch die Bewegungen von Fußgängern aufzuzeichnen, um das Profil zu kompletieren.

(Beifall PIRATEN und Wolfgang Kubicki [FDP])

Aber auch für diejenigen, die eine **Generalüberwachung der Bevölkerung** für nahezu jeden Zweck für sinnvoll erachten, und das sind wohl maßgeblich die CDU und Teile der SPD, sehe ich keinen sinnvollen Grund für diese Maut.

(Martin Habersaat [SPD]: Wir auch nicht!)

- Dann stimmen Sie doch für unseren Antrag, wenn Sie wirklich dagegen sind! - Wer hier von der Finanzierung der Straßen redet, der muss auch die Investitionen berücksichtigen. Wie schwachsinnig ist es, zur Heranziehung von 11 % der Nutzer ein Erfassungssystem aufzubauen, das alle erfassen muss? - Erinnern Sie sich an die Kosten von Toll Collect!

(Beifall PIRATEN)

Ich meine die öffentlichen Kosten und auch die Kosten für die Wirtschaft, denn jeder einzelne Lkw musste nachgerüstet werden. Wer hier Wirtschaftlichkeit vermutet, dem gehört jegliche Finanzverantwortung sofort entzogen.

(Beifall PIRATEN)

Das Projekt wird nicht einmal das vermeintliche Ziel erreichen. Dafür wird es jedoch noch mehr Überwachungsmöglichkeiten schaffen, die nicht hinnehmbar sind. Deshalb lehnen wir die Maut in jedem Gesichtspunkt ab. - Vielen Dank.

(Beifall PIRATEN und FDP)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Abgeordneten des SSW hat unser Geburtstagskind, Herr Abgeordneter Flemming Meyer, das Wort.

(Beifall SSW, SPD, PIRATEN und vereinzelt FDP)

Flemming Meyer [SSW]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die politische Diskussion über die **Einführung einer Pkw-Maut** kommt in Deutschland seit Jahren immer wieder auf. Der Grund hierfür ist simpel: Es fehlt an Geld für die **Instandhaltung unserer Verkehrsinfrastruktur**. Ob in den Kommunen, den Ländern oder beim Bund; die Kosten allein für die Instandhaltung der deutschen Straßen verschlingen Milliarden, und wir schieben einen enormen Investitionsstau vor uns her. Die Zielsetzung in den Verkehrswegeplänen sieht daher vor, Erhaltungsinvestitionen Vorrang gegenüber Neu- oder Ausbau einzuräumen. Auch angesichts weiter steigender Zahlen im Bereich des Personen- und Güterverkehrs auf der Straße wird sich die Situation nicht verbessern. Wir stehen hier vor einer Mammutaufgabe.

Der jüngst dazu von der Verkehrsministerkonferenz vorgeschlagene Weg, über ein **Sondervermögen** den **Sanierungsstau** abzubauen, scheint hierbei durchaus ein gangbarer Weg. Gespeist werden soll das Sondervermögen beispielsweise aus der Kraftfahrzeugsteuer oder der Mineralölsteuer, jedoch ohne Pkw-Maut.

Die Diskussion über die Einführung einer Pkw-Maut für Ausländer hat in weiten Teilen des Bundestagswahlkampfes andere Themen überschattet. Die CSU hat sich das Thema auf ihre Fahnen geschrieben und damit die Lufthoheit über die Stammtische übernommen. Schnell ist deutlich geworden, dass der Vorschlag der CSU nicht mit europäischem Recht vereinbar ist. Die Kanzlerin hat darauf hingewiesen, dass deutsche Autofahrer nicht zusätzlich belastet werden sollen. Das Ergebnis ist entsprechend im Koalitionsvertrag verankert.

(Flemming Meyer)

Wie eine mögliche Pkw-Maut aussehen könnte, ist derzeit aber nicht klar.

Klar ist aber, dass eine Pkw-Maut - auch wenn sie europarechtskonform ausgestaltet wird und deutsche Autofahrer nicht zusätzlich belastet - sehr umstritten ist. Dem ADAC zufolge stellen **Ausländer** über das Jahr rund 5,2 % des **Pkw-Verkehrs** auf deutschen Autobahnen. Sie tanken bei uns und zahlen Mineralölsteuer. Damit leisten sie also bereits jetzt einen Beitrag für den Bau und Erhalt des deutschen Straßennetzes.

(Beifall PIRATEN und vereinzelt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie bringen dem Staat damit Einnahmen, die fast doppelt so hoch sind wie die verursachten Kosten. Darüber hinaus gibt es Berechnungen, wonach die **Systemkosten** nicht einmal durch die **Mauteinnahmen** gedeckt würden. Schließlich müssten ausländische Verkehrsteilnehmer die Systemkosten komplett allein tragen, weil der deutsche Autofahrer ja nicht zusätzlich belastet werden soll.

Kommen wir zur **Vignette**: Auch diese Lösung ist nicht unkritisch, weil sie Ungerechtigkeiten schafft. Die Kosten für eine Vignette sind für alle gleich, und es ist egal, ob man mit einem großen Spritfresser oder mit einem energiesparenden Pkw unterwegs ist. Dies kann so doch nicht gewollt sein. Zurzeit wird durch die **Kraftfahrzeugsteuer** noch ein Unterschied gemacht, weil diese sich nach Hubraum und Schadstoffemissionen bemisst. Darüber hinaus zahlen Vielfahrer genauso viel wie Personen, die nur wenige Kilometer auf der Autobahn fahren. Maut oder Vignette; egal wie man es dreht oder wendet, keine der angesprochenen Lösungen ist für uns tragbar.

(Beifall SSW, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PIRATEN)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Meine Damen und Herren, wir kommen zu den Dreiminutenbeiträgen. Für die Piratenfraktion hat Herr Abgeordneter Wolfgang Dudda das Wort.

Wolfgang Dudda [PIRATEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich habe mich zu Wort gemeldet, weil mir ein Sachverhalt bekannt geworden ist, der vielleicht eine bessere Erklärung dafür gibt, warum man diese **Pkw-Maut** will. Der Kollege Tietze hat ausgeführt, dass das haushalterische und finanzpolitische Unsinn ist. Wir wissen auch, dass das so ist. Der Kollege Arp

schätzt die Bürokratie viel zu positiv und zu leistungsfähig ein. Sie wird das, was geplant ist, nicht leisten können.

Ich bedanke mich für Ihren wunderbaren Hinweis. Vielleicht gibt es andere Gründe dafür, warum die bayerische Regionalpartei diesen voralpinen Populismus betreibt. Ich will einen Sachverhalt beschreiben, der damit zu tun haben mag: Das Bundesverkehrsministerium ist vorgesetzte Behörde für die BAG, die Mautkontrolleure. Von einer internen Testphase kommt man nun zu der Überführung in die Praxis. Man will die Mautdaten mit den Zugriffsdaten der Kontrollbehörde zusammenführen und dadurch die Dienstpläne gestalten.

(Uli König [PIRATEN]: Unglaublich!)

Auf den ersten Blick hörte sich dies vernünftig an, aber was wird so gemacht? - Dadurch wird ein Paradoxon etabliert. Die Polizei wird fragen: Was zur Bußgeldverfolgung möglich ist, muss doch auch zur **Verbrechensbekämpfung** möglich sein. Wir fragen uns nun: Wo kommt der Verkehrsminister her? - Das ist ein voralpiner Populist namens Ramsauer. Man hat so zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Man hat den Populismus zu Hause bedient, und man wird dieses System auf lange Zeit etablieren, auch wenn Herr Friedrich am 6. November gesagt hat, der Missbrauch von Daten für die Verbrechensbekämpfung sei vom Tisch.

(Beifall PIRATEN und FDP)

Das können wir in keiner Weise akzeptieren. Deshalb bitte ich auch darum, diesem Vorschlag zu widersprechen. - Danke schön.

(Beifall PIRATEN)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Dann spricht jetzt für die Landesregierung der Herr Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Reinhard Meyer.

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte mit einem persönlichen Bekenntnis beginnen, obwohl man dies ja nicht immer so macht.

In diesen Tagen hatte ich als Mitglied der SPD darüber abzustimmen, wie ich persönlich mit der **Großen Koalition** umgehen will. Ich gestehe: Ich habe zugestimmt.

(Minister Reinhard Meyer)

(Beifall CDU und Zurufe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Oh!)

Manche mag das enttäuschen. Aber es ging natürlich auch um die Frage der Beurteilung einer Gesamtvereinbarung. Da gibt es viele gute Teile, es gibt aber auch weniger gute Teile. Um es gleich vorweg zu sagen: Das, was in dem Koalitionsvertrag zur **Pkw-Maut** aufgeschrieben worden ist, gehört sicherlich nicht zu den Highlights.

Ich bin gespannt auf den Gesetzentwurf, der noch im Jahre 2014 vorgelegt werden soll. Ich habe den zuständigen Minister Ramsauer im Zuge der Beratungen der Verkehrsministerkonferenz vor der Bundestagswahl und nach der Bundestagswahl immer wieder gefragt, und dieser hat mir immer gesagt, er habe ein Konzept. Dieses Konzept gibt es aber nicht. Es gibt es auch noch nicht einmal offiziell. Insoweit können wir uns bei den Bundestagsabgeordneten der Grünen bedanken, die entsprechende Fragen in nachvollziehbaren Kleinen Anfragen gestellt haben. Die Antwort des zuständigen BMVBS ist: Ein solches **Konzept** gibt es nicht.

(Zuruf: Unerhört!)

Ich bin der Auffassung - dies hat auch Herr Stegner bereits deutlich gemacht -: Eine **Pkw-Maut** nur für **Ausländer** ist nicht EU-rechtskonform, weil diese dem Grundsatz der Diskriminierung widersprechen würde.

Auch die Generaldirektion Mobilität hat sehr deutlich gemacht - wir haben mit ihr für die Verkehrsministerkonferenz entsprechende Gespräche geführt -: Eine Pkw-Maut in Deutschland würde nur gehen, wenn in einem ersten Schritt alle Inländer ebenso wie Ausländer belastet werden würden.

Damit sind wir bei der spannenden Frage der Entlastung inländischer Pkw-Halter bei der Kfz-Steuer. Das wird nicht funktionieren; denn es gibt insgesamt fast 20 verschiedene Steuersätze. Wie wollen Sie da Gerechtigkeit walten lassen?

Es gibt ein klares **Konzept** für die **Kfz-Steuer**. Damit will man nämlich eine Lenkungswirkung haben, um besonders schadstoffarme Fahrzeuge günstiger zu stellen oder auch Fahrzeuge, die keinen großen Hubraum haben. Wie wollen Sie da bei einer Entlastung Gerechtigkeit herstellen?

Mit anderen Worten: Es lohnt auch den Aufwand nicht, der für eine Pkw-Maut für Ausländer beschrieben wurde. Der ADAC hat eine Studie erarbeiten lassen. Nach dieser Studie kommen wir auf Einnahmen in Höhe von 262 Millionen €. Die Systemkosten für die Vignette liegen, je nach Schät-

zung, zwischen 250 und 300 Millionen €. Deshalb stellt sich auch hier die Frage, was die Entlastung eigentlich bringt. Netto offensichtlich gar nichts.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Breyer?

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Bitte sehr.

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]: Herr Minister, könnten Sie dem Hohen Haus darstellen, welche Systeme im Zuge der Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen im Gespräch sind, weil diese ja auch im Zusammenhang mit der Pkw-Maut zum Einsatz kommen könnten? Was würden solche Systeme nach sich ziehen?

˘ Die Systeme, über die wir diskutiert haben, Herr Breyer, waren die Systeme, die wir bisher haben, GPS-gestützt, sodass hier keine Vignettenlösung vorgesehen ist, sondern die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen mit einem Aufkommen von 2,3 Milliarden € pro Jahr auf einem anderen Wege funktionieren würde. Man hätte also - ich glaube, die Frage impliziert das - auch hier ein Problem zwischen zwei verschiedenen Erhebungssystemen.

Meine Damen und Herren, ich fahre fort. Nach meiner Auffassung wird eine Pkw-Maut für Ausländer nicht kommen, weil ich im Moment nicht erkennen kann, wie eine solche Maut **EU-rechtskonform** dargestellt werden kann. Sie ist auch nicht lohnenswert für die Kernaufgabe, die wir in Deutschland haben, nämlich die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

(Beifall PIRATEN)

Ich will dies an der Stelle ganz deutlich sagen. Der politische Schaden bei den Nachbarländern, und zwar nicht nur der in Dänemark, in den Benelux-Staaten und in Österreich, ist groß. Ich glaube deshalb, man wird sicherlich noch weitere Überlegungen anstellen müssen, wie man insoweit zu einer vernünftigen Regelung kommen könnte.

Ich habe aber eine große Sorge. Ich will das in diesem Haus so deutlich formulieren. Weil die Aufgabe der Finanzierung der Infrastruktur so groß ist, hoffe ich nicht, dass man am Ende des Tages entgegen der Formulierung in dem Entwurf für eine Ko-

(Minister Reinhard Meyer)

alitionsvereinbarung auf die Idee kommt: Weil die **Pkw-Maut für Ausländer** nicht funktioniert, machen wir eine **Pkw-Maut für alle**.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SSW, FDP und PIRATEN)

Das würde auch dieser Intention nicht folgen. Das lehne ich nicht nur persönlich ab, sondern das haben auch alle norddeutschen Küstenwirtschaftsminister und Verkehrsminister abgelehnt.

(Beifall PIRATEN)

Wir haben andere Vorschläge zur **Nutzerfinanzierung** vorgelegt, insbesondere was die Ausweitung der **Lkw-Maut** angeht, die ebenfalls in der Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene niedergeschrieben ist, nämlich für Lkw ab 12 t für den Bereich der Bundesstraßen. Ich finde dies auch richtig, und wir sollten dies offensiv vertreten; denn ein Lkw mit 40 t Gewicht belastet unsere Straßen 60.000-mal mehr als ein Mittelklasse-Pkw. Auch dafür muss ein Beitrag geleistet werden, damit wir die Infrastruktur in Zukunft in Ordnung halten können. - Vielen Dank, meine Damen und Herren.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Es ist beantragt worden, beide Anträge als eigenständige Anträge zu behandeln. Wenn dem nicht widersprochen wird, verfahren wir so.

Ich lasse zunächst über den Antrag der CDU-Fraktion in der Drucksache 18/1407 abstimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Abgeordneten der CDU. Gegenprobe! - Das sind die Mitglieder aller anderen Fraktionen. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

Ich lasse jetzt über den Antrag der FDP und der PIRATEN in der Drucksache 18/1375 (neu) abstimmen. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Abgeordneten der FDP-Fraktion und der Piratenfraktion. Gegenstimmen? - Das sind die Mitglieder aller anderen Fraktionen und die Abgeordneten des SSW. Damit ist dieser Antrag abgelehnt. Ich stelle fest: Beide Anträge konnten nicht die Mehrheit des Parlaments hinter sich vereinigen.

Wir kommen jetzt zum Tagesordnungspunkt 27:

Klage gegen Lang-Lkw-Feldversuch zurückziehen

Antrag der Fraktionen von CDU und FDP
Drucksache 18/1381 (neu)

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? Das ist nicht der Fall. Dann eröffne ich die Aussprache. Das Wort hat zunächst der Herr Abgeordnete Hans-Jörn Arp.

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Koalitionsvertrag steht auch, dass man eine Strategie für einen sauberen energieeffizienten Gütertransport verfolge. Für uns heißt dies natürlich: Dazu gehören alle Systeme, und dazu gehört dann auch der Ökoliner. Man kann den **Ökoliner** nicht von vornherein verdammen, wie dies einige Teile dieses Hohen Hauses machen.

Herr Ministerpräsident, ich glaube, Sie sind auch nicht gut beraten, wenn Sie die Normenkontrollklage weiterführen. Sie sollten diese **Normenkontrollklage** zurückziehen.

(Beifall CDU und FDP)

Insbesondere auch der Wirtschaftsminister hat in Dänemark gesagt, dass das vernünftige Fahrzeuge sind, dass die Umwelt davon profitiert und die Verkehre entlastet werden. Deshalb seien Sie konsequent und ziehen Sie die Klage zurück. Soll doch Baden-Württemberg das alleine machen. Wir müssen doch nicht gerade in dieser Frage Vorreiter in einer Sache sein, von der wir im Hohen Haus mehrheitlich zutiefst davon überzeugt sind, dass sie, die Klage, falsch ist.

Eines haben wir doch gesehen: Die **Fahrzeuge**, die in Schleswig-Holstein fahren, erkennen Sie doch nur daran, dass sie ein gelbes **Warnblinklicht** haben. Wenn diese Fahrzeuge kein gelbes Warnblinklicht hätten, dann würden Sie gar nicht merken, wenn Sie eines dieser Fahrzeuge überholen, dass es ein Ökoliner ist. Das ist die Realität. Wenn es sich um einen Unternehmer aus Brunsbüttel handelt, dann spart der Energie, belastet nicht die Umwelt, und für den Unternehmer aus Neumünster gilt genau das Gleiche. Diese Unternehmer haben große Erfolge, und zwar wirtschaftliche wie auch umweltpolitische Erfolge damit, die sie auch heute schon nachweisen können. Wir brauchen also gar nicht bis zum Ende des Feldversuchs im Sommer 2014 zu warten, sondern wir wissen schon heute, wie die Situation ist.

Wir werden auch einen anderen Gesichtspunkt nicht ändern können: Die **Belastung** auf der **Straße** wird größer. Es werden künftig mehr Lkw fahren.

(Hans-Jörn Arp)

Das liegt ganz einfach an unserem Verbraucherverhalten, das liegt an unserer Lage zwischen Zentral-europa und Skandinavien. Wir wissen doch, dass heute ein Drittel unserer Bevölkerung seine Weihnachtsgeschäfte online kauft. Diese Weihnachtsgeschenke kommen doch nicht vom Storch, und die bringt nicht irgendein Vogel, von mir aus auch der Weihnachtsmann.

Die werden nun einmal transportiert. Das ist ein Riesenproblem für die Innenstädte, aber es ist auch ein Problem durch die Straßenbelastung. Wir müssen alles tun, um diese Belastung zu verringern, und alle Systeme nutzen, die dazu führen, dass es nicht zu weiteren Umweltbelastungen kommt, wo es vertretbar ist. Das ist die Situation, vor der wir stehen. Diese Verantwortung tragen wir. Deshalb passt die Klage, die Sie zurzeit führen, überhaupt nicht in das jetzige System, und sie löst auch nicht eines der Probleme. Es geht nicht darum, ob Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg gefragt werden sollen, sondern wir müssen uns alle Gedanken machen, wie wir die Mobilität der nächsten Jahre und Jahrzehnte sicherstellen. Wenn Sie nicht mehr Straßen bauen wollen, wie die Grünen

(Wortmeldung Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- sofort, Kollege Matthiessen -, aber davon sprechen, dass der Verkehr auf die Schiene kommt, dann müssen Sie hier im Haus auch einmal erzählen, für welches der großen Schienenprojekte entlang der A 23 oder der A 7 Sie sich einsetzen.

(Beifall CDU und FDP)

Glauben Sie, dass die StadtRegionalBahn unsere Verkehrsprobleme auf der Straße lösen wird?

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Das glauben die!)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, Sie gestatten jetzt eine Zwischenbemerkung des Abgeordneten Detlef Matthiessen. - Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort für Ihre Zwischenfrage.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es geht hier primär um die sogenannten Gigaliner, Herr Kollege Arp. Da haben Sie gesagt, Sie wollten durch das Zulassen von Gigalinern auf Straßen die Straßen entlasten

(Zurufe CDU: Ja!)

aufgrund ihres beklagenswerten baulichen Zustands. Nun hat der Verkehrsminister eben

gerade gesagt, dass das Achsgewicht eine ganz entscheidende Größenordnung ist, die mit der sechsten Potenz des Gewichts in die Straßenbelastung eingeht. Das heißt also: Wenn 60.000 Pkw im Vergleich wie ein normaler Lkw zu wiegen sind, dann steigt die Straßenbelastung durch das höhere Achsgewicht der neuen Lkw exorbitant.

(Oliver Kumbartzky [FDP]: Eben nicht! - Zurufe CDU und FDP)

Da würde ich Ihnen doch dazu raten: Wahrscheinlich haben Sie in der CDU-Fraktion einen kleinen Taschenrechner, und dann rechnen wir das schlicht und einfach durch. Gegen die sechste Potenz in Abhängigkeit vom Achsgewicht kommen Sie nicht an. Zwei kleine Lkw - die normalen Lkw - belasten die Straße entschieden weniger.

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Ist das jetzt ein Dreiminutenbeitrag?

- Es ist jetzt keine Frage geworden, sondern eine Bemerkung. Aber ich wollte Ihnen sehr dazu raten, diesen physikalischen Zusammenhang nachzurechnen, Herr Kollege.

(Zuruf Volker Dornquast [CDU])

- Lieber Kollege Matthiessen, herzlichen Dank für den Hinweis.

Allen, die sagen, dass das Quatsch sei, empfehle ich, das einfach einmal zu rechnen.

(Zuruf Volker Dornquast [CDU])

Physikalische Regeln entziehen sich einer politischen Bemerkung.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, wenn Sie eine Bemerkung machen, dann bitte zum Redner und nicht in das Parlament hinein. Das ist nicht zulässig.

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Herr Kollege Matthiessen, es mag ja sein, dass Sie etwas von Energiepolitik verstehen, aber hier haben Sie wirklich gar keine Ahnung, das muss ich Ihnen einmal deutlich sagen.

(Beifall CDU und FDP)

Ich lade Sie einfach einmal ein: Kommen Sie mit mir zu einem der Betriebe, und gucken Sie sich an. Eine Achse mehr auf jedem Fahrzeug, das heißt

(Hans-Jörn Arp)

zwei Achsen mehr, das heißt eine weitere Verlagerung auf mehr Räder. Das ist ziemlich simpel. Das müsste Ihnen einleuchten, dass es nicht eine Mehrbelastung, sondern eine geringere Belastung auf der Straße ist. Das ist der Effekt der sogenannten Ökoliner. Eigentlich müssten Sie doch für Ökologie sein. Wenn Sie in Ihrem Sprachgebrauch schon von Monsterlinern oder Gigalinern reden, wird damit schon deutlich gesagt, dass Sie es nicht wollen. Aber nehmen Sie doch mein Angebot an: Wir gehen im Januar gemeinsam hin, schauen uns das Unternehmen an und lassen uns das genau von Fachleuten berechnen. Dazu brauchen wir keine Taschenrechner.

(Zuruf Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Bei allen Veranstaltungen, zu denen Spediteure einladen, sind alle Parteien da, nur nicht die Grünen.

(Beifall CDU und FDP - Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist doch großer Quatsch!)

Sie verweigern sich jeder vernünftigen Diskussion mit den Spediteuren. Das sind alles mittelständische Unternehmer. Ich sage Ihnen: Selbst Sie und der Kollege Tietze könnten mit so einem Ding rückwärts einparken, was Sie hier vor dem Haus nicht können.

(Lachen CDU und FDP)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Gestatten Sie eine weitere Frage oder Anmerkung des Abgeordneten Detlef Matthiessen?

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Ja.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Herr Kollege Arp, wir waren gemeinsam in Eggebek und haben uns die Dinger angesehen. Das ist eine Gedächtnislücke bei Ihnen.

- Okay, dann nehme ich das zurück. Aber dann haben Sie nichts begriffen.

Meine Damen und Herren, noch einmal der Appell: Herr Ministerpräsident, ziehen Sie die Klage zurück, das hilft unseren Straßen, das hilft unseren Unternehmern, und es hilft vor allen Dingen der Umwelt. - Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU und FDP)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die SPD-Fraktion hat jetzt Herr Abgeordneter Kai Vogel das Wort.

Kai Vogel [SPD]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich gebe zu, dass mich die Opposition manchmal mit ihren Anträgen überrascht. Dieser Antrag ist so einer. Am 13. September 2012 gab es einen fast wort- und inhaltsgleichen Antrag zum Thema Gigaliner. Dieser Antrag wurde damals an den Wirtschaftsausschuss überwiesen und dort abgelehnt. Dies war auch nicht verwunderlich, da der Koalitionsvertrag der rot-grün-blauen Koalition sich hierzu explizit äußert.

(Martin Habersaat [SPD]: Das ist der einzig Gültige!)

Der Einsatz von **Lang-Lkw** wird von uns abgelehnt, und wir werden uns aus dem **Feldversuch** zurückziehen, so haben wir dort weise formuliert. Welche neue Erkenntnis nun bei uns zu einer neuen Beschlusslage führen sollte, ist das einzig Spannende, was mich an der Diskussion heute und an den Reden der Opposition interessiert. Nach unserer Auffassung hat sich für eine neue Argumentation überhaupt nichts geändert.

(Vereinzelter Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Der **Sanierungsstau** auf den **Straßen** und gerade an den **Brücken** bestärkt uns in dieser Entscheidung. Bis zu 10.000 Brücken sind in Deutschland sanierungsbedürftig. Der Investitionsbedarf wird auf eine Höhe von 17 Milliarden € taxiert. Die Kollegen aus der Opposition kennen genau wie wir diesen Sanierungsstau und fordern trotzdem unverdrossen, noch schwerere Lkw auf unseren Straßen fahren zu lassen.

(Volker Dornquast [CDU]: Das ist doch falsch!)

Wir halten dies aus umweltpolitischer und sicherheitspolitischer Hinsicht für überhaupt nicht nachvollziehbar.

- Herr Dornquast, es ist falsch bei dem Feldversuch, es ist aber nicht, was die Gigaliner-Regelung beinhaltet. Diese Regelung beinhaltet eine Möglichkeit, bis zu 60 t zu transportieren. Das bieten die jetzigen Lkw nicht.

(Kai Vogel)

(Hans-Jörn Arp [CDU]: 40 t, Herr Kollege!)

- Bis zu 60 t, jetzt 44 t. Zurzeit 44 t im Feldversuch, bis zu 60 t können die Gigaliner transportieren.

Auch in anderen **Bundesländern** ist die **Ablehnung** unumstritten. 2007 und dann 2010 sprach sich jeweils die Mehrheit der Länderverkehrsminister gegen den Feldversuch der Gigaliner aus. Laut Forsa waren 2011 73 % aller Bürgerinnen und Bürger gegen die Zulassung von Gigaliner. Die einzigen Mehrheiten finden Sie vermutlich bei den Logistikunternehmen der Straße. Die Logistikunternehmen der Schiene und die der Schifffahrt erkennen sehr genau die Gefahr, dass durch die Gigaliner noch mehr Güter von **Schiene und Wasser** auf die **Straße** verlagert werden sollen.

(Beifall Uli König [PIRATEN])

„Brücken, Tunnel, Leitplanken, Parkplätze, Bahnübergänge - unsere Straßen sind weder für die 60-Tonner noch für eine Lkw-Länge von 25,25 m ausgelegt.“

(Beifall Uli König [PIRATEN])

So äußerte sich der Verkehrsclub Deutschland. Auch wenn der Feldversuch nur auf 44 t begrenzt ist, müssen wir uns nach der Ursache der Schädigungen, die schwere Lkw auf unseren Brücken auslösen, nach dem jetzigen Sommererlebnis an der Rader Hochbrücke eigentlich nicht mehr fragen. Ich frage mich hier, ob CDU und FDP hier nicht den Hauch eines Lerneffektes hätten erlangen können, wenn sie zukünftige Verkehrspolitik planen.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Uli König [PIRATEN])

Es geht allerdings bei dem Antrag nicht nur um die Einstellung zu den Gigaliner, sondern insbesondere auch um das **Verhältnis** der **Bundesländer** zur **Bundesregierung** in einem föderalen System. In meiner Rede vom 14. November 2012 sagte ich bereits:

„Verehrte Kolleginnen und Kollegen von der Opposition, ich möchte den Fall sehen, ...“

(Zuruf Dr. Heiner Garg [FDP])

- Ja, ich zitiere mich selbst.

(Heiterkeit und Beifall - Johannes Callsen [CDU]: Wenn ihn sonst keiner zitiert!)

- Herr Garg, Sie haben es richtig erkannt. Deswegen hatte ich den Präsidenten auch nicht um Erlaubnis gebeten.

(Heiterkeit)

Ich zitiere mich dann aber trotzdem einmal zu Ende:

„Verehrte Kolleginnen und Kollegen von der Opposition, ich möchte den Fall sehen, in dem eine Bundesregierung über die föderalen Rechte der Länder einfach hinwegscheidet und dafür von Ihnen auch noch mit Applaus bedacht wird.“

Ursprünglich war nach meiner Kenntnis auch eine **Beteiligung von Bundestag und Bundesrat** geplant. Diese ist aber aufgrund der Tatsache, dass die Mehrheiten in dem Fall wohl nicht sicher waren, dann zurückgezogen worden, und von der schwarzgelben Bundesregierung wurde einfach eine Ausnahmeverordnung geschaffen, die 2012 in Kraft getreten ist. Wir sehen unsere Beteiligungsrechte als Bundesland bei dieser Entscheidung missachtet und halten daher unsere Klage weiter aufrecht.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Ist das aus der alten oder aus der neuen Rede?)

- Herr Garg, das ist natürlich das Problem, wenn man mehr oder weniger fast inhaltsgleiche Anträge stellt und sich die Diskussionsgrundlage in keiner Weise verändert hat. Insofern sind natürlich manche Inhalte deckungsgleich.

(Vereinzelter Beifall SPD - Rainer Wiegand [CDU]: So wie bei der Vorratsdatenspeicherung!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen von CDU und FDP, zukunftsfähige Verkehrspolitik bietet so viele vernünftige Themen. Lassen Sie uns bitte über diese diskutieren und nicht ewig olle Kamellen durchkauen, weil Ihnen nichts Weiteres einfällt. Wir beantragen daher, den Antrag abzulehnen. - Vielen Dank.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Herr Abgeordneter Dr. Andreas Tietze das Wort.

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich kann mich den Reden meines Vorgängers anschließen und Ihren feuchten Träumen in Richtung Gigaliner, Herr Arp, eine Absage erteilen, denn wir werden die Klage gegen den Feldversuch mit Lang-Lkws aufrechterhalten.

(Dr. Andreas Tietze)

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Sicherlich zu Ihrer Überraschung! Herr Minister Ramsauer hat damals eine **Verordnung** erlassen und die **Bundesländer** nicht beteiligt. Das gehört sich halt nicht.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SSW und vereinzelt SPD)

Diese Regierung saniert mit 41 Millionen € Straßen wie keine Regierung zuvor. Deshalb ist es nicht nachhaltig, wenn wir diese Finanzmittel einsetzen und es akzeptieren, dass der Bund die Regeln für den **Lastenverkehr** eigenmächtig ändert und uns zusätzliche **Kosten** aufdrängt.

Ich habe meine Kritik zu den Gigalinen hier schon mehrfach vorgetragen, Herr Arp. Sie ignorieren das.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Ja!)

Gigaliner verlängern Überholmanöver. Das ist besonders auf unseren Landstraßen gefährlich. Wenn sich Lkws gegenseitig überholen, werden die Elefantenrennen, die wir jetzt schon kennen, zu Mammutrennen mit längeren Überholvorgängen. Wir haben auf unseren Autobahnen zu kurze Beschleunigungsstreifen. Das hat nichts mit dem Gewicht zu tun, sondern mit der Länge.

(Beifall Uli König [PIRATEN])

Die Beschleunigungsstreifen sind zu kurz. Sie verschärfen das Problem beim Einfädeln. Da müssten Sie nachjustieren und haben höhere Kosten.

Wir haben aus dem Feldversuch Nachrichten von fehlgeleiteten Lkws, die in einer Sackgasse stecken geblieben sind, weil schlicht und ergreifend das Navi versagt hat oder - auch nicht so ganz harmlos - Lkws, die an Brücken festhängen. Es gibt immer mehr Brückenanfahrschäden. Wer letzte Woche auf der A 7 unterwegs war, hat mitbekommen, dass Lkws bei Überholmanövern im Elbtunnel zu erheblichen Problemen geführt haben. Das wird bei Lang-Lkws noch verschärft.

Ich zitiere einmal den ADAC. Es ist etwas ungewöhnlich, wenn ich als Grüner den ADAC zitiere. Aber ich will das gern einmal tun. Es hieß in der Fachzeitschrift 20/12 zu den Lang-Lkws - mit Verlaub, Herr Präsident -,

„dass diese für das Straßenverkehrsnetz in seiner Gesamtheit nicht geeignet sind. Sie können insbesondere im nachgeordneten Netz Gefahren für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss bedeuten.

Solche Fahrzeuge sollen deshalb auch weiterhin nicht generell zum Verkehr, insbesondere auf allen Straßen, zugelassen werden.“

Sehen wir uns einmal die **wissenschaftliche Begleitung** an, die dort gerade läuft. Es gibt Fragebögen für Fahrer. Es ist sicherlich interessant, den Fahrer zu fragen: „Wie kommen Sie mit dem Lkw zurecht? Wie können Sie einparken?“ Aber für einen wissenschaftlichen Versuch ist das doch unsinnig. Man fragt überhaupt nicht die alleinerziehende Mutter mit dem Kleinkind, die mit einem Klein-Pkw unterwegs ist. Man fragt nicht die Familie, die mit ihrem Kind am Schulweg, am Straßenrand wohnt, wo diese Lkws fahren, und man fragt nicht diejenigen, die den Lkw in ihren Rückspiegeln nicht sehen können. Es ist doch eine reine Windschutzscheibenperspektive, die in diesem Feldversuch untersucht wird. Das ist unseriös. Wir wissen überhaupt nicht, welche Folgen das für die anderen Verkehrsteilnehmer hat. Deshalb halte ich diesen Feldversuch auch unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten für falsch und unsinnig.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SSW und vereinzelt SPD)

Zum **Gewicht** hat Herr Kollege Matthiessen schon ausgeführt. Ich fürchte höhere Reparaturkosten, Belastungen für die Straßen, für die Brücken. Die Zeit der Reparatur der Rader Hochbrücke ist noch nicht lange her. Da haben Sie, Herr Arp, hier im Parlament gestanden und sich dieses Problems angenommen. Dann können Sie nicht gleichzeitig Gigaliner fordern.

Mehr Masse, mehr Bewegungsenergien, das ist verheerend bei Unfällen. Das ist verheerend, weil wir keine Umleitesysteme wie Leitplanken haben, die darauf ausgerichtet sind.

Ich sage Ihnen Folgendes: Wenn man in dem Feldversuch der Lang-Lkws 44 t erlaubt, ist die Forderung doch völlig klar: Die nächste Forderung der Logistik ist: Jetzt möchten wir aber 60 t haben, warum denn eigentlich 44 t? Dann haben wir das Problem auch mit der Masse auf den Straßen.

Wir haben auch eine **Dumpingpolitik** gegenüber **Schiene und Schiff**. Das heißt, wenn wir die Straße weiterhin subventionieren, werden wir die Güter nicht auf die Schiene kriegen, wir werden sie nicht aufs Schiff kriegen. Es ist deshalb auch eine völlig falsche Lenkungs politik, diese Gütermengen auf die Straße zu bekommen - völlig falsch.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

(Dr. Andreas Tietze)

Deshalb brauchen wir auch aus volkswirtschaftlicher Sicht die Diskussion der Rückverlagerung langlaufender Verkehre von der Schiene auf die Straße. In einem solchen Gesamtversuch, wenn wir schon über wissenschaftliche Untersuchungen reden, hätte ich mir die Auswirkung auf den Modal Split gewünscht, ich hätte mir eine Gesamtuntersuchung gewünscht, die all die Facetten, die wir zu bewerten haben, bewertet. Das hätte man übrigens auch im Einvernehmen mit den Ländern hinbekommen können, wenn man so vorgegangen wäre. Aber man hat einen anderen Weg gewählt. Man hat es durchregiert. Man hat über die Verordnung gemacht. Alle hat man auf die Zinne gebracht. Das ist eine Politik, die - ich hoffe - in der kommenden Großen Koalition - noch ist sie ja nicht beschlossen - keine Zukunft mehr haben darf. Aber ich bin skeptisch, denn es wird wahrscheinlich der gleiche Minister Verkehrspolitik machen, den wir jetzt schon vier Jahre haben erleben dürfen.

Mein Fazit: Wir brauchen nicht längere Lkws, wir brauchen endlich ein Umsteuern von Gütern auf Schiene und Schiffe und weniger Straße. - Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SSW und vereinzelt SPD)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die FDP-Fraktion hat jetzt der Herr Abgeordnete Christopher Vogt das Wort.

Christopher Vogt [FDP]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich glaube, der Kollege Arp kann sich selbst verteidigen. Zu Ihren feuchten Träumen in der Verkehrspolitik kommen wir gleich noch bei der StadtRegionalbahn. Ansonsten sollten Sie sich da ein bisschen zurückhalten.

Es geht in Berlin ja wirklich gut los. Über die Pkw-Maut haben wir gerade schon gesprochen. Die sogenannte Große Koalition in Berlin hat noch nicht einmal ihre Arbeit aufgenommen, und schon gibt es den ersten Streit über die Vereinbarungen. Herr Ministerpräsident, das haben Sie unglaublich stark analysiert. Herzlichen Glückwunsch dazu! Während die Union Nebenabsprachen zum Koalitionsvertrag in Sachen **Lang-Lkw** fröhlich begrüßt - die Pressemitteilungen der CDU-Fraktion werden zumindest alle Verkehrspolitiker zur Kenntnis genommen haben -, dementiert die SPD, dass es solche Nebenabsprachen überhaupt gegeben habe. Ich will mich da ehrlicherweise gar nicht groß einmischen,

aber ich muss davon ausgehen, dass es solche Nebenabsprachen gegeben haben muss. Anders kann ich mir die Antragsinitiative der CDU-Fraktion nicht erklären, der wir mittlerweile beigetreten sind, weil wir das Ziel dieser Initiative teilen. Ich bin aber schon ein wenig erstaunt darüber, dass solche Behauptungen hier im Land im Raum stehen und vielleicht der einzige, der uns wirklich etwas erklären kann, dazu bisher geschwiegen hat. Sie waren ja in der Verhandlungsgruppe dabei. Die CDU begrüßt etwas, was Ihre Fraktion dementiert. Das ist schon etwas merkwürdig. Sie könnten Aufklärung leisten. Allerdings bin ich Realist, dass vor dem Mitgliederentscheid der SPD nichts kommen wird.

Nebenabsprachen hin oder her, es kann vonseiten der SPD in jedem Fall nicht geleugnet werden: Es gibt im gesamten **Koalitionsvertrag** keine Erwähnung des derzeit stattfindenden **Feldversuchs mit Lang-Lkw**. Daher lässt sich daraus nur der Schluss ziehen, dass dieser Feldversuch nach dem Willen der zukünftigen Koalitionäre in jedem Fall fortgeführt werden soll. Herr Kollege Schulze, in einem Koalitionsvertrag muss nicht alles geregelt werden. Aber wenn man in diesem Bereich etwas zu den Lenk- und Ruhezeiten, zu Parkleitsystemen für Lkw und zu umweltfreundlichen Euro-VI-Fahrzeugen vereinbart, dann wird man sicherlich auch über den Feldversuch gesprochen haben.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP] und Volker Dornquast [CDU])

Wenn man diesen nicht erwähnt, dann wird man ihn wahrscheinlich fortführen wollen; sonst hätte man ihn ja erwähnt.

Angesichts dieser Gemengelage wird es nun wirklich Zeit, dass die Landesregierung ihre peinliche ideologische Geisterfahrt beendet und von ihrer Klage gegen den Feldversuch Abstand nimmt. Bereits vor einem Jahr - am 14. November 2012; die Kollegen haben darauf hingewiesen, und wir haben schon mehrfach darüber diskutiert - hat unser Verkehrsminister Meyer als einziges Argument in der damaligen Debatte angeführt, dass der **Bundesrat** nicht eingebunden wurde.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Tietze?

Christopher Vogt [FDP]:

Es sieht so aus, als ob er gern fragen möchte. Dann bitte schön.

(Christopher Vogt)

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Vielen Dank, Herr Kollege Vogt. - Unabhängig von der Debatte über Gagaliner - finden Sie es unter föderalistischen, politischen Gesichtspunkten richtig, dass eine Verordnung sozusagen die Zulassung im Straßenverkehrsrecht regelt und nicht, wie es eigentlich vorgesehen ist, im Bundesrat ein ordentliches Gesetzgebungsverfahren gelaufen ist? Finden Sie das richtig, dass künftig in der Bundesrepublik Deutschland wichtige Fragen, die die Länder auch in der Finanzauswirkung betreffen, in Bundesministerien durch Verordnung geregelt werden? Ist das Ihre Auffassung?

(Beifall Uli König [PIRATEN])

- Aus ästhetischen Gründen gibt es Gründe dafür. Allerdings wissen Sie genauso gut wie ich, Herr Dr. Tietze, dass es in der Vergangenheit viele Beispiele gibt, in denen die Bundesländer hätten sagen müssen: Das geht so nicht. In vielen anderen Fällen hat man auch von einer Klage abgesehen. Dass man es gerade in diesem Punkt macht, liegt daran, dass Sie es aus politischen Gründen ablehnen, Herr Dr. Tietze, und nicht, weil Sie als Rechtsstaatspartei rechtsstaatliche Bedenken haben. Das können Sie mir ernsthaft nicht erklären.

Herr Dr. Tietze, folgender Hinweis: Der Kollege Vogel hat wie Sie politische Bedenken dagegen. Er lehnt es auch aus fachlichen Gründen ab. Minister Meyer hat das bislang nicht getan. Der Verkehrsminister, den Sie immer massiv unterstützen, Herr Dr. Tietze, hat fachliche Bedenken nicht vorgetragen, sondern allein dieses Argument gewählt. Auch in Ihrer Rede ist überdeutlich geworden, dass es Ihnen gar nicht um diesen Punkt geht, sondern dass Sie einfach politisch dagegen sind.

(Beifall FDP)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Haben Sie für eine Nachfrage Raum, Herr Abgeordneter Vogt?

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Mir sind vielleicht einige Dinge entgangen. Sie hatten von vielen Beispielen gesprochen. Können Sie mir vielleicht ein, zwei nennen?

Christopher Vogt [FDP]:

Darüber können wir uns gern unterhalten, Herr Dr. Tietze.

- Vielen Dank.

(Martin Habersaat [SPD]: Möchtest du auf die wirklich haarsträubenden Sachen kommen?)

- Ich möchte auf die haarsträubenden Argumente eingehen, die auch heute hier wieder vorgetragen wurden.

Herr Kollege Dr. Tietze und Herr Kollege Matthiessen - er ist noch im Raum -, Sie haben einen Punkt angesprochen, der beim Feldversuch gerade getestet werden soll. Wir reden nach wie vor über einen Feldversuch und nicht über eine insgesamt beschlossene Zulassung dieser Fahrzeuge. Die Fahrzeuge sind - wenn ich es richtig weiß - in Deutschland nicht auf 44, sondern auf 40 t beschränkt. Herr Kollege Matthiessen, wenn **40 t** auf **mehrere Achsen** verteilt sind, ist das auf einer normalen Straße eine **geringere Belastung**. Das ist zumindest meine physikalische Betrachtung.

Herr Kollege Matthiessen, es gibt allerdings ein Problem - da haben Sie nicht ganz unrecht -, das sind in der Tat die **Brücken**, die vielfach marode sind. Deshalb bin ich der Auffassung, man sollte in diesem Feldversuch schauen, wie die Auswirkungen sind, und Messungen vornehmen, um das anschließend vernünftig bewerten zu können.

Meine Damen und Herren, wir bieten Ihnen heute die Möglichkeit, dass Sie Ihre **Klage zurückziehen**, dass Sie den Feldversuch fortführen lassen und es nach dem Feldversuch fachlich richtig einschätzen können. Auch ich bin der Auffassung, dass es durchaus einige Fragen gibt, die man prüfen soll. Sonst bräuchte man ja keinen Feldversuch. Das gilt gerade für die Brücken, von denen viele marode sind. Das muss man sich genauer anschauen, Frau Kollegin.

Viele Argumente, die hier vorgetragen wurden, sind leider nicht stichhaltig; sie sind schlichtweg Unsinn. Die Lkw sind auf 40 t beschränkt. Der Kollege hat gerade gesagt: Na ja, wenn der Feldversuch beendet ist, dann werden die Spediteure kommen und sagen: Jetzt wollen wir aber 60 t. - Das ist natürlich ein tolles Argument. Bei 40 t sehe ich die Bedenken, die Sie vorgetragen haben, nicht. Deswegen sind wir der Auffassung, dass man die Klage zurückziehen sollte. - Herr Dr. Tietze, ich danke ganz herzlich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall FDP und CDU)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Piratenfraktion hat jetzt Herr Abgeordneter Uli König das Wort.

Uli König [PIRATEN]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Arp, auch in dieser Rede war Ihre Argumentation wieder ziemlich dünn. So leid es mir tut - das muss ich leider auch dem Kollegen Vogt vorwerfen.

(Widerspruch CDU und FDP)

Das erweckte ein bisschen den Eindruck eines politischen Kreisverkehrs, der hier angezettelt wurde. Ich fand das ziemlich schwach.

(Beifall PIRATEN, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW - Christopher Vogt [FDP]: Das sagt der Richtige!)

Gigaliner, Lang-Lkw, Eurokombi, Eco-Kombi, Longliner, Road Train - die Namen für das Thema, über das wir heute sprechen, sind so vielfältig wie die Probleme, die damit zusammenhängen. Die **Probleme** fangen schon bei der Auffahrt auf die Autobahn an, wie Kollege Tietze schon dargestellt hat. Genau dann, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer von der Beschleunigungsspur vor oder hinter einen Gigaliner einfädeln müssen. Im Weiteren wird der Überholvorgang für andere Verkehrsteilnehmer deutlich länger. Wir haben jetzt schon viel zu viele Elefantenrennen auf unseren Straßen.

(Beifall PIRATEN, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Außerdem sind die Grünphasen von Ampeln und die Schaltungen an Bahnübergängen nicht auf Lang-Lkw abgestimmt.

Ein weiterer Aspekt ist die **Belastung der Straßen**. Eco-Kombis haben zwar eine geringere **Achslast**, aber die **Meterlast** ist deutlich höher.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Dornquast?

Uli König [PIRATEN]:

Ja.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön, Herr Abgeordneter.

Volker Dornquast [CDU]: Ich habe eine Frage bezüglich der Länge der Fahrzeuge. Sind Sie denn auch gegen die Langbusse in Hamburg, die Doppelgelenkbusse? Die sind genauso lang wie die Gigaliner und haben an Ampeln genau die gleichen Probleme, die Sie gerade beschrieben haben. Sind Sie auch gegen diese Busse?

(Zurufe)

Uli König [PIRATEN]:

Herr Dornquast, ich hätte da eine Gegenfrage: Wie viele von diesen Bussen fahren denn auf unseren Autobahnen oder Bundesstraßen? Ich glaube, das sind nicht allzu viele.

(Zurufe)

- Darf ich antworten? Ich habe gerade von Beschleunigungsspuren gesprochen, wo sich Leute davor oder dahinter einreihen müssen. Im Hamburger Stadtverkehr gibt es davon nicht ganz so viele. Außerdem fahren die Fahrzeuge wesentlich langsamer. Das sind eher 50 km/h und nicht 100 km/h. Das ist eine ganz andere Nummer.

(Zurufe)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter König, gestatten Sie eine weitere Zwischenfrage?

Uli König [PIRATEN]:

Ja, mache ich.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön.

Volker Dornquast [CDU]: Sie können es im Protokoll gern nachlesen: Sie haben eben von Ampelschaltungen gesprochen. Darauf habe ich reagiert, auf nichts anderes.

(Vereinzelter Beifall CDU und FDP - Dr. Heiner Garg [FDP]: Davon gibt es in Hamburg eine Menge!)

Uli König [PIRATEN]:

Ja, ich rede aber von flächendeckenden Ampelschaltungen. Es geht ja nicht nur um Ampelschaltungen da, wo die Busse fahren. Die Busse haben eine feste Linie, fahren da und da lang, und da sind die Ampelschaltungen angepasst. Wenn Sie das

(Uli König)

ganze Land für Gigaliner freigeben wollen, müssen Sie die Ampelschaltungen und Bahnübergänge und alles überall anpassen. Außerdem ist das nur ein kleines Argument. Ich mache jetzt weiter. Dann werden Sie sehen, dass es noch viele andere Argumente gibt, die dagegensprechen.

Die Meterlast ist deutlich höher. So hat ein 40-Tonner bei einer Länge von 18,75 m eine Meterlast von 2,1 t/m. Ein Riesen-Lkw mit 60 t auf 25,25 m hat eine Meterlast von 2,4 t/m.

(Zuruf Volker Dornquast [CDU])

Dies bedeutet eine 14 % höhere **Belastung** für die **Straßen**, insbesondere für **Brücken**. Die Brücken sollten das zwar theoretisch aushalten, aber Sie wissen ja: In der Theorie sind Theorie und Praxis gleich, in der Praxis sind sie es meist nicht.

Die Stellplätze auf Autobahnraststätten und die Inkompatibilität der neuen Lkw mit dem kombinierten Lastverkehr auf den Taschenwagen der Bahn erwähne ich nur am Rande.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter König, gestatten Sie eine Zwischenbemerkung des Abgeordneten Arp?

Uli König [PIRATEN]:

Ja.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön.

Hans-Jörn Arp [CDU]: Herr Kollege König, können Sie mir einmal erzählen, wo ein Lkw mit 60 t fährt, auf welcher Strecke, für welches Unternehmen? Sie brauchen nur eins zu nennen.

Uli König [PIRATEN]:

Ich habe gesagt, dass Lkw mit 60 t diese Last erzeugen. Ich bin mir ziemlich sicher, dass diese Lkw kommen werden, wenn die Gigaliner genehmigt werden. Ich spreche mich an dieser Stelle gegen Gigaliner aus. Das ist ein Argument gegen schwere Lkw. Ich habe Argumente genannt gegen schwere Lkw, ich habe auch Argumente gegen lange Lkw aufgeführt. Es gibt genug Argumente gegen beides, und es gibt auch genug Argumente gegen die Kombination.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN] - Volker Dornquast [CDU]: Ich habe noch keins gehört!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unter diesen Voraussetzungen stehe ich der Einführung übergroßer Lkw sehr konservativ gegenüber. Mich erstaunt, dass die PIRATEN hier wieder einmal konservativer sind als die CDU. Dass die CDU komische Vorstellungen darüber hat, was konservativ ist, haben wir ja schon öfter gemerkt.

Kommen wir nun zur rechtlichen Seite und betrachten den **Grund** für die **Klage**, die die CDU verhindern will. Der rechtlichen Argumentation der Landesregierung vertraue ich an dieser Stelle. Ich habe keine Anhaltspunkte finden können, dass die Landesregierung hier auf dem Holzweg ist. Glauben Sie mir, ich habe gut geguckt. Allerdings hätte die Argumentation für das Für und Wider im Bundesrat stattfinden müssen, und das ist nicht der Fall gewesen. Hier geht es um die Frage, ob die **Beteiligungsrechte der Länder** verletzt worden sind, also auch die von Schleswig-Holstein.

Lassen Sie es sich einmal auf der Zunge zergehen: Liebe CDU-Abgeordnete, Sie als Vertreter des schleswig-holsteinischen Volkes wollen nicht, dass das Bundesverfassungsgericht überprüft, wie weit die Rechte des Landes Schleswig-Holstein gehen. Frei nach dem Motto: „Wo kein Kläger, da kein Richter!“ Ich bin mir nicht sicher, ob das im Sinne unseres Landes ist.

(Vereinzelter Beifall PIRATEN, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Ich stelle noch etwas fest: Sie wollen Geld verschwenden. Denn der Prozessvertreter der Landesregierung hat mit der Erstellung der 42-seitigen Antragschrift bereits einen wichtigen Teil seiner Leistung erbracht. Es versteht sich von selbst, dass wir ihn auch bezahlen müssen. Diese Verschwendung öffentlicher Gelder müsste selbst aus Ihrer Sicht überflüssig sein, da Baden-Württemberg seine Klage nicht zurückziehen wird. Deswegen ist Ihr Antrag einfach nur billiger Populismus.

(Beifall PIRATEN, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Meine Damen und Herren, unabhängig davon, wie ich zu Gigaliner stehe, müssen wir rechtsstaatlich einwandfreie Gesetze haben. Liebe Kollegen von der CDU, hier wurde handwerklich schlecht gearbeitet. Ihre Koalition hatte die Mehrheit im Bundestag. Wenn sich nicht noch mehr aufrechte Sozialdemokraten mit Rückgrat wie Herr Winter finden,

(Uli König)

werden Sie auch in Zukunft eine Mehrheit im Bundestag haben.

(Zurufe)

Wenn Sie unsere Brücken unbedingt mit Lang-Lkw belasten wollen, lassen Sie Ihre Kollegen in Berlin ordentliche Gesetze und Verordnungen machen, aber versuchen Sie nicht, eine offensichtlich kaputte Verordnung künstlich am Leben zu erhalten.

(Beifall PIRATEN)

Sie fordern doch immer Rechtssicherheit für die Wirtschaft. Wenn Sie diese Verordnung nach Frankenstein-Manier künstlich am Leben erhalten, machen Sie doch genau das Gegenteil.

Ich fasse zusammen: Übergroße Lkw bergen erhebliche Risiken für unsere Verkehrsinfrastruktur, die wir PIRATEN zu übernehmen nicht bereit sind. Außerdem muss ich feststellen, dass die alte Bundesregierung handwerklich schlecht gearbeitet hat und die Klage des Landes deswegen richtig ist.

(Beifall PIRATAEN)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Kommen Sie bitte zum Ende.

Uli König [PIRATEN]:

Ich formuliere meinen letzten Satz. - Auch hier muss sich die alte Bundesregierung fragen lassen: Können Sie nicht, oder wollen Sie nicht? - Vielen Dank für die Aufmerksamkeit und die erfrischenden Zwischenrufe.

(Beifall PIRATEN und SSW)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bevor wir zum nächsten Redner kommen, begrüßen Sie bitte mit mir auf der Tribüne Schülerinnen und Schüler des Wolfgang-Borchert-Gymnasiums aus Halstenbek. - Seien Sie herzlich willkommen im Schleswig-Holsteinischen Landtag!

(Beifall)

Das Wort für die Abgeordneten des SSW hat Herr Abgeordneter Flemming Meyer.

Flemming Meyer [SSW]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! In welcher Zusatzvereinbarung zu der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU, CSU und SPD und auf welcher Seite auch immer etwas über Gagaliner geschrieben sein mag, für den SSW

halte ich fest, was auf Seite 30 des Koalitionsvertrages von SPD, Grünen und SSW steht:

„Der Einsatz von Lang-Lkw, sogenannter Gagaliner, wird von uns abgelehnt. Darum wird sich Schleswig-Holstein aus dem Feldversuch Lang-Lkw zurückziehen. Für uns steht die Förderung des kombinierten Verkehrs im Vordergrund.“

In der gesamten Diskussion habe ich von meinen roten und grünen Koalitionskollegen keine Äußerung vernommen, die wir als SSW zum Anlass nehmen könnten, an unserer vereinbarten Klage zu zweifeln. Das wäre auch merkwürdig; denn der von uns seinerzeit eingeschlagene Weg der Klage war damals richtig und ist heute auch noch richtig. Es hat sich inhaltlich nämlich nichts an der Problematik geändert.

(Beifall SSW, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Daher besteht gar kein Grund, diesen Weg zu verlassen und die Klage zurückzuziehen.

Der Opposition möchte ich noch einmal den **Grund der Klage** in Erinnerung rufen. Den Bundesländern wurde seinerzeit keine Möglichkeit gegeben, sich an der Ausgestaltung des Feldversuchs zu beteiligen. Es gab kein Mitspracherecht. Die schwarz-gelbe Landesregierung hat die Vorgehensweise des damaligen Bundesverkehrsministeriums seinerzeit so akzeptiert. Sie haben zugelassen, dass Herr Ramsauer letztendlich allein bestimmen durfte, wo und auf welchen Straßen in Schleswig-Holstein der Feldversuch durchgeführt werden sollte. Die Möglichkeit, Widerspruch gegen den Feldversuch zu erheben, wurde den Ländern nicht eingeräumt. Daher halten wir an der Klage fest.

(Vereinzelter Beifall SSW, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Beifall Wolfgang Dudda [PIRATEN])

Darüber hinaus sind wir der Auffassung, dass Gagaliner nicht dazu beitragen werden, das Güterverkehrsproblem zu lösen. Das **Transportaufkommen** auf der Straße wird eher steigen; denn es ist davon auszugehen, dass Güter von der Schiene abgezogen werden und auf die Straße verlagert werden. Das erhöht das Verkehrsaufkommen und führt zu höheren CO₂-Emissionen. Das erhöhte Verkehrsaufkommen wird außerdem dazu führen, dass die Verkehrsbelastung zunimmt.

Bereits jetzt wissen wir, dass unsere **Straßen** vielerorts das **Verkehrsaufkommen** nicht mehr bewältigen können. Zudem ist unsere Straßeninfra-

(Flemming Meyer)

struktur - Brücken, Rastplätze, Kreuzungen, Kreisverkehre oder enge Ortsdurchfahrten - nicht für Riesen-Lkw ausgelegt. Außerdem sind viele Ziele innerhalb von Städten für Gigaliner allein aufgrund ihrer Größe nicht erreichbar. Das bedeutet, es müssen extra Umladestationen für den Zubringerverkehr gebaut werden.

Auch für die Verkehrssicherheit stellen Gigaliner ein zusätzliches Risiko dar. Das Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmer wird sich erhöhen. Lang-Lkw benötigen mehr Zeit, Kreuzungen und Bahnübergänge zu queren. Längere Überholvorgänge stellen für andere Verkehrsteilnehmer eine erhöhte Gefährdung dar. Daher sind Gigaliner auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht unproblematisch.

Daher ist es völlig irrsinnig, einen Feldversuch in Gang zu setzen, bei dem Gigaliner auf Straßen geschickt werden, die dafür einfach nicht ausgelegt sind.

(Vereinzelter Beifall SPD)

Die Zulassung für riesige Lkw wurde seinerzeit als Ausnahmeregelung für Schweden und Finnland geschaffen. Die weiträumigen und dünn besiedelten skandinavischen Regionen sind aber nicht mit Deutschland oder dem Rest Europas vergleichbar.

(Beifall SSW)

Wer die skandinavischen Länder als Erfolgsmodell anführt, der streut den Menschen nur Sand in die Augen.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Das wussten wir auch!)

Zudem ist es kontraproduktiv und nicht nachhaltig, wenn Verkehre vom Zug oder vom Schiff auf übergroße Gigaliner umgelenkt werden. Wir brauchen intelligente Logistikkonzepte, die nicht auf die weitere Zunahme des Schwerlastverkehrs auf den Straßen setzen. Daher sind Gigaliner der falsche Weg.

(Beifall SSW, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Wir kommen jetzt zu den Dreiminutenbeiträgen. Zunächst hat Herr Abgeordneter Hartmut Hamerich das Wort.

Hartmut Hamerich [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Dass Sie gegen die Ökoliner sind, das habe

ich verstanden. Dass hier aber so viel Blödsinn mit Blick auf eine fachliche Beurteilung erzählt wird, das habe ich nicht verstanden.

(Beifall CDU und FDP)

Ich weiß nicht, warum Sie sich den ganz normalen Erkenntnissen verschließen. Ich glaube, niemand von Ihnen hat jemals einen Lkw gefahren;

(Christopher Vogt [FDP]: Ich schon!)

denn sonst würde hier nicht so viel dummes Zeug erzählt.

Der **Ökoliner** kann einen normalen Kreisverkehr, der für eine Strecke, die im Auswahlverfahren ist, zugelassen ist, ohne Zweifel umrunden. Die Zeit, die der Ökoliner an einer Ampel braucht, um eine Kreuzung zu überqueren, ist kürzer als die Zeit, die vier Pkw benötigen. Zu diesem Ergebnis kommt man zumindest dann, wenn man den Abstand berücksichtigt und wenn man die Anfahrtsgeschwindigkeit und die Verzögerung berechnet.

Dass der Überholvorgang eines 25 m langen Lkw länger ist als der Überholvorgang eines Lkw, der 18 m lang ist, ist selbstverständlich. Das trifft aber auch für den Einzelbus zu, der nicht mehr nur 12 m, sondern 14 m lang sein darf. Bei diesem Fahrzeug ist der Überholvorgang auch ein bisschen länger.

(Zuruf Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Fahrzeuge sind ins Leben gerufen worden, um weniger Verkehr zu schaffen und um sperriges Gut auf großen **Fahrzeugen** transportieren zu können. Davon ist die **Achslast** überhaupt nicht betroffen. Es ist schade, dass der Kollege Matthiessen nicht mehr da ist. Der prüft wahrscheinlich gerade die Achslast seines Fahrrades.

Bei Einzelachsen beläuft sich die Achslast auf 10 t, und zwar unabhängig davon, ob es sich um einen 40-Tonner, einen 60-Tonner oder um einen 32-Tonner handelt. Die Achslast beläuft sich immer auf 10 t.

Bei angetriebenen Achsen ist die Achslast 11,5 t. Bei Doppelachsen sind es auch 11,5 t. Bei Zwillingbereifung dürfen wir teilweise auf 19 t Achslast gehen. Die Achslast ist aber in jedem Fall festgelegt und ändert sich nicht.

Dabei muss ich auch nicht die Physik bemühen. Das schafft man mit den Grundrechenarten. Wenn man das Eigengewicht zur Ladung hinzuaddiert und dies durch die Achslast dividiert, dann weiß man, wie viele Achsen solch ein Fahrzeug haben

(Hartmut Hamerich)

muss, und das ist festgelegt. Diese Dinge sind überhaupt nicht problematisch.

Nun zu den Strecken, die für die Befahrung festgelegt worden sind. Ich bin gern bereit, meinen Fahrlehrerschein für Lkw zu reaktivieren, um Herrn Tietze und Herrn Matthiessen zu zeigen, wie man mit so einem Lkw fahren kann, und zwar sowohl auf die Autobahn rauf als auch von der Autobahn runter als auch durch den Kreisverkehr.

Lieber Kollege Tietze, heutige Lkw haben eine größere Beschleunigung als ein normaler Pkw. Insofern ist der Lkw relativ schnell weg von der Kreuzung und relativ schnell auf der Autobahn. - Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU und FDP)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die FDP-Fraktion hat jetzt der Abgeordnete Oliver Kumbartzky das Wort.

Oliver Kumbartzky [FDP]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Auch ich möchte ein Bekenntnis ablegen. Als ich gestern Abend nach Hause gefahren bin - ich war kurz vor 22 Uhr kurz vor Brunsbüttel auf der B 5 -, habe ich einen Gigaliner überholt. Sie sehen, es geht mir gut.

(Beifall FDP - Zurufe)

Ich bin dieser Spedition dankbar, dass sie **Lang-Lkw** einsetzt. Dadurch wird ein regelmäßiger durchgängiger **Pendelverkehr** zwischen dem Hamburger Hafen und dem Industriegebiet Brunsbüttel-Süd gewährleistet, und zwar rund um die Uhr. Zudem reichen für die gleiche Menge an Containern heute zwei Lkw, während früher drei Lkw erforderlich waren. Dadurch wird also etwas für die Umwelt und zur Entlastung der stark befahrenen B 5 getan.

(Beifall FDP und CDU)

Ich nenne Ihnen ein weiteres Beispiel. Es gibt einen Spediteur, der diese Strecke auch bedienen möchte. Er will auch die Strecke zwischen dem Hamburger Hafen und Brunsbüttel rund um die Uhr bedienen. Das macht er schon jetzt mit seinen normalen Lkw. Er hat sich nun einen Lang-Lkw bestellt. Das erfordert einen gewissen Vorlauf; denn ein Lang-Lkw wird nicht einfach so per Amazon geliefert. Dieser Lang-Lkw kommt in der nächsten Woche.

Er wollte außerdem gern beim Feldversuch mitmachen und hat sich deshalb schon vor langer Zeit ge-

meldet. Ihm hat man gesagt, das dürfe er nicht, weil der Koalitionsvertrag dies ausschließe.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten König?

Oliver Kumbartzky [FDP]:

Nein, jetzt nicht. - Er möchte die gleiche Strecke fahren wie der andere Spediteur auch. Der Unterschied besteht darin, dass er das Industriegebiet Brunsbüttel-Nord anfahren möchte. Das sind 3 km mehr auf der B 5, 3 km mehr auf einem Teilstück, das mehrspurig ist und auf dem sich kein Bahnübergang und keine Kreuzung befinden. So könnte er relativ einfach das Werk in Brunsbüttel-Nord erreichen. Dadurch werden einem Unternehmen Knüppel zwischen die Beine geworfen.

(Beifall FDP und CDU)

Er hat in diese neuen Lkw investiert, darf aber dabei nicht mitmachen. Ich hätte von Wirtschaftsminister Reinhard Meyer nicht erwartet, dass er so etwas durchgehen lässt. Das hätte ich nicht von einer Landesregierung erwartet, die immer wieder betont, sie wolle die **Westküste** stärken. Ihr Geblubber über die Westküsteninitiative können Sie sich wirklich sparen, wenn Sie weiterhin **Unternehmen** auf diese Art und Weise Knüppel zwischen die Beine werfen. - Vielen Dank.

(Beifall FDP und CDU)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass das Wort „Geblubber“ für einen Minister kein parlamentarischer Begriff ist. Ich möchte Sie bitten, das zu unterlassen.

Für einen weiteren Dreiminutenbeitrag hat Herr Abgeordneter Vogt das Wort.

Christopher Vogt [FDP]:

Es geht auch wirklich sehr schnell. - Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte noch auf einige Punkte hinweisen, Herr Kollege Andreassen.

Herr Kollege Meyer, unser heutiges Geburtstagskind, hat darauf hingewiesen: Wir brauchen andere Konzepte; wir müssen andere **Konzepte** verfolgen. Das Problem ist nur: Ich habe vorhin die ganze Zeit bei den Rednern der Koalition nicht herausgehört, welche Konzepte da konkret als Alternative ver-

(Christopher Vogt)

folgt werden sollen. Herr Kollege Dr. Tietze, Sie haben ja recht: Es müssen in Zukunft mehr Güter auf der **Schiene** transportiert werden. Aber ich sehe momentan nicht, wo die Landesregierung dort konkret ansetzt, Herr Kollege Dr. Tietze.

Ich glaube, wir brauchen angesichts der Zunahme, die im Bereich des Güterverkehrs prognostiziert ist, beides: Wir brauchen mehr Güter auf der Schiene, und wir brauchen auch eine effizientere Nutzung der Straße.

Herr Kollege Dr. Tietze, ich weiß nicht, ob Sie mir erklären wollen, dass in Zukunft Pakete auch per Drohne verschickt werden können. Aber ich glaube, dass sind keine Konzepte, die wert sind, verfolgt zu werden.

(Vereinzelter Beifall FDP, CDU und PIRATEN)

Herr Kollege Dr. Tietze, ich möchte auf einen Punkt hinweisen, weil ich ein versöhnlicher Typ bin, gerade in der Adventszeit. Ich akzeptiere das Argument der Landesregierung: Es geht hier um die Vertretung der Landesinteressen. Wenn die Landesregierung das in diesem Punkt so sieht, dann muss ich das akzeptieren. Es bleibt mir nichts anderes übrig, weil Sie unseren Antrag ohnehin ablehnen werden. Aber ich möchte auf einen Punkt hinweisen, Herr Dr. Tietze: Ich erwarte, dass in Zukunft dieses bei jedem Punkt gemacht wird, wo die Landesinteressen nicht so wahrgenommen wurden oder aus Ihrer Sicht missachtet wurden.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP])

Da werden wir in Zukunft ganz genau darauf schauen, und da wird es vielleicht an dem einen oder anderen Punkt noch ganz schön ungemütlich für die Landesregierung werden. - Vielen Dank.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP] und Volker Dornquast [CDU])

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht mehr.

Jetzt hat für die Landesregierung der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Herr Reinhard Meyer, das Wort.

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Das ist ja echt großes Kino hier. Es gibt einen Lieblings-

film von mir: „Und täglich grüßt das Murmeltier“ mit Bill Murray.

(Beifall SPD, SSW und Wolfgang Dudda [PIRATEN] - Christopher Vogt [FDP]: Das ist aber unparlamentarisch, jemanden als Murmeltier zu bezeichnen!)

Der Regierungssprecher hat mich darauf aufmerksam gemacht. Nichts anderes erlebe ich bei diesem Thema **Lang-Lkw** in diesem Landtag. Die politische Kommunikation zu diesem Thema Lang-Lkw - ich will das so deutlich sagen - steht in einem völligen Missverhältnis zur Bedeutung von Transport und Logistik in Schleswig-Holstein. Wir haben genau zwei Unternehmen, die eine Zulassung haben, und darüber führen wir diese Debatte.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Ja, und? - Oliver Kumbartzky [FDP]: Das wird ja geändert!)

Meine Damen und Herren, erlauben Sie mir deshalb, an die politische Logik zu appellieren. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode sind keine Aussagen zum **Feldversuch Lang-Lkw** enthalten. Die Landesregierung kennt keine Nebenabsprachen. Das ist der Fakt.

Meiner Ansicht nach spielt es keine Rolle, warum sich die Verhandlungsrunden dafür entschieden haben, nichts zu Lang-Lkw zu sagen. Für uns in Schleswig-Holstein bedeutet das, dass sich in der Sache nichts ändert. Und das bedeutet in diesem Fall, dass der begonnene Feldversuch zu Ende geführt wird.

(Beifall Volker Dornquast [CDU])

Alle teilnehmenden Unternehmen genießen Bestandsschutz. Das haben wir auch immer an dieser Stelle und anderenorts gesagt. Wozu also die Aufregung?

Um den Fall in Brunsbüttel anzusprechen: Es gibt Unternehmen mit Genehmigung, es gibt genehmigte Strecken. Wir haben gesagt: Alles, was darüber hinausgeht, werden wir nicht neu genehmigen; aber das, was da ist, ist genehmigt. Insofern würde ich mich auch für die Einzelheiten des Falles interessieren. Wenn die Genehmigung da ist, finden wir auch die Wege. Dass es vielleicht eine neue Strecke sein soll, ist eine andere Frage. Die Strecken, die genehmigt sind, bleiben es auch.

Meine Damen und Herren, wenn sich jetzt auf der Bundesebene nichts ändert, warum sollten wir dann von unserer Position abweichen, was die gemeinsame **Klage mit Baden-Württemberg** angeht?

(Minister Reinhard Meyer)

(Zuruf Christopher Vogt [FDP])

Der Klagegrund besteht nach wie vor, und wir werden an der Klage festhalten.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Uli König [PIRATEN])

Es ist hier schon gesagt worden: Das zuständige Bundesministerium hat die Lang-Lkw-Verordnung ohne Beteiligung des Bundesrats erlassen und sich dabei auf eine Ausnahmebestimmung im Straßenverkehrsgesetz berufen. Wir bezweifeln, dass diese Ausnahmebestimmung in einer Verordnung eine hinreichende Ermächtigungsgrundlage für den Erlass dieser **Ausnahmeverordnung** für den Lang-Lkw ist. Auch Sie, meine Damen und Herren von der Opposition, fanden es bei der Reform der Wasser- und Schifffahrtsregelung überhaupt nicht witzig, dass der gleiche Minister, das gleiche Ministerium vieles über eine Verordnung regeln wollte. Auch hier haben wir uns zu Recht dagegen gewehrt, und nichts anderes tun wir hier an dieser Stelle mit diesem Verfahren.

(Beifall SPD)

Meine Damen und Herren, es geht nicht um Fragen der Ästhetik. Das wäre ja ganz schön im wahrsten Sinne des Wortes, Herr Vogt. Es geht auch nicht um eine Lappalie, sondern es geht um fundamentale rechtliche, und zwar **verfassungsrechtliche Fragen** im Verhältnis zwischen den Ländern und dem Bund. Auch ich als Minister bin auf die Verfassung des Landes Schleswig-Holstein vereidigt. Wir tun nichts anderes, als die Rechte zu wahren, die wir als Länder gegenüber dem Bund sehen. Die Landesregierung wird deshalb die Klage vor dem Bundesverfassungsgericht nicht zurückziehen.

In der Sache - um auch darauf noch einmal einzugehen - bleibt es auch bei steigenden Gütermengen natürlich unser Ziel, dass unser Hauptaugenmerk darauf gerichtet sein muss - jedenfalls als Landesregierung -, mehr Güter auf die Schiene zu bringen, mehr Güter auf die Wasserstraßen zu bringen. Das ist ein lohnenswerteres Thema als der Versuch, Lang-Lkw als Transportmittel dauerhaft zu etablieren. Das sage ich ausdrücklich.

(Beifall SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, die Landesregierung betrachtet den Lang-Lkw entsprechend seiner Bedeutung für Transport und Logistik nicht prioritär. Lassen Sie uns über andere, wichtigere Verkehrsthemen wirklich streiten. - Vielen Dank.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Uli König [PIRATEN])

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht.- Es ist beantragt worden, über den Antrag Drucksache 18/1381 (neu) in der Sache abzustimmen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen! - Dann ist dieser Antrag mit den Stimmen der SPD-Fraktion, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der Abgeordneten des SSW und der Piratenfraktion abgelehnt.

Wir kommen jetzt zu Tagesordnungspunkt 46:

Planungsstand der S 4, der AKN(A1)-Elektrifizierung und der StadtRegionalBahn

Bericht der Landesregierung
Drucksache 18/1340

Ich erteile dem Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Herrn Reinhard Meyer, das Wort.

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Herr Präsident, Sie halten mich wirklich auf Trab. Vielen Dank.

(Heiterkeit - Zuruf CDU: Es wäre gut, wenn es klappt!)

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Drei große **Schieneinfrastrukturprojekte** sind das erklärte Ziel der Landesregierung. Diese finden Sie in diesem Bericht auch wieder.

Da haben wir zunächst den **Ausbau der AKN-Linie A 1** von Hamburg-Eidelstedt nach Kaltenkirchen zur S-Bahn-Linie 21 mit einer entsprechenden Durchbindung zur Hamburger Innenstadt. Wo stehen wir bei diesem Projekt?

Ende Oktober wurde die Kosten-Nutzen-Analyse für verschiedene Varianten, die zwischenzeitlich erweitert worden sind, abgeschlossen. Dabei ist ganz wichtig: Wenn der ermittelte Faktor größer als 1 ist, kann die Maßnahme grundsätzlich aus dem **GVFG-Bundesprogramm** gefördert werden. Das bedeutet, die Investitionen der Ausbauvarianten - drei Varianten haben diesen Wert größer 1 - können mit jeweils bis zu 60 % vom Bund gefördert werden.

Drei Varianten, meine Damen und Herren, sogenannte Mitfälle, werden uns in der Zukunft beschäftigen.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Erlauben Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten König?

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Ja.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön, Herr Abgeordneter.

Uli König [PIRATEN]: Vielen Dank, Herr Minister. - Können Sie mir sagen, wie hoch denn dieser Kosten-Nutzen-Faktor ist? Da stand nur: größer 1. Aber das kann jetzt 1,00001 sein oder 2 oder 5 oder was weiß ich.

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Ich habe es jetzt für die einzelnen Mitfälle nicht genau im Kopf. Er liegt deutlich über 1, ich glaube, in zwei Fällen auch deutlich über 1,5. Aber das werden wir im Ausschuss noch darlegen und ausführlich erörtern können. Ich glaube, am 18. Dezember 2015 ist das schon auf der Tagesordnung.

Meine Damen und Herren, drei Varianten: Die erste Variante ist die sogenannte **Verschwenkvariante der S 21** von Eidelstedt in Richtung Quickborn mit den geringsten Investitionskosten von 50 Millionen €. Die zweite Variante ist die Herstellung der **Zweigleisigkeit der AKN-Strecken** in Verknüpfung mit dem Bahnhof Eidelstedt und damit der Durchbindung der AKN. Das kostet ungefähr 61 Millionen € Investitionen. Die durchgehende Zweigleisigkeit schließlich bedeutet eine Zweigleisigkeit der gesamten Strecke und den **Lückenschluss** zwischen Quickborn und Tanneneck mit einem Investitionsvolumen von 75 Millionen €. Alle Varianten setzen voraus, dass auf Hamburger Gebiet eine S-32-Verbindung zwischen Eidelstedt und Elbgaustraße betrieben wird.

Wir stehen nun bei drei Varianten vor der angenehmen Aufgabe, uns mit der Freien und Hansestadt Hamburg auf eine Vorzugsvariante zu verständigen. Dann wird der **Abschlussbericht zur standardisierten Bewertung** vorgelegt werden können. Ich hatte schon erwähnt: Wir haben Gelegenheit, vorher im Wirtschaftsausschuss am 18. Dezember 2013, über diese Varianten gemeinsam zu diskutieren.

Das Bundesverkehrsministerium hat diesen Prozess umfangreich begleitet. Wir reden auch über die Möglichkeit der **Finanzierung aus GVFG-Mitteln**. Wir sind uns ziemlich sicher, dass wir bis zum Jahre 2020 die S 21 zum Fahren bringen können. Wir hoffen, dass wir im Jahr 2020 alle Investitionen werden abgeschlossen haben.

Meine Damen und Herren, für das zweite Großprojekt, die **S-4-Ost**, gibt es insofern einen neuen Stand, als wir, was die Finanzierung der Planungskosten angeht, eine **Verwaltungsvereinbarung** mit der Freien und Hansestadt Hamburg abschließen werden. Beauftragt wird die DB AG. Es geht um 32 Millionen € Planungskosten. Ich hatte schon an anderer Stelle in diesem Hause darauf hingewiesen, dass wir einen Antrag bei der EU-Kommission zur Finanzierung über sogenannte TEN-T-Mittel gestellt haben. Von den 32 Millionen € wird die EU 14,6 Millionen € übernehmen. Das ist sehr erfreulich. Das heißt, für Schleswig-Holstein und Hamburg, die jeweils 50 % der Finanzierung übernehmen, bleiben je 8,7 Millionen € an Kosten übrig.

Sie sehen auch bei diesem Projekt: Es geht voran. Insbesondere das Projekt S-4-Ost mit einem Volumen von 630 Millionen € Investitionskosten ist nicht nur für Hamburg wichtig, das ist vor allem auch für Schleswig-Holstein ein wichtiges Projekt.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SSW und PIRATEN)

Das dritte Projekt, über das wir in diesem Zusammenhang reden, ist die **StadtRegionalBahn** in Kiel. Wir wollen sie mit 25 % Landes-GVFG-Mitteln fördern. Das haben wir immer gesagt. Auch den jährlichen Finanzierungsanteil in Höhe von 6,1 Millionen € wollen wir beibehalten. Dazu ist 2012 eine Arbeitsgruppe eingerichtet worden. Das bisher letzte Gespräch hat am 21. Januar 2013 stattgefunden. Ich sage ausdrücklich: Man kann die nächsten Planungsschritte erst dann einleiten, wenn sich alle Aufgabenträger grundsätzlich positiv für die StadtRegionalBahn ausgesprochen haben. Ich hoffe aber, dass dies in Kürze geschieht. Das bedeutet - ich stelle das noch einmal klar -: Ohne ein klares Bekenntnis aus den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie der kreisfreien Stadt Neumünster können wir eine solche Regionalbahn in Kiel nicht fördern.

(Vereinzelter Beifall CDU, FDP und SSW)

Deswegen müssen wir dafür werben, dass diese Kreise und dass Neumünster davon überzeugt werden, dass wir gemeinsam die StadtRegionalBahn wollen.

(Minister Reinhard Meyer)

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Meine Damen und Herren, Sie sehen drei große Projekte für Schleswig-Holstein, unterschiedliche Bedeutung, unterschiedliche Regionen, aber alle ganz wichtig in der ÖPNV-Politik der Landesregierung. - Vielen Dank.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für den Ursprungsantragssteller, für die CDU-Fraktion, hat der Herr Abgeordnete Volker Dornquast das Wort.

(Beifall Hans-Jörn Arp [CDU])

Volker Dornquast [CDU]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

„Wenn du entdeckst, dass du ein totes Pferd reitest, steige ab.“

Dies ist eine alte Weisheit der Dakota-Indianer. Sie ist heute wieder hochaktuell, obwohl es heute nicht um ein Pferd geht, sondern um ein anderes Verkehrsmittel, nämlich um die StadtRegionalBahn Kiel.

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister, steigen Sie endlich ab! Tot ist tot, da helfen auch keine Wiederbelebungsversuche, wie viele Millionen das Land auch immer für den erwartbaren Defizitausgleich bereitstellen will. Die **StadtRegionalBahn Kiel** findet in der betroffenen Region keinerlei Unterstützung,

(Beifall CDU und FDP)

außer in Kiel selbst, und das auch nur zum Teil, weil das offenkundig völlig unwirtschaftlich und erkennbar ohne spürbaren Effekt für den Nahverkehr ist. Kiel kann sich ein solches Projekt überhaupt nicht leisten.

(Beifall CDU und FDP)

Wenn ich es richtig beurteile, ist der Haushalt 2014 der Stadt Kiel überhaupt nicht genehmigungsfähig. Wenn man das für die nächsten Jahre weiter fortdenkt, ist ein solch teures Projekt, egal wie viel das Land zuschießt, nicht finanzierbar. Es ist schon peinlich, wie die Regierungsparteien immer wieder vergeblich versuchen, die Zustimmung der Gremien der Region mit immer mehr Geld zu erkaufen. Ob diese **Finanzierungsangebote** überhaupt mit

dem Gleichheitsprinzip vereinbar sind, lasse ich hier einmal offen.

Das Festhalten an diesem Projekt ist nicht nur peinlich, sondern es bindet auch Arbeitskraft im Ministerium und in den Gesellschaften, zum Beispiel der LVS, obwohl diese Arbeitskraft in anderen Regionen viel dringender gebraucht wird. Dort warten täglich viele 100.000 **Pendler** darauf, dass die Verbesserung ihrer **Verbindungen in die Metropole** endlich durchgeführt wird. Die Straßen bei uns sind jeden Morgen übervoll. Tägliche Staumeldungen auf der A 1, der A 7, auch der A 23 von bis zu 8 oder 10 km - je nachdem - sind normal. Die verbesserte **Attraktivität der Schienenverbindungen** wird hier Abhilfe schaffen können. Doch die Landesregierung verschläft diese Projekte oder macht sie nicht so zügig, wie es sein könnte.

Der Bau der S 4, für den 630 Millionen € vorgesehen sind, soll nunmehr 2020 beginnen und sechs Jahre dauern. Das ist viel zu spät, und es dauert zu lange. Das kann und muss schneller gehen. Die A 1, also die S 21 mit 50 bis 75 Millionen € Investitionskosten - wir sind für die Variante der 75 Millionen €

(Beate Raudies [SPD]: Ach nee!)

- ich sage auch gleich, warum -, soll 2020 fertig sein, wie wir gerade gehört haben. Das ist ebenfalls viel zu spät. Doch bei der LVS oder beim Land wurde die **Machbarkeitsstudie**, die als Basis dient, über ein Jahr hinausgezögert. Weitere Untersuchungen seien erforderlich gewesen, war die Begründung. Doch bereits im Mai 2013 hat unser Verkehrsminister öffentlich die positiven Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie dargestellt. Im Bundestagswahlkampf protzte der Hamburger Kollege ebenfalls mit diesen Ergebnissen. Trotz mehrfach gestellter Kleiner Anfragen ließ man den Landtag im Dunkeln.

In der letzten Sitzung des Wirtschaftsausschusses wurde vom Minister verkündet, das Ergebnis der Machbarkeitsstudie sei seit fünf Wochen im Hause. Auf dem Dienstwege wurde uns anschließend erklärt, sie sei noch gar nicht da. Ich sage allerdings ausdrücklich, Herr Meyer, ich danke Ihnen sehr, dass Sie mich daraufhin angerufen und mir erklärt haben, wie es zu diesem Missverständnis gekommen ist.

Trotzdem wurde mit den vermeintlichen Ergebnissen dieser Machbarkeitsstudie immer wieder, auch in den letzten Tagen, in der Presse gearbeitet. Ich erwarte zukünftig, dass der Landtag, zumindest wenn ein Berichtsantrag angenommen worden ist,

(Volker Dornquast)

und zwar einstimmig, sofort informiert wird und nicht die Presse mit unseriösen Anfütterversuchen mit dem Thema beschäftigt wird.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter Dornquast, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Dolgner?

Volker Dornquast [CDU]:

Gern.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön.

Dr. Kai Dolgner [SPD]: Herr Kollege, bevor Sie hier behaupten, dass niemand in der Region außer Kiel die Stadtbahn will und sie grundsätzlich ablehnt, gebe ich Ihnen den sachdienlichen Hinweis, sich mit der Pressemitteilung des Kreises Rendsburg-Eckernförde mit der grundsätzlichen Begrüßung der Idee der StadtRegionalBahn zu beschäftigen. Sie wurde übrigens von der CDU-Fraktion, der SPD-Fraktion, von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem SSW, den PIRATEN und der LINKEN herausgegeben. Einzig die FDP-Fraktion im Kreistag Rendsburg-Eckernförde lehnt die StadtRegionalBahn kategorisch ab. Aber die FDP stellt wie in den meisten Parlamenten nicht die absolute Mehrheit.

(Anita Klahn [FDP]: Was ist das denn? - Christopher Vogt [FDP]: Wie die SPD übrigens auch!)

Insofern ist Ihre Aussage in diesem Punkt faktisch falsch.

Volker Dornquast [CDU]:

Wir schauen einmal. Schönen Dank für den Hinweis.

Meine Damen und Herren, ich fordere für die CDU, dass die **AKN-Maßnahme** bis 2018 fertiggestellt wird, sodass wir auf dieser AKN-Strecke wirklich elektrisch angetrieben fahren können.

Bei dieser Gelegenheit - jetzt komme ich kurz zu den 75 Millionen € -: Wir brauchen in **Ellerau** endlich eine Lösung der Situation, die dort unerträglich ist, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene und für die Fußgänger. Aus diesem Grunde muss hier etwas getan werden.

Weil wir gerade von einem Einzelprojekt sprechen, möchte ich auf etwas hinweisen, auch wenn es nichts mit der Elektrifizierung zu tun hat: Auch die Strecke über Kaltenkirchen hinaus nach Norden bedarf dringender Verbesserungsmaßnahmen. Dies gilt insbesondere angesichts der Ausbaumaßnahmen der A 7. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die SPD-Fraktion hat Herr Abgeordneter Kai Vogel das Wort.

Kai Vogel [SPD]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Über den Antrag der CDU habe ich mich in diesem Fall sehr gefreut. Sie wissen ja, dass die S 4, die AKN-Entwicklung zur S 21 und die StadtRegionalBahn zu unseren Lieblingsprojekten gehören.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Daher sind wir glücklich über jede Gelegenheit, über diese Projekte zu sprechen. Danke, es gibt Gutes zu berichten.

Herr Minister Meyer, vielen Dank für Ihren Bericht. Sie haben deutlich gemacht, dass diese Projekte auf einem guten Weg sind. Sorgfalt geht auch hier vor Schnelligkeit, und ich möchte die Gelegenheit nutzen, auf die A 20 hinzuweisen. Wenn die damalige Landesregierung sorgfältiger geplant und nicht voreilig Trassenalternativen verworfen und sich dem Umweltschutz gegenüber taub gestellt hätte, dann wären wir jetzt schon viel weiter. Es gilt also: Sorgfalt vor Schnelligkeit und vor allem gute Kommunikation in alle Richtungen. Das gehört zu dem Handwerkszeug, mit dem die Planung von heute für morgen gemacht wird.

Das ist umso wichtiger, als alle drei Projekte **Kooperationsprojekte** sind: Bei der S 4 und der AKN sprechen wir über die Zusammenarbeit mit Hamburg. Bei der StadtRegionalBahn geht es darum, die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde und die Stadt Neumünster besser mit der Landeshauptstadt Kiel zu vernetzen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie wissen, dass sich die drei Parteien, die unsere Koalition tragen, eine Stärkung der öffentlichen Verkehre auf die Fahne geschrieben haben. Der echte Norden wird ein gutes Stück ökologischer und nachhaltiger, auch

(Kai Vogel)

in Fragen der **Mobilität**. Dazu gehört auch, die Verkehre vom Ziel her zu denken. Zu fragen ist: Wie muss unsere Mobilitätspolitik beschaffen sein, damit gutes Leben und gute Arbeit in Schleswig-Holstein unterstützt werden? Planung ist kein Selbstzweck.

Bei der **AKN-Elektrifizierung** geht es in dieser Phase um die Fragen wie und wann. Die Partner sind sich einig darüber, dass die Projekte kommen müssen, um die Verkehre in der **Metropolregion** zu stärken und für die Zukunft aufzustellen. Ich möchte an dieser Stelle noch einmal sehr deutlich machen, dass die S 4 und die S 21 aus schleswig-holsteinischer Perspektive immer im Zusammenhang diskutiert werden müssen.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Wir haben es hier im Landtag betont: Es geht uns um die Mobilität der Pendlerinnen und Pendler in der Metropolregion. Nutzerinnen und Nutzer der Verbindungen sind vor allem Menschen, die in Schleswig-Holstein wohnen und in Hamburg arbeiten. Wir setzen dabei auf vernetzte Verkehre, den verabredeten Ausbau der S 4 zwischen Bad Oldesloe und Elmshorn und auf den Ausbau der AKN zur S 21.

Bei der StadtRegionalBahn geht es um eine andere Region und um andere Akteure. Das Ziel ist gleich, es geht um Mobilität zum Nutzen der Menschen. Das Land ist in dieser Phase allerdings nicht in erster Linie gefragt. Ich sagte es bereits: Die Kreise und kreisfreien Städte müssen sich verständigen, ob sie das Projekt im Grundsatz mittragen wollen oder nicht. Dann - und nur dann - kann die LVS tätig werden. Dann muss eine Planungsgesellschaft gegründet werden. Ein Projekt wie die StadtRegionalBahn sollte nicht ohne breiten Konsens in den beteiligten Regionen umgesetzt werden.

(Beifall Uli König [PIRATEN])

Wenn es darum geht, Mobilität in Zukunft besser zu machen und nachhaltiger und serviceorientierter zu gestalten, dann kommt es vor allem auf die **Akzeptanz** an. Ich bin sehr froh, dass zur Planung heutzutage eine gute und dialogorientierte Kommunikation gehört. Früher war eben doch nicht alles besser.

(Beifall Dr. Ralf Stegner [SPD])

Minister Meyer hat dargelegt, welche Schritte die Landesregierung bisher unternommen hat, um die drei Projekte AKN-Elektrifizierung, S 4 und StadtRegionalBahn zu entwickeln. Ich glaube, wir haben

verstanden, dass die Verkehrsplanung im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie in besten Händen ist. Wir danken Minister Meyer und seinem Team für den Bericht und schlagen Überweisung in den Ausschuss vor. - Vielen Dank.

(Beifall SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Herr Abgeordneter Dr. Andreas Tietze das Wort.

(Beifall Christopher Vogt [FDP])

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Vielen Dank, Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Minister Meyer, herzlichen Dank für den Bericht, den Sie hier erstattet haben. Ich stelle fest, die drei großen Schienenprojekte, die Big Three, sind gut auf der Spur.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Peter Eichstädt [SPD])

Wenn Sie uns gegeneinander ausspielen wollen, dann wird Ihnen das nicht gelingen. Das eine Projekt ist nicht wichtiger als das andere. Wer den Bericht von Herrn Minister gehört hat, der weiß, dass alle drei Projekte auf Augenhöhe sind. Alle drei Projekte sind **zentrale Infrastrukturprojekte** dieses Landes, und das ist gut so. Sie sind ein zentraler Beitrag zur Verkehrswende, die wir bewerkstelligen.

Zur S 4: Ich glaube, bei der S 4 müssen wir mehrdimensional denken. Das ist nicht nur ein Nahverkehrsprojekt. Die S 4 ist der Grundstein für die Mobilität von Millionen Menschen in der **Metropolregion Hamburg**, in dem sich entwickelnden Planungsraum III. Im Übrigen hat die S 4 auch eine Bedeutung für die Güterzüge. Denken wir an die skandinavischen Güterzüge, die durch Hamburg und um Hamburg herum müssen. Da ist ein Engpass, wir brauchen eine Entlastung des Knotens Hamburg.

Wenn wir über die S 4 reden, dann reden wir auch über internationale **EuroCity-Verkehre**, um die Metropolen Hamburg und Kopenhagen miteinander zu verbinden. Wer schneller auf der Schiene unterwegs ist, der fliegt nicht und nutzt die Bahn. Daher ist dieses Projekt ein Schlüsselprojekt, das ist klar. Mit der S 4 muss es vorangehen. Der Herr Minister hat dazu entsprechende Ausführungen gemacht.

(Dr. Andreas Tietze)

Ich komme zur **S 21**: Für mich ist dies ein zentrales Projekt. In Anbetracht der Baumaßnahmen auf der A 7 werden wir eine riesige Problemlage bekommen. Bei der **Überdeckelung der A 7** bei Hamburg werden sich die Autos stauen. Hier brauchen wir dringend ÖPNV-Alternativen. Wir müssen den Pendlerinnen und den Pendlern Alternativen anbieten. Niedersachsen hat einen Erfolg bei der Verkehrsanbindung von Stade erzielt. Wer diesen Erfolg sieht, der stellt fest: Wir brauchen dringend schnelle und direkte Verbindungen in die Stadt ohne Umsteigenotwendigkeiten. Das ist eine moderne Verkehrspolitik. Deshalb ist die S 21 auch unter dem Gesichtspunkt der Zukunftsperspektive, die Mobilität im Hamburger Raum zu verbessern, ein Schlüsselprojekt dieser Regierung.

Ich komme zur **StadtRegionalBahn**, darauf warten Sie bestimmt schon. Liebe Kolleginnen und Kollegen, die StadtRegionalBahn ist tatsächlich ein Paradebeispiel für eine moderne Verkehrspolitik.

(Zurufe CDU)

- Das ist klar. Wir brauchen nicht nur eine Bahn für Kiel. Wenn das der Fall wäre, dann würde ich diese Bahn nicht befürworten, das sage ich ganz deutlich. Sie macht nur Sinn, wenn sie eine Landesbahn ist. Sie macht keinen Sinn, wenn sie lediglich eine Stadtbahn ist. Hier gebe ich Ihnen recht. Ich frage aber auch: Was ist die **verkehrspolitische Vision** hinter der StadtRegionalBahn? - Das ist ein Schienenverkehrsträger, der gleichzeitig in der Stadt und auf langen Strecken fahren kann. Das ist der große Charme der StadtRegionalBahn. Sie ist in der Innenstadt und auf der Schienenfernstrecke nutzbar. Man kann also im Fernverkehr direkt in die Stadtzentren fahren.

(Beifall Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Wenn wir jetzt nicht nur klein, sondern groß denken, dann können wir irgendwann eine Erweiterung der Verbindung von Eckernförde nach Flensburg überlegen. Gleiches gilt für eine Erweiterung im Bereich Neumünster-Hamburg. Wir können hier größer denken und sagen: Wir haben ein Verkehrsmittel, mit dem wir die **Metropole** insgesamt als **Wirtschaftsraum** entwickeln. Das ist ein zentrales Innovationsprojekt.

Es wird immer gesagt: Herr Tietze, es gibt einen Bürgerentscheid, den werden Sie doch fürchten. Nein, ich habe vor so einem Bürgerentscheid überhaupt keine Angst. Wenn wir diese Frage den Bürgern wirklich vorlegen, dann habe ich keine Angst, dass wir diesen Bürgerentscheid verlieren werden.

Wir müssen nun den 34.000 Studentinnen und Studenten in dieser nur Stadt sagen: Liebe Freunde, ihr bekommt hier ein richtiges Leckerli. Ihr bekommt die Möglichkeit, nicht nur in Kiel zu wohnen, sondern auch auf die Peripherie auszuweichen. Ihr bekommt ein Infrastrukturprojekt, durch das ihr schnell zur Uni kommt. Diese Möglichkeit funktioniert günstig über das Semesterticket. Das wird dieser wachsenden Stadt nutzen. Wenn wir Studentinnen und Studenten halten wollen, dann brauchen wir diese Innovation.

Ich bin auch sicher, dass dann, wenn wir den Kaufleuten richtig erklären, welche Wirkungen dies auch für den Einzelhandel hat, deutlich wird, dass das ein Projekt ist, das der Region eine hohe **Wertschöpfung** bringen wird. Ich habe daher gar keine Angst vor einer **Bürgerbefragung**. Man muss dies den Bürgerinnen und Bürgern nur richtig erklären. Ich bin daher sehr dafür, dass wir dieses zentrale Projekt nicht als StadtRegionalBahn-Projekt sehen, sondern als Regionen- und Landesprojekt.

Auch das wird Sie verwundern: Nehmen Sie zur Kenntnis, dass es politisch Bewegung gibt. Herr Dolgner hat es gesagt, das gilt für Rendsburg-Eckernförde. Ich sage, es gibt auch in Plön politische Bewegung.

Es gibt auch Bewegung bei der Stadt Neumünster. Da muss man vielleicht stärker darüber reden, wie man auch Neumünster an diese Metropolregion heranbringen kann, vor allem mit Blick auf das Outlet Center. Wenn man dies klug macht, ist das jedenfalls eine Initiierung zu einer Wertschöpfung, die wir in der Region gut gebrauchen können. Sie dient unserer Wirtschaft, sie dient der Verkehrswende, sie macht die innerstädtischen Verkehre CO₂-ärmer. Deshalb ist es ein gutes Projekt.

Entschuldigen Sie die Leidenschaft, die ich hier an den Tag gelegt habe. Aber das muss man an dieser Stelle auch einmal sagen. - Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für die FDP-Fraktion hat der Abgeordnete Christopher Vogt.

Christopher Vogt [FDP]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist für mich immer eine außerordentliche Freude, nach dem Kollegen Dr. Tietze zu sprechen, gerade weil er so leidenschaftlich sein kann. Aber ich bin mir

(Christopher Vogt)

nicht so sicher, ob die Kieler Studentinnen und Studenten seine Leckerlis tatsächlich haben wollen.

(Beifall FDP)

Ich glaube, an der Stelle ist der Kollege Dr. Tietze leicht über das Ziel hinausgeschossen. Aber sei es drum.

Auch ich bedanke mich bei der Landesregierung, bei dem Minister und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den Bericht. Seit Jahren sind sich alle Fraktionen nicht nur in diesem Hohen Hause, sondern auch in der Hamburger Bürgerschaft darüber einig, dass der **Ausbau der S 4** im Osten Hamburgs und auch der **Ausbau der AKN-Linie A 1 zur S 21** für den Großraum Hamburg von großer Bedeutung sind und diese beiden Projekte deshalb auch vorangetrieben werden müssen.

Ich bin erstaunt darüber, dass auch der Kollege Dr. Tietze erkannt hat, dass die S 4 auch für die skandinavischen Güterzüge ganz wichtig ist und er trotzdem dafür ist, auch wenn bei der S 4 vor allem das Interesse Hamburgs sehr groß ist und die S 21 vor allem von der schleswig-holsteinischen Seite gefordert wird, und zwar sehr laut und schon seit Jahren. Es ist gut, dass es bei beiden Projekten weiter vorangeht und die Unterstützung für diese beiden Projekte in allen Parteien und auch in beiden Bundesländern vorhanden ist.

Dies unterscheidet diese beiden Projekte doch relativ deutlich, Herr Dr. Tietze, von der Kieler Stadt-RegionalBahn, bei der dies so nicht der Fall ist. Sie meinen, das werde schon noch mehr werden, ich dagegen bin der Auffassung, es wird nicht mehr werden.

(Beifall FDP)

Herr Kollege Dr. Tietze, Sie haben darauf hingewiesen, dass sich die Prioritätenliste der Landesregierung im SPNV-Bereich mit dem Eintritt Ihrer Partei in die Landesregierung etwas verschoben hat. Mit der Aufnahme der StadtRegionalBahn als vermeintlich gleichwertiges Projekt neben S 4 und S 21 wurden diese ja nicht gerade wahrscheinlicher.

Auch wenn der Bericht der Landesregierung äußerst übersichtlich und - so will ich einmal sagen - ressourcenschonend daherkommt, beinhaltet er doch einige interessante aktuelle Informationen zu den drei großen **SPNV-Projekten** in unserem Bundesland.

Besonders dankbar bin ich für die Klarstellung, dass es - anders als gelegentlich dargestellt - selbst-

verständlich eine direkte Mittelkonkurrenz gibt. Da mir persönlich Polemik völlig fremd ist

(Lachen PIRATEN - Beifall Dr. Heiner Garg [FDP])

- ich weiß gar nicht, warum Sie hier lachen -, würde ich die **StadtRegionalBahn** niemals als „Bimmelbahn“ verhöhnen, wie es andere Kollegen böserweise getan haben. Ich finde, die StadtRegionalBahn ist ein sehr schönes, ein sehr interessantes Projekt, das jedoch nicht wirklich notwendig und auch nicht realisierbar ist, wenn man realistisch an die Sache herangeht.

Dass die Landesregierung die StadtRegionalBahn nun in ihrem Bericht erneut mit der S 21 und der S 4 auf eine Stufe stellt, grenzt mittlerweile an Realitätsverweigerung.

(Beifall FDP und Uli König [PIRATEN])

Selbst die Grünen - so durften wir zur Kenntnis nehmen - haben in einem Beschluss auf ihrem jüngsten Kleinen Parteitag in Kiel zwar die S 21 und die S 4 erwähnt, aber die StadtRegionalBahn anscheinend bewusst nicht mehr.

Meine Damen und Herren, seit 2001, also seit mittlerweile mehr als zwölf Jahren, prüfen und prüfen die Umlandkreise Kiels dieses Projekt. Und obwohl die neue Landesregierung einen noch größeren Teil des jährlichen Defizits von rund 14 Millionen bis 15 Millionen € übernehmen möchte, gibt es noch immer keine Zustimmung. Das wird sich aus meiner Sicht angesichts der finanziellen Situation dieser Kommunen und der Pläne des Innenministers beim FAG auch nicht ändern.

Ich muss an dieser Stelle einmal aus dem schriftlichen Bericht zitieren, weil einige Mitarbeiter des Ministeriums offenbar wirklich Humor haben. Auf den Seiten 6 und 7 heißt es zur StadtRegionalBahn:

„Am 21. Januar 2013 fand zu diesem Thema das letzte Gespräch mit allen Beteiligten im Kieler Rathaus statt. Die Haltung der beiden beteiligten Kreise und der Stadt Neumünster zum Projekt ist weiterhin offen. Es wurde deutlich gemacht, dass vor der Kommunalwahl aus den kommunalen Gremien keine positiven Beschlüsse zur SRB erwartet werden können. Daher wurde vereinbart, die Gremien in den Kreisen erst nach der Kommunalwahl zu beteiligen. Nach Kenntnis der Landesregierung ist der Meinungsbildungsprozess in den Kreisen noch nicht abgeschlossen.“

(Christopher Vogt)

Also, Herr Dr. Tietze, das ist ja nun wirklich überzeugend, wie sehr dieses Projekt in den Kreisen gewollt wird, wenn sich die Parteien vor der Wahl nicht dazu outen können und erst nach der Wahl darüber gesprochen werden kann. Ich muss ganz ehrlich sagen, das ist wirklich Dialogkultur und Bürgerbeteiligung, wie wir sie uns wünschen.

(Beifall FDP)

Präsident Klaus Schlie:

Herr Abgeordneter Vogt, gestatten Sie aus der Tradition heraus eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Tietze?

Christopher Vogt [FDP]:

Ja. Wir können uns ab jetzt gern auch als regelmäßiges Forum installieren, Herr Dr. Tietze.

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ich glaube, dann würde mir die Lust doch schwinden. - Herr Kollege Vogt, habe ich Sie richtig verstanden? Die FDP ist ja seinerzeit in den Kommunalwahlkampf mit der Losung gezogen „Die StadtRegionalBahn verhindern - FDP wählen“. Bei der CDU klang das ähnlich; auch diese hatte den Slogan „StadtRegionalBahn verhindern - CDU wählen“. Würden Sie mir freundlicherweise erklären, wie die Mehrheitsverhältnisse in der Kieler Ratsversammlung jetzt aussehen und ob Ihr Kommunalwahlziel, Ihre Wahl in das Kommunalparlament mithilfe der StadtRegionalBahn zu erreichen, erfolgreich war?

- Herr Kollege Dr. Tietze, es gilt das, was ich gestern schon gesagt habe: Immer dann, wenn Sie mich fragen, ob Sie mich richtig verstanden hätten, haben Sie mich nicht richtig verstanden. Ich glaube, dies können wir pauschal so festhalten; denn das ist bisher immer der Fall gewesen. Ich glaube, das wird sich auch nicht großartig ändern,

(Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ach, wir haben uns bisher doch ganz gut verstanden!)

weil Sie immer Ihre bestimmten Interessen im Auge haben.

Hier haben Sie mich deshalb falsch verstanden, weil die FDP nicht plakatiert hat „StadtRegionalBahn - Nein Danke!“, sondern das hat die CDU plakatiert. Die FDP hat plakatiert „Bürgerentscheid zur StadtRegionalBahn“. Und der kommt ja jetzt

auch. Nach der Wahl hat sich Rot-Grün-Blau dem gewaltigen Druck der Kieler FDP gebeugt und wird jetzt einen Bürgerentscheid durchführen.

(Beifall FDP)

Insofern haben Sie mich falsch verstanden. Aber ich freue mich, dass ich Sie erneut aufklären konnte, Herr Dr. Tietze.

Meine Damen und Herren, ein Ende des Trauerspiels bei der StadtRegionalBahn ist ja - unabhängig von dem grünen Parteitagsbeschluss, in dem sie nicht mehr enthalten ist - bereits absehbar. Es gibt ja mittlerweile den Entschluss, einen Bürgerentscheid durchzuführen. Herr Tietze, anders als Sie glaube ich, dass die Kielerinnen und Kieler intelligent genug sind, sich am Ende nach Abwägung aller Argumente richtig entscheiden und das Projekt im Sinne von Stadt und Land ablehnen werden. Das wäre dann auch die gesichtswahrende Exit-Option für SPD, Grüne und SSW.

Ich fordere die Landesregierung auf, kein weiteres Geld mehr für dieses Projekt zu verschwenden.

(Beifall FDP)

Wir werden uns - der Minister hat darauf hingewiesen - in der Tat über die S 21 in der kommenden Woche noch einmal im Ausschuss unterhalten. Ende Januar - auch darauf möchte ich hinweisen - werden wir uns als Wirtschaftsausschuss mit den Kolleginnen und Kollegen aus dem Hamburger Verkehrsausschuss zusammensetzen, und dann werden wir uns mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sowohl über die S 4 als auch über die S 21 unterhalten.

Herr Kollege Dr. Tietze, leider haben die Kolleginnen und Kollegen aus Hamburg an der StadtRegionalBahn aus berechtigten Gründen kein Interesse. Aber über die beiden anderen Projekte werden wir uns mit den Hamburgern austauschen. Ich glaube, wir werden diese beiden Projekte nicht nur auf der Regierungsseite, sondern auch auf der Parlamentsseite weiter vorantreiben. - Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall FDP)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für die Fraktion der PIRATEN hat der Abgeordnete Uli König.

Uli König [PIRATEN]:

Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Präsident! Die PIRATEN stehen für den Ausbau und die **Reaktivierung von Bahnstrecken**. Das können Sie so wortwörtlich in unserem Wahlprogramm nachlesen. Daher stehen wir den Projekten, um die es hier geht, grundsätzlich positiv gegenüber. Ich werde kurz auf die einzelnen Projekte eingehen.

Der **Ausbau der S 4** ist ein richtiges und wichtiges Projekt, um die Kapazitäten der Schienenverbindung zwischen Hamburg und Bad Oldesloe an die Nachfrage anzupassen.

Angesichts der kontinuierlich steigenden Mieten in Hamburg wird bezahlbarer und schnell erreichbarer Wohnraum entlang der bestehenden Verkehrsachsen immer wichtiger. Dies wird die S 4 ermöglichen. Deswegen brauchen wir die S 4. Und deswegen stehen wir PIRATEN hinter der S 4.

(Beifall PIRATEN)

Dabei müssen wir bedenken, dass wir hier in direkter Konkurrenz zu Niedersachsen stehen. Je besser die Anbindung, desto mehr Arbeitnehmer ziehen nach Schleswig-Holstein. Bad Oldesloe, Bargtheide oder Ahrensburg müssen sich direkt mit Buxtehude, Buchholz oder Lüneburg messen lassen.

Abgesehen davon, dass wir die S 4 brauchen, bin ich jedoch gespannt, wie sich die Kosten für den Bau der S 4 entwickeln werden. 2002 wurden diese von der Deutschen Bahn in einer Machbarkeitsstudie auf grob 350 Millionen € beziffert; jetzt sind wir bei über 600 Millionen €. Ich würde mich sehr wundern, wenn wir am Ende unter einer Milliarde Baukosten blieben.

Ähnliches gilt auch für den **Ausbau der AKN-Linie A 1 zur S 21** von Eidelstedt nach Kaltenkirchen. Der Ausbau ist wichtig, um den ÖPNV für **Pendler** noch attraktiver zu machen, Herr Arp.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

So wird dieser Ausbau ab 2020 die Straße entlasten und den Wohnraum im Einzugsbereich der Linie deutlich aufwerten. Die Fahrgastzahlen der beiden zum Hauptbahnhof durchgehenden Züge zeigen, dass es wichtig ist, eine Lösung zu schaffen, die den Hamburger Hauptbahnhof direkt anbindet. Auch ein Zehnminutentakt bis Quickborn erscheint mir sinnvoll.

Was mich hier noch interessieren würde - das habe ich Herrn Minister Meyer vorhin schon gefragt -: Wie hoch ist denn der Kosten-Nutzen-Faktor genau

bei den einzelnen Varianten? „Größer 1“ ist sehr vage. Ich freue mich darauf, im Ausschuss mehr Details von Ihnen zu hören. Das haben Sie vorhin schon versprochen. Außerdem kann ich aus dem Bericht nicht erkennen, ob der Mitfall 3 auch eine Zehnminutentaktung umfasst. Auch wäre ich gespannt, wie es aussieht.

Wir können also festhalten: Die S 4 und die AKN A 1 sind wichtig und auf einem guten Weg.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Bei der **StadtRegionalBahn** - oder wie ich gerade von Herrn Tietze gehört habe, „Landregionalbahn“ - sehe ich das jedoch deutlich kritischer. Das geht schon mit der Finanzierung los. Eine Realisierung als Public Private Partnership lehnen wir PIRATEN ab.

(Beifall PIRATEN)

Unser Ziel muss das Gemeinwohl sein, das Sicherstellen von umweltschonender und bezahlbarer Mobilität. Ein Unternehmen hat als Ziel nur die Gewinnmaximierung. Hier wurden in der Vergangenheit schon zu oft Gewinne privatisiert und Verluste sozialisiert. Die Verträge, die dies regeln, werden mit Verweis auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Geheimen verhandelt und unter Verschluss gehalten. Wir Abgeordnete haben weder die Fachkenntnis noch die zeitlichen Mittel, diese Verträge ernsthaft zu prüfen. Die Bevölkerung bekommt diese Verträge aber erst zu Gesicht, wenn diese durch einen mutigen Whistleblower veröffentlicht werden, und dann ist es meistens schon zu spät.

(Beifall PIRATEN)

Mit einer Realisierung der StadtRegionalBahn verschieben Sie die Kosten noch weiter in die Zukunft als bei einer normalen Finanzierung. Sie nehmen kommenden Generationen Handlungsspielräume, ähnlich wie die Generationen vor uns das schon mit uns gemacht haben. Die Schuldenbremse wird hier elegant umgangen.

Geldgeber für PPP-Projekte erwarten eine Rendite, die typischerweise mit 10 % und mehr kalkuliert wird. Diese Rendite müssen dann die Bürgerinnen und Bürger erwirtschaften. Statt auf Finanztricks wie Public Private Partnership zu setzen, sollte die Landesregierung ihre Projekte lieber solide durchfinanzieren.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Entweder wir können uns ein Projekt leisten oder halt nicht. Wir müssen auch bedenken, dass jede neu geschaffene Infrastruktur instand gehalten wer-

(Uli König)

den muss. Die Politik darf nicht nur neu bauen und rote Bändchen durchschneiden.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN] und Torge Schmidt [PIRATEN])

Auch die laufenden Kosten müssen solide finanziert werden. Wenn wir eine neue Straße bauen, müssen wir diese auch instand halten und nach gewisser Zeit komplett sanieren, sonst fangen die Bürger wieder an, Schlaglöcher nach uns zu benennen. Das Gleiche gilt für StadtRegionalBahn und Universitäten.

Was ich damit sagen will: Jede **Infrastruktur** verursacht **Folgekosten**, die wir den kommenden Generationen aufbürden. Stellen Sie bei der StadtRegionalBahn die Bürger nicht vor vollendete Tatsachen! Finanzieren Sie sie solide durch, führen Sie einen Bürgerentscheid durch, um festzustellen, ob die Bürger wirklich bereit sind, den Preis für die StadtRegionalBahn zu zahlen!

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Präsident Klaus Schlie:

Herr Kollege!

Uli König [PIRATEN]:

Ich bin gleich fertig. Ich fasse zusammen: Sowohl die S 4 als auch den Ausbau der AKN A 1 halten wir PIRATEN für den richtigen Weg. Dies sind zwei gute und richtige Projekte, die den ÖPNV voranbringen und die Region aufwerten. Die StadtRegionalBahn sehen wir deutlich kritischer. Ich sehe weder eine seriöse Finanzierung, noch bin ich mir sicher, dass die Bevölkerung dahintersteht. - Vielen Dank für die Aufmerksamkeit, falls sie denn da war.

(Beifall PIRATEN - Katja Rathje-Hoffmann [CDU]: Ja, sie war da!)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für die Abgeordneten des SSW hat Herr Abgeordneter Flemming Meyer.

Flemming Meyer [SSW]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Generell gilt es, den Pendlerinnen und Pendlern in Schleswig-Holstein ein kostengünstiges, leistungsfähiges und dichtes Nahverkehrsangebot zur Verfügung zu stellen. Das ist unsere gemeinsame Aufgabe, und das ist eines der Ziele einer zukunftsfesten Verkehrspolitik. Niemand sollte

in unserem Flächenland gezwungen sein, ein Jobangebot wegen eines ungünstigen ÖPNV-Taktes ablehnen zu müssen. Aus diesen Gründen ist es richtig, den **Nahverkehr** als attraktive Alternative zum Individualverkehr weiter auszubauen. Genau das tut diese Landesregierung, und das sogar mit Nachdruck.

Im Koalitionsvertrag ist der **Ausbau der S 4** namentlich genannt. Es gibt keine Veranlassung, die Landesregierung nicht beim Wort zu nehmen; die Planungen sind im Zeitplan, wie wir es vom Minister gehört haben.

Bereits im letzten Jahr haben wir uns mit dem Bundesverkehrswegeplan und den entsprechenden Projekten des Landes in einer Landtagsdebatte beschäftigt. Seitdem hat sich nicht viel geändert: Wir haben nach wie vor hohe Pendlerzahlen, gerade von und nach Hamburg - dort sogar steigend. Die S 4 ist für Schleswig-Holstein und Hamburg weiterhin von großer Bedeutung, sodass ein Ausbau auf der Hand liegt. Bereits 2010 hat der Schleswig-Holsteinische Landtag fraktionsübergreifend für den Ausbau der S 4 nach Ahrensburg gestimmt. Im Oktober hat die EU-Kommission beschlossen, die S 4 als eines von insgesamt 30 Projekten im Rahmen der Neuausrichtung der Transeuropäischen Verkehrsnetze zu fördern. Diesem Beschluss folgte die Zusage einer finanziellen Beteiligung an den Planungskosten in Höhe von 14,6 Millionen €. Ich bin davon überzeugt, dass dieses Verkehrsprojekt im wahrsten Sinne des Wortes auf dem richtigen Weg ist.

Ähnliches gilt für den **Ausbau der AKN-Linie** nach Kaltenkirchen. Herr Minister Meyer hat ausführlich auf die Alternativen hingewiesen. Wir werden sie am Mittwoch im Ausschuss noch einmal ausführlich diskutieren. Deshalb werde ich jetzt darauf verzichten, die hier näher zu erläutern. Beide Projekte befinden sich auf einem guten Weg. Die Frage ist naheliegend, warum die CDU auf eine Debatte drängt, wenn wir uns doch im Prinzip alle einig sind und die Landesregierung die Realisierung dieser wichtigen Projekte erkennbar vorantreibt.

Die Antwort zeigt sich in der Antragsbegründung. Dort stellt die CDU fest, dass alle drei Projekte, also der Ausbau der S 4, die Elektrifizierung und die StadtRegionalBahn, gleichzeitig nicht umzusetzen seien. Würde man alle drei Projekte mit gleicher Kraft vorantreiben wollen, drohte, dass sich das Land verzetteln und sich dann womöglich bei allen drei Verkehrsprojekten Verzögerungen ergeben würden.

(Flemming Meyer)

Aus den Redebeiträgen wird auch ganz klar, dass man gern auf die **StadtRegionalBahn** verzichten würde. Tatsächlich scheint es so zu sein, dass sich zwangsläufig eine Priorisierung ergeben würde, denn bezüglich der StadtRegionalBahn Kiel sind wir noch nicht ganz dort, wo wir sein wollten. Noch sind nämlich nicht alle betroffenen Kommunen von diesem Projekt überzeugt. Ganz offensichtlich empfindet der Kieler Rand die derzeitige Verkehrssituation noch nicht als so belastend, wie man das im Gegensatz dazu immer wieder von Hamburgs Nachbarn hört. In Sachen Stadtbahn hat die Region selbst noch nicht alle Unklarheiten beseitigt.

Dass der Landtag das jetzt quasi von oben herab stellvertretend erledigte, hielt ich für unangemessen und falsch. Die Bewegung sollte wohl eher von der anderen Seite her erfolgen, also von unten nach oben - in die eine oder andere Richtung. Jetzt wird es dazu einen Bürgerentscheid geben. Was den Finanzierungsvorschlag im Rahmen eines ÖPP-Projekts angeht, bin ich persönlich allerdings sehr skeptisch.

(Beifall PIRATEN)

Dessen Belastbarkeit muss sich erst noch erweisen.

Nach dem, was ich überall gehört habe, liegt es für mich auf der Hand: Der Ausbau der S 4 und die Elektrifizierung der A 1 müssen mit aller Kraft betrieben und umgesetzt werden. Wir wollen die Straßen entlasten und müssen darum die Schienen ausbauen. Übervolle Züge, in denen sich Menschen drängeln, müssen der Vergangenheit angehören. Darum ist der SSW für die Fortführung dieser Projekte. - Vielen Dank.

(Beifall SSW und SPD)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort zu einem Dreiminutenbeitrag hat Herr Abgeordneter Dr. Kai Dolgner.

Dr. Kai Dolgner [SPD]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe mich einmal wegen des Beitrags des Kollegen Vogt gemeldet, der gesagt hat, dass man sich kurz vor der Kommunalwahl nicht in die eine oder andere Richtung entschieden habe. - Ich bin den Kollegen von CDU und FDP aus Rendsburg-Eckernförde nachhaltig dankbar, dass man nicht vier respektive fünf Tage vor einer Kommunalwahl eine so wichtige Entscheidung in die eine oder andere Richtung präjudiziert.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Das ist kein Grund, sich darüber lustig zu machen. Ihr geschätzter Kollege Jan Butenschön, FDP-Fraktionsvorsitzender, der die StadtRegionalBahn immer abgelehnt hat, hat das auch mitgetragen. Insofern finde ich, dass das hier einen falschen Zungenschlag bekommen hat. Ja, die Kommunalwahl hat die Mehrheitsverhältnisse geändert, und zwar auch klar vor dem Hintergrund, welche mögliche Akzeptanz eine **StadtRegionalBahn** bei den Umlandgemeinden haben könnte.

Darauf bezog sich meine Zwischenbemerkung. Es ist mitnichten so - auch wenn es immer so dargestellt wird -, dass es eine totale Ablehnung geben wird. Es ist aber auch nicht so, dass es eine totale Zustimmung gibt. Auf der kommunalen Ebene werden schlicht und ergreifend Fragen gestellt, die erst beantwortet werden müssen. Das ist doch völlig klar. **Rendsburg-Eckernförde** wird kein Geld reingeben, bevor es nicht in Kiel den Bürgerentscheid gegeben hat oder er abgesagt worden ist. Als Kreis werden wir schlicht und ergreifend nicht Geld in ein Projekt geben, das eventuell nicht realisiert wird.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Das ist doch klar. Daraus eine Ablehnung konstruieren zu wollen, finde ich schwierig. Die Diskussion verläuft, was das angeht, bei uns sehr sachlich.

Zweitens gab es immer die Forderung aus Rendsburg-Eckernförde, das Land müsse sich stärker committieren, als es in der schwarz-gelben Landesregierung passiert ist. Das ist einigermaßen erfüllt. Ich mache aber noch eine Einschränkung. Zu Recht ist angesprochen worden: Natürlich muss bei einer Neuregelung des FAG herauskommen, dass die tatsächlichen ÖPNV-Belastungen, so sie denn im Kieler Umland steigen, Berücksichtigung finden. Sonst kann man das schlicht und ergreifend nicht machen. Wenn also der Kreis Rendsburg-Eckernförde 2,7 Millionen € oder 3 Millionen € für ÖPNV im Jahr tragen soll und das der Wille des Landes ist, dann - das sage ich einmal für die kommunale Seite - muss sich das auch im FAG entsprechend widerspiegeln.

Drittens muss natürlich auch die Kosten-Nutzen-Rechnung stimmen, auch für den Kreis Rendsburg-Eckernförde. Das kann man aber nicht wissen, solange es keine Planungsgesellschaft gibt. Da kommen wir zur klassischen Henne-Ei-Problematik. Im Augenblick geht es vor allen Dingen darum, ob man einer Planungsgesellschaft beitrifft, um überhaupt die Realisierung vernünftiger zu können.

(Dr. Kai Dolgner)

nen. Man kann natürlich immer die Augen zuzumachen und sagen, man tritt einer Planungsgesellschaft schon gar nicht erst bei. Aber das ist für uns keine Grundlage. Deshalb ist es klar und folgerichtig. Natürlich ist die StadtRegionalBahn noch nicht so weit, wie die Befürworter das wollen, sie ist aber auch nicht tot, wie es sich die Gegner wünschen. Man befindet sich in einem Entwicklungsstadium.

Ja, es wird ein Zeitpunkt kommen, zu dem das Umland Ja oder Nein sagen wird. Das wird von vielem abhängen, nämlich auch davon, was das Umland davon hat. Schließlich vertritt das Umland die Umlandbürger. Es wird auch davon abhängen, ob sich alle Akteure bereit erklären, eine sichere Finanzierung herzustellen. Jetzt schon einen Abgesang anzustimmen, wäre genauso verkehrt. - Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Präsident Klaus Schlie:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Es ist Ausschussüberweisung beantragt worden. Es ist beantragt worden, den Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1340 dem Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung zu überweisen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist einstimmig so beschlossen.

Weil wir kurz vor Weihnachten haben, kann ich Ihnen verkünden: Ein Kind ist uns geboren, Vincent Otto. - Dem stolzen Opa, Bernd Voß, herzlichen Glückwunsch!

(Beifall)

- Und dann heißt es immer, es geht nicht voran mit der Geburtenrate.

(Zurufe und Heiterkeit)

Ich rufe Tagesordnungspunkt 48 auf:

Konzept zur Reduzierung der befristeten Beschäftigung von Lehrkräften/Verträge nicht mit dem Ferienbeginn enden lassen

Bericht der Landesregierung
Drucksache 18/1361

Ich erteile der Ministerin für Bildung und Wissenschaft, Frau Dr. Waltraud Wende, das Wort.

Dr. Waltraud Wende, Ministerin für Bildung und Wissenschaft:

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Abgeordnete! Wehrte Gäste! Sie haben mich beauftragt, einen Bericht zur Reduzierung von befristeten Beschäftigungsverhältnissen vorzulegen. Zunächst möchte ich jedoch die Eckdaten in Erinnerung rufen. Wir haben in Schleswig-Holstein 22.610 Planstellen. 1.062 davon sind befristet. Das sind genau 4,7 % der Planstellen. Von diesen Planstellen enden insgesamt 270 - das sind 1,7 % - vor den Sommerferien.

Die wichtigsten Gründe für eine Befristung sind Schwangerschaftsvertretungen, Elternzeit, Krankheitsvertretungen oder Beurlaubungen, zum Beispiel das Sabbatjahr. **Befristete Verträge** werden bedarfsorientiert geschlossen, und sie sind zwingend an den Befristungsgrund gebunden. Wenn der Grund für die Befristung wegfällt, weil der reguläre Stelleninhaber, die reguläre Stelleninhaberin zurückkehrt, gibt es arbeitsrechtlich keine Möglichkeit, die befristete Stelle fortzuführen. Wir müssen nach anderen kreativen Lösungen suchen, wenn wir die Zahl der Befristungen reduzieren wollen.

Mit unserem Bericht legen wir Ihnen ein Konzept vor, das alle rechtlichen Möglichkeiten nutzt, um die Zahl der befristeten Verträge zu reduzieren. Wir verwenden dafür zum einen Zensusmittel und zum anderen Mittel aus dem Vertretungsfonds und schnüren damit ein Maßnahmenpaket für eine strategische Personalplanung. Aus den Zensusmitteln sollen in den Jahren 2014 und 2015 insgesamt 9 Millionen € in den Bildungsetat fließen.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Mit diesen Mitteln werden wir für die Dauer von zwei Jahren 75 zusätzliche Lehrerinnen- und Lehrerstellen finanzieren und dafür Nachwuchskräften eine Einstellung anbieten können. Danach werden diese Lehrkräfte eine reguläre, durch Pensionierung frei gewordene Planstelle erhalten. Zudem nutzen wir insgesamt 125 sogenannte kw-Stellen - künftig wegfallende Stellen - für die Einstellung von **Nachwuchslehrkräften**.

Damit schaffen wir unter anderem eine mobile **Vertretungsfeuerwehr**. In den Kreisen und kreisfreien Städten sollen jeweils fünf bis sechs Lehrkräfte flexibel eingesetzt werden und die Unterrichtsversorgung deutlich verbessern.

(Vereinzelter Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

(Ministerin Dr. Waltraud Wende)

Auch diese Lehrkräfte wechseln später, wenn eine Stelle durch Pensionierung frei geworden ist, auf eine unbefristete Planstelle über. Die kw-Stellen werden uns bis längstens 2017 zur Verfügung stehen. Mit diesem Lösungsweg bleibt der Stellenabbaupfad - das ist mir wichtig zu betonen - unberührt.

Meine Damen und Herren, mit diesem Konzept werden wir die Anzahl der befristeten Stellen erheblich reduzieren, nämlich um 20 %. Zugleich betone ich, dass vor den Sommerferien nach wie vor Zeitverträge auslaufen werden. Auf null werden wir die Zahl der befristeten Stellen nie bekommen. Gleichwohl wollen wir mehr jungen Lehrkräften dauerhaft Perspektiven eröffnen, und wir wollen die **Unterrichtsversorgung** für unsere Kinder verbessern. Beides gehört für uns zusammen. - Ich danke Ihnen - vor allen Dingen Herrn Habersaat - für Ihr Interesse am Thema.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Präsident Klaus Schlie:

Ich eröffne die Aussprache und erteile das Wort zuerst der FDP als Stellerin des ursprünglichen Berichtsantrags, der Drucksache 18/926. Ich erteile der Frau Abgeordneten Anita Klahn das Wort.

Anita Klahn [FDP]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Frau Ministerin, vielen Dank für den Bericht. Noch einmal kurz zurückblickend, wie es zu dem Bericht gekommen ist. Wir haben im Ausschuss lange um die Formulierung gerungen, die jetzt zu einem acht Seiten umfassenden Papier führt, wobei ich betonen möchte: Quantität muss nicht immer Qualität beinhalten.

(Zuruf Martin Habersaat [SPD])

Wir haben einen Kompromiss gefunden, insbesondere auch zu der Zeitschiene, weil wir die Landesregierung in die Lage versetzen wollten, ein ausgereiftes Konzept zur Reduzierung von befristeten Verträgen von Lehrkräften vorzulegen.

(Vereinzelter Beifall FDP und CDU - Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Das ist gelungen!)

- Was die Landesregierung jetzt vorgelegt hat, ist aus meiner Wahrnehmung leider unzureichend, liebe Kollegin Erdmann. Ich glaube kaum, dass es Ihrem eigenen Anspruch genügen wird. Denn in ei-

nem kurzen Abschnitt wird erklärt, was alles nicht geht, dann kommen zwei Pressemitteilungen dazu, und dann sind Sie schon fertig. Was Sie eben mündlich ausgeführt haben, steht eins zu eins im Bericht.

Ich möchte an dieser Stelle gern an das erinnern, was die Bildungsministerin einmal stark formuliert hat: Lehrer dürfen nicht wie Leiharbeiter behandelt werden. Damit haben Sie ausgesagt, dass Sie **Zeitverträge bei Lehrern** eigentlich ganz abschaffen wollten. Dazu finde ich in Ihrem Bericht kein Wort.

(Vereinzelter Beifall FDP, CDU und PIRATEN)

Auch die Koalitionsfraktionen haben das „Hire and Fire“ in diesem Zusammenhang seinerzeit heftig kritisiert.

Zu den Zahlen: Der Bericht weist 1.507 Lehrkräfte aus, die im Oktober dieses Jahres befristet beschäftigt waren. Das sind 50 mehr als im Jahr 2011. In den 18 Monaten, die diese Koalition regiert, hat sich trotz der hehren Worte an der Gesamtsituation faktisch nichts geändert.

(Beifall FDP)

Der Antrag, der Grundlage für diesen Bericht war, hat auch gar nicht das Ende aller befristeten Arbeitsverhältnisse gefordert, sondern hatte zum Ziel, Möglichkeiten zu schaffen, wie die Zahl der mit Ferienbeginn endenden Arbeitsverträge reduziert werden kann. Dieser Punkt wurde fraktionsübergreifend unterstützt.

Frau Ministerin, der Bericht bietet keine Lösung. Sie sagen, es müssten andere, kreative Lösungen gefunden werden. Bitte schön, Sie sagen doch immer, Sie seien kreativ. Dann tun Sie hier doch etwas!

(Zuruf Martin Habersaat [SPD])

Sie führen aus, dass befristete Verträge nicht immer vermieden werden können - eine Erkenntnis, die nicht wirklich neu ist - und dass im Grundsatz an der bestehenden Praxis festgehalten wird. Noch einmal: Es ändert sich also nichts.

Vielmehr spielen Sie den Ball ganz einfach an das Parlament zurück und erklären: Wenn der Haushaltsgesetzgeber 2 Millionen € mehr bereitstellen würde, könnten 400 befristete **Verträge über die Sommerferien** bezahlt werden. Das nenne ich einen schlanken Fuß. Frau Ministerin, ich stelle fest: Entweder haben Sie sich nicht dafür eingesetzt, oder Sie hatten keinen Erfolg, dass die Regie-

(Anita Klahn)

rungskoalition diese Mittel in den Haushalt einstellt.

(Beifall FDP)

Ehrlicherweise muss ich aber sagen, dass auch wir Liberale diese Mittel nicht hätten bereitstellen wollen/können. Meiner Fraktion ging es nie darum, alle befristeten Beschäftigungsverhältnisse aufzulösen, da wir überzeugt sind, dass es dieses flexible Instrument für den Vertretungsfall geben muss. Uns ging es ausschließlich darum, den befristet beschäftigten Lehrkräften zu helfen, die nach Ende ihrer Befristung in den ALG-II-Bezug fallen würden, weil sie durch den Wegfall der Beschäftigung in der Ferienzeit die Anwartschaft für Arbeitslosengeld I gerade nicht erreichen. Diesen Berufsanfängern sollte in einem ersten Schritt geholfen werden. Ich hatte nach der letzten Debatte die Wahrnehmung, dass hier Konsens bestand, und habe gehofft, dass wir dort einen Schritt weiterkommen.

Deshalb erneut meine dringende Bitte an das Ministerium, diesen Aspekt im Einzelnen mit der Zielsetzung zu prüfen, diese befristet angestellten Lehrkräfte abzusichern. Wer weiß, ob es möglich ist, eine übergangsweise Nutzung unbesetzter Planstellen dafür zu nehmen.

Noch ein paar kurze Sätze zu anderen Punkten in Ihrem Bericht. Auch die vom Ministerium eingeführte **Vertretungsfeuerwehr** überzeugt uns Liberale nicht. Es werden zulasten des **Vertretungsfonds** für einige Lehrer unbefristete Stellen geschaffen. Das gönne ich diesen, darüber freue ich mich. Aber der Preis ist, dass ein flexibles Instrument eingeschränkt wird, um passgenaue Vertretungsregelungen zu finden. Die Folge ist dann möglicherweise, dass in der Praxis nicht mehr die richtigen Lehrer mit den richtigen Fächerkombinationen zur Verfügung stehen.

Ich frage mich auch, was mit den Lehrkräften geschieht, die den Vertretungsunterricht bisher als Überbrückung zum Referendariatsbeginn genutzt haben. Da wird doch ein Angebot an Stellen reduziert. Was passiert an der Stelle?

Warum diese Feuerwehr ausschließlich für den schulamtsgebundenen Bereich eingeführt wurde, ist auch eine Frage, die mich zu der weiteren Frage kommen lässt, ob Sie von ihrem eigenen Instrument wirklich überzeugt sind.

Frau Ministerin, da gibt es noch viele Fragen. Vielleicht klären wir das im Ausschuss. - Vielen Dank.

(Beifall FDP)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für die CDU-Fraktion hat die Abgeordnete Heike Franzen.

Heike Franzen [CDU]:

Herr Präsident! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Frau Ministerin, ich danke Ihnen für Ihren Bericht, weil Sie das erste Mal deutlich gemacht haben, dass beim Umgang mit Zeitverträgen Ihre Handlungsfähigkeiten deutlich eingeschränkter sind, als Sie es über ein Jahr in diesem Land verkündet haben. Am Anfang Ihrer Amtszeit, im August letzten Jahres haben Sie Zeitarbeitsverträge für Lehrkräfte als Leiharbeit bezeichnet und gesagt, so dürfe man mit Lehrkräften nicht umgehen.

(Beifall Wolfgang Kubicki [FDP])

Im Mai dieses Jahres - das konnte man im „s.hz“ lesen - haben Sie verlangt, dass **Zeitarbeitsverträge** insbesondere für junge **Lehrkräfte** abgeschafft werden. Ihre Bilanz ist, dass die Zahl der Zeitarbeitsverträge für Lehrkräfte in Ihrer Regierungszeit tatsächlich um 20 % angestiegen ist.

(Zurufe)

Meine Damen und Herren, da fragt sich eine Opposition natürlich, wenn das von der Ministerin so nach vorn getragen wird und wir alle wissen, dass wir bei Lehrkräften nicht komplett auf Zeitarbeitsverträge werden verzichten können, wie die Ministerin es machen will.

Wir haben im Juni 2013 einen entsprechenden Antrag gestellt, Sie mögen uns bitte das Konzept, das Sie im Kopf haben, zur Kenntnis geben. Wir wollten das Konzept für November haben. Da haben die Koalitionsfraktionen gekontert und gesagt: Nein, wir machen einen Bericht im Bildungsausschuss im August. Der wurde dann wieder zurückgefahren, weil es offensichtlich nicht möglich war, einen entsprechenden Bericht abzugeben. Daraufhin gab es die Beschlusslage, nach der wir heute Maßnahmen vorgestellt bekommen haben.

Zwischendrin gab es einen Bericht im NDR, Anfang Oktober, den wir alle vielleicht noch im Kopf haben, in dem Sie Stellung nehmen mussten, wie es mit Zeitarbeitsverträgen weitergeht. Sie haben dann dem Bildungsausschuss eine entsprechende Stellungnahme zukommen lassen. Auch da haben Sie deutlich gemacht, dass Sie sich aus arbeitsrechtlichen und haushaltspolitischen Gründen so gut wie außerstande sehen, auf die Anzahl und Dauer von Zeitarbeitsverträgen Einfluss zu nehmen. Das war

(Heike Franzen)

das erste Mal, dass Sie mit dem Thema ehrlich umgegangen sind.

Erzählen Sie bitte niemandem in diesem Land, dass Sie von August 2012 bis Mai 2013 nicht gewusst haben, dass Sie auf Zeitarbeitsverträge kaum Einfluss nehmen können.

Das heißt, Sie haben ein Jahr großspurige Ankündigungen gemacht. Zum 9. Oktober 2013 - Frau Klahn hat es schon gesagt - waren 1.507 Lehrkräfte im Land zeitlich befristet beschäftigt. Denen haben Sie Sand in die Augen gestreut. Denen haben Sie versprochen, einen großen Berg zu versetzen. Was Sie heute produziert haben, ist ein kleiner Maulwurfshaufen.

(Vereinzelter Beifall CDU)

Damit Sie nicht komplett mit leeren Händen dastehen, nutzen Sie den **Vertretungsfonds** - exakt die 6,3 Millionen €, die im Augenblick den Kreisen für die schulamtsgebundenen Schulen zur Verfügung stehen -, um eine **Lehrerfeuerwehr** einzurichten. Die Idee ist gar nicht schlecht; die haben auch wir in der letzten Legislaturperiode schon einmal vorgeschlagen, allerdings auf der Grundlage eines verdoppelten Vertretungsfonds mit 24 Millionen €. Wir hatten nicht nur die befristeten Zeitarbeitsverträge im Kopf, sondern auch eine bessere Versorgung unserer Schulen bei **Unterrichtsausfall**. Dem werden Sie an der Stelle nicht gerecht.

(Beifall CDU und FDP)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wären Ihnen nicht die Zensusmittel in den Schoß gefallen, wären auch die 9 Millionen € für 75 zusätzliche Planstellen nicht möglich gewesen. Ich gebe zu, das ist gut für unsere Schulen. Deswegen haben wir dem auch zugestimmt. Aber das ist mitnichten ein Erfolg dieser Regierung. Ihnen ist die neue Zählung von Menschen zugutegekommen. Das haben Sie einer Neuberechnung der Einwohnerzahlen zu verdanken und keinesfalls Ihrer politischen Entscheidung.

Ich will noch einmal eines deutlich sagen, bevor Frau Erdmann - sie ist ja immer der große Künstler darin - sagt, wie schlecht die Vorgängerregierung gewesen sei, die Ihnen so viele Altlasten hinterlassen habe.

(Dr. Ralf Stegner [SPD]: Das stimmt in diesem Fall auch! - Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Kein selbstkritisches Wort?)

- Frau Erdmann, wir sind nicht diejenigen gewesen, die sich hier hingestellt und behauptet haben: Zeit-

arbeitsverträge für Lehrkräfte sind verzichtbar. Das sind nicht wir gewesen. Das ist Ihre Regierung gewesen. Das sind Sie in der Opposition in der vergangenen Legislaturperiode gewesen.

(Beifall CDU und FDP)

Lassen Sie mich zum Schluss eine Bilanz ziehen. Vielleicht senkt das Ihren Puls am Ende wieder. Sie gehen raus und sagen: Wir haben ein strukturelles Defizit von 1.200 Lehrkräften.

(Zuruf Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Ich habe das gar nicht verschwiegen. Ich will Ihnen nur einmal sagen: Wir haben in unserer Regierungszeit - übrigens gemeinsam mit den Kollegen von der SPD - 1.500 zusätzliche Planstellen geschaffen. Sie können sich einmal ausrechnen, vor welchem strukturellen Defizit wir offensichtlich gestanden haben, als wir Regierungsverantwortung übernommen haben. - Herzlichen Dank.

(Beifall CDU und FDP)

Präsident Klaus Schlie:

Meine Damen und Herren, bitte erlauben Sie mir folgende geschäftsleitende Bemerkung, die für Ihre Planungen für den Nachmittag wichtig sein kann.

Ich teile Ihnen mit, dass der Antrag zu Tagesordnungspunkt 52 - Fragestunde zum Thema „Vorratsdatenspeicherung“ - zurückgezogen wurde und daher nicht mehr aufgerufen wird.

Nun erteile ich dem Abgeordneten Kai Vogel von der SPD das Wort.

Kai Vogel [SPD]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Wie bringt man den Unterrichtsausfall auf null? Hierzu gibt es zwei Möglichkeiten.

Erstens. Wir verbieten den Lehrern per Landesbeamtengesetz, jemals krank zu werden, sich jemals um kranke Angehörige zu kümmern, jemals erfreuliche oder traurige Ereignisse im Familienkreis zu haben, jemals Elternzeit in Anspruch zu nehmen. Zudem verbieten wir den Lehrerinnen, jemals schwanger zu werden. Ich glaube nicht, dass das funktioniert.

Zweitens. Wir beschäftigen mehrere tausend Lehrkräfte mit Fakultas für alle Schularten, alle Schulstufen und alle Fächer mit Wohnort in jedem Landesteil, die innerhalb der üblichen Lehrerarbeitszei-

(Kai Vogel)

ten jederzeit mit einem Anruf rechnen müssen, um an dieser oder jener Schule, die für sie entfernungs-mäßig irgendwie erreichbar ist, von jetzt auf gleich Unterricht zu erteilen. Das würde sicher ein paar tausend Arbeitsplätze im Land schaffen.

Aber auch in diesem Fall habe ich nicht die Hoffnung, dass wir das umsetzen können, falls nicht in nächster Zeit größere Erdöl- oder Diamantenvorkommen in Schleswig-Holstein entdeckt werden. Meine bescheidenen Geologiekenntnisse geben mir dazu wenig Hoffnung.

Meine Damen und Herren, also werden wir etwas kleinere Brötchen backen müssen. Wir werden durch ein neues Erhebungsverfahren den tatsächlichen Umfang des Unterrichtsausfalls ermitteln. Gleichzeitig müssen wir uns darüber im Klaren sein, dass ein **Unterrichtsausfall** von 0 % eine Illusion ist.

Die **befristete Beschäftigung von Lehrkräften** ist leider ein notwendiges Übel, um dem planbaren Ausfall einer Lehrkraft etwas entgegenzusetzen. Zeitverträge stellen dann ein Problem dar, wenn sie drohen, zum Dauerzustand zu werden, und wenn die betreffenden Lehrkräfte keine langfristige Perspektive einer festen Stelle haben.

Wenn sich die meisten Mitglieder eines Lehrerkollegiums auf die bevorstehenden Ferien freuen, aber die Teilzeitbeschäftigten mit Ferien nicht Erholungsurlaub, sondern Schlangestehen nach Hartz IV verbinden, ist das nicht nur eine materielle, sondern auch eine psychische Last, unter der die Qualität des Unterrichts zwangsläufig leiden wird. Es muss also darum gehen, die Zahl der befristet beschäftigten Lehrkräfte - derzeit sind es ungefähr 1.500 - zu begrenzen und zugleich denen, die mit solchen Verträgen arbeiten, eine Perspektive anzubieten, wie es künftig mit ihrem Leben und ihrem Beruf weitergeht.

(Vereinzelter Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Ich kenne - und das unterscheidet mich von Ihnen, Herr Kubicki - diesen unsäglichen Zustand aus eigener Erfahrung. Insofern weiß ich auch, wovon ich spreche.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Ich war noch nie Lehrer!)

- Sie haben aber die ganze Zeit über mit verbalen Einwüfen versucht zu suggerieren, Sie verstünden mehr von dem Thema als ich.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Wahrscheinlich!)

Ich kenne diesen unsäglichen Zustand aus eigener Erfahrung. Als ich nach dem Referendariat meine erste Stelle antrat, erhielt ich eine befristete Anstellung für drei Monate. Erst zwei Tage vor dem Auslaufen des Vertrags erhielt ich einen weiteren Vertrag. Dieses Prozedere ging das ganze Schuljahr so weiter. Mal veränderte sich die Länge des Vertrags. Ein Vertrag lief nur über einen Monat. Dann wurde die Vergütungsgruppe einfach nach unten verlagert. Am letzten Schultag vor den Sommerferien endete dann der Vertrag.

Diese Situation ist für die Schule unerträglich. Diese Situation ist für die Schülerinnen und Schüler unerträglich.

(Zuruf CDU: Wer war denn die Ministerin?)

Das ist außerdem unerträglich für die betreffende Lehrkraft, die wochenlang nicht genau weiß, wovon sie am Ende des kommenden Monats leben soll.

Wir sind davon überzeugt, dass der Weg, den die Landesregierung gewählt hat, genau diesem Ziel dient. Es soll 200 Lehrkräften eine Sicherheit geboten werden, die sie vorher nicht hatten. Ein Teil der Mittel aus dem **Vertretungsfonds** wird in 125 kw-Stellen umgewandelt, die als Brücke bis zur Vollbeschäftigung dienen sollen. Zusätzlich wird ein Pool von 75 kw-Stellen aus den Mitteln des Zensus gebildet.

Frau Franzen, Sie haben recht: Das sind 20 %. 20 % sind nach meinem Empfinden aber schon eine ganze Menge. Zudem bieten wir vielen Lehrkräften jetzt eine berufliche Perspektive, die sie vorher nicht hatten.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Dieses Programm orientiert sich an dem, was wir haushaltspolitisch zurzeit anbieten können. Das ist mehr als nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Ich finde, das ist auch mehr als ein Maulwurfshügel. Damit wird den betroffenen Lehrkräften, den Schulen und in allererster Linie den Schülerinnen und Schülern geholfen, sodass sie den im Lehrplan vorgesehenen Unterricht ohne große Abstriche auch tatsächlich erhalten.

Ich schlage vor, dass wir den Bericht im Ausschuss abschließend behandeln, wo wir das Thema schon mehrfach erörtert haben. - Vielen Dank.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat die Abgeordnete Anke Erdmann.

Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich ganz herzlich bedanken, und zwar nicht nur für den Bericht, sondern auch für das, was dahintersteckt.

Dass wir nicht alle Probleme lösen, das ist ganz klar. Wir schaffen es aber endlich, eine Kehrtwende im Bereich der unbefristeten Stellen einzuleiten.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW)

Das ist endlich einmal etwas Konkretes. Ich bin dankbar, dass das Bildungsministerium, das Finanzministerium und die Staatskanzlei gesagt haben: Ja, wir schaffen 200 neue kw-Stellen. - Ich finde, das ist eine intelligente Lösung.

(Anita Klahn [FDP]: Für wie lange denn?)

Das wird nicht alle Probleme lösen. Das ist doch ganz klar. Ich glaube, Sie von der Opposition haben das Prinzip noch nicht ganz verstanden. Man muss aber sagen, dass das ein wichtiger Punkt ist.

Hierfür werden 9 Millionen € bereitgestellt. Sie sagen, hierbei handele es sich um konsumtive Ausgaben. Nach unserer Lesart ist das aber eine Investition und somit gut angelegtes Geld.

Ich bin dankbar für diese **200 kw-Stellen**. Damit wird nicht nur für 200 Lehrkräfte eine vernünftige Perspektive geschaffen. Man muss sich das wie eine Schleuse vorstellen. Die Leute haben bestimmte Stellen und rutschen dann in unbefristete Stellen ohne kw-Vermerk hinein, die in dieser Zeit frei werden. Die Hebelwirkung in diesem Zusammenhang ist also viel höher. Damit wird nicht nur 200 Lehrern eine Perspektive geboten. Ich finde, das haben Bildungsministerium, Finanzministerium und Staatskanzlei vernünftig ausgetüftelt.

Es gibt verschiedene Punkte, die dabei eine Rolle spielen. Das eine ist die feste Vertretung in den Kreisen. Frau Franzen, Sie sagten, das hätten Sie machen können. Das haben Sie aber nicht gemacht. Es stimmt, Sie haben die Vertretungsmittel verdoppelt. Der Grundgedanke war aber der Stellenabbaupfad. Sie haben das nicht mit Stellen hinterlegt und damit natürlich die Befristung nach oben getrieben. Das ist doch ganz klar.

Der Einsatz von **Feuerwehrlehrkräften** in den Kreisen ist zunächst einmal ein Versuch. Wir werden uns anschauen, ob das wirklich das bringt, was wir uns erhoffen. Die Frage des Haltens von Fachkräften hat bei der alten Landesregierung keine Rolle gespielt. Auch das wird mit diesem Konzept möglich. Insofern finde ich das wirklich sehr gut.

Nach wie vor eine Baustelle ist der Punkt der Erstexaminierten. Man sieht das in den beruflichen Schulen und in den Gymnasien, die über einen hohen Anteil Erstexaminierter verfügen. Ich glaube, dabei haben wir noch Nachholbedarf.

Frau Franzen, die CDU-Vorschläge zum Haushalt, die 4 Millionen € in den **Vertretungsfonds** zu stecken, hätten das Problem der Befristung doch eher verstärkt als gelöst. Das muss man doch auch einmal sagen. Das ist doch genau einer der Aspekte, der zu mehr Befristungen geführt hätte, wenn man das nicht mit mehr kw-Stellen hinterlegt hätte. Das wäre nicht nur ein Maulwurfshügel gewesen, sondern Sie hätten das Problem massiv verstärkt. Ich habe in der gesamten Debatte noch keinen konstruktiven Vorschlag von der Opposition gehört.

(Anita Klahn [FDP]: Wie bitte?)

Ich habe noch nicht einmal gehört, dass bestimmte Punkte, die wirklich eine Kehrtwende ermöglichen - - Ich sage nicht, dass jedes Problem gelöst ist. Man kann das aber sehr wohl differenziert betrachten. Man darf nicht allein den Holzhammer benutzen.

Frau Franzen, wenn Sie sagen, ich hätte behauptet, man könne die Zahl der befristeten Stellen auf null reduzieren, dann haben Sie nicht richtig hingehört. Ich habe auch zu Oppositionszeiten immer gesagt, dass die Frage der Befristung die eine Seite der Medaille ist. Die andere Seite sind flexible Arbeitsbedingungen für unsere Lehrerinnen und Lehrer wie zum Beispiel das Sabbatjahr, die Elternzeit und so weiter. Zu unserer Oppositionszeit hat im Ausschuss niemand gesagt, dass wir das auf null senken müssen. Das ist doch klar. Ich glaube, es gab einen Konsens im Haus. Sie haben ja gerade mit dem Finger auf mich gezeigt. Es war aber ganz klar, dass wir an dieser Stelle immer differenziert argumentiert haben.

Es sind 20 % - es können mehr sein, es können weniger sein -, um die die Zahl der befristeten Verträge nun sinken kann. Das ist doch etwas. Das ist über Jahre hinweg gewachsen. - Frau Franzen, wenn Sie mir eine Frage stellen wollen, gern.

Präsident Klaus Schlie:

Nun wünscht die Abgeordnete Frau Franzen auch eine Frage zu stellen.

Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ja, ich wünsche, sie zu hören.

Heike Franzen [CDU]: Wenn ich so nett aufgefordert werde, dann gehe ich natürlich auch gern ans Mikrofon. - Frau Erdmann, ist Ihnen bewusst, dass in Ihrer Regierungszeit die zeitlich befristeten Arbeitsverträge genau um diese 20 % gestiegen sind, über die Sie gerade reden? Das heißt, es wird sich nichts an der Situation von zeitlich befristeten Arbeitsverträgen ändern.

- Genau. Ich rede von dem jetzigen Zeitpunkt. Da schaffen wir eine Kehrtwende. Das heißt ja, dass wir dann langsam versuchen, wieder herunterzugehen im Gegensatz zu Ihrem Vorschlag, der das Problem noch verstärkt hätte. Wenn Sie sagen: „Wir packen in den Vertretungsfonds 4 Millionen € hinein“, dann sind das 4 Millionen € für **befristete Stellen**. Sie hätten das Problem also noch weiter verstärkt. Ich sage nicht, dass die Situation besser ist als 2012.

Herr Dr. Klug hat damals eine sehr vernünftige Sache gemacht. Er hat die Vertragsdauer in die Sommerferien hinein verlängert. Das, finde ich, war ein guter Schritt. Trotzdem hat er als erster Minister die befristeten Stellen nicht mehr extra ausgewiesen, und zwar aus gutem Grund, weil es nämlich so ist, dass die Zahl der befristeten Stellen schon seit Jahren steigt. Das hat etwas mit der gesellschaftlichen Entwicklung zu tun. Es hat damit zu tun, dass sich Leute Zeit für ihre Familie nehmen wollen. Das ist an sich ja auch nicht problematisch.

Ich glaube, in der großen Frage „Wie können wir der Mehrheit der jungen Leute eine Perspektive bieten?“ ist das ein wirklich guter, ein intelligenter, ein kreativer Vorschlag. Wir werden jetzt schauen, ob sich unsere Erwartungen erfüllen. Dann kann man nachsteuern. Ich muss sagen, das ist wirklich etwas, das mich freut. Das kam rechtzeitig zu Weihnachten.

Präsident Klaus Schlie:

Frau Abgeordnete Erdmann, gestatten Sie eine Zwischenfrage oder -bemerkung der Abgeordneten Klahn?

Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ja, klar.

Anita Klahn [FDP]: Liebe Frau Erdmann, Sie haben ja nun ein wunderbares rhetorisches Trommelfeuerwerk hier abgelassen. Können Sie mir vielleicht auf die ganz konkrete Frage, die aus dem Antrag hervorgeht, eine Antwort geben, am liebsten mit ja oder nein: Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die gängige Praxis, dass befristete Verträge vor den Sommerferien auslaufen und neue Verträge erst nach den Sommerferien beginnen, beendet wird, ja oder nein?

- Genau wie auch die alte Regierung immer versucht hat, die Zahl dieser Verträge zu senken.

Da Sie gerade schon stehen: Sie haben sich gewundert, dass nur der schulamtsgebundene Bereich mit den 125 Stellen beglückt wird. Das hat etwas damit zu tun, dass der Bereich der nicht schulamtsgebundenen Schulen diese Möglichkeit gar nicht wollte, weil es genauso war, wie Sie selbst es beschrieben haben. Sie haben sich da in Ihrer Rede widersprochen. Da war nicht nur von ja, ja, sondern auch von nein, nein die Rede. Sie haben gesagt: Wir beschneiden jetzt die passgenauen Beschäftigungsmöglichkeiten im Bereich des Vertretungsfonds. Die Schulen im schulamtsgebundenen Bereich haben gesagt: Wir wollen das gern so haben. Die anderen wollen es anders haben, und so machen wir es.

Präsident Klaus Schlie:

Ich habe den Eindruck, Frau Abgeordnete Erdmann, dass die Abgeordnete Klahn eine weitere Frage stellen möchte.

Anita Klahn [FDP]: Wir machen jetzt die Fragestunde, die nachher wegfällt, für unseren Bereich. Vielen Dank. Es ist immer nett, dass Sie auf Fragen antworten, die man nicht gestellt hat.

Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sie haben die Frage in Ihrer Rede gestellt, Frau Klahn.

- Okay. Gut. - Wenn Sie sagen, Sie wollen da etwas verändern, um die befristeten Verträge vor den Sommerferien nicht unbedingt auslaufen zu lassen, sondern denjenigen, die in eine Notsituation geraten, etwas Gutes zukommen zu lassen, dann würde ich doch gern

(Anke Erdmann)

einmal hinterfragen: Welche Ideen haben Sie denn, um das zu verändern? Das würde mich jetzt interessieren.

- Das ist sehr spannend, Frau Klahn, weil ich von Ihnen wirklich keine einzige Idee gehört habe. Ich komme gleich zur Beantwortung der Frage. Sie haben nur gesagt: Die 2 Millionen €, die im Bericht stehen, wollen auch wir nicht aufwenden. Das, finde ich, war eine originelle Variante.

Ein Aspekt ergibt sich aus dem, was Frau Wende in ihrem Bericht geschrieben hat. Es hat etwas mit der Frage zu tun: Wann kommen die Leute wieder? Sie haben das Recht, jederzeit aus der Elternzeit zurückzukommen. Es gibt offensichtlich eine leichte Häufung am Ferienbeginn. Dann sind die Stellen logischerweise weg. Sie haben selber gerade gesagt, diese 2 Millionen € will man nicht einsetzen. Das wäre einer der Punkte, wo man noch fragen kann: Wie kommen wir mit den Schulen ins Gespräch? Das ist der erste Aspekt.

Der zweite Aspekt, der in dem kommenden Jahr natürlich eine Rolle spielt, ist: Was ist mit dem relativ späten Ferienbeginn? Da müssen wir vielleicht noch einmal gucken. Wir können gern weiter darüber diskutieren. Diese beiden Aspekte, die ich genannt habe, waren schon mehr als das, was Sie in Ihrer ganzen Rede überhaupt gebracht haben. - Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für die Fraktion der PIRATEN hat der Abgeordnete Sven Krumbeck.

Sven Krumbeck [PIRATEN]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir diskutieren heute den Bericht der Landesregierung, in dem sie laut Auftrag darstellen soll, wie sie die Zahl befristeter Arbeitsverträge für Lehrkräfte und solcher Verträge, die mit dem Ferienbeginn enden, möglichst reduzieren will.

Gleich zu Beginn malt dieser Bericht das Gemälde einer Vielzahl von Maßnahmen, braucht dann aber erst einmal drei von sieben Seiten, um die Ausgangslage und die Gründe für eine Befristung zu erläutern.

(Beifall Angelika Beer [PIRATEN])

Diese Vielzahl der Maßnahmen, lustigerweise unter Punkt 2 nach a) Ausgangslage und b) Gründe auf-

geführt, erschöpft sich dann auch vornehmlich in zwei Punkten: c) Perspektiven und d) Einsatz von Zensusmitteln.

Da wir alle selbst lesen können, muss ich das Konzept zur **Reduzierung der befristeten Beschäftigung von Lehrkräften** und die einzelnen Abschnitte nicht komplett wiederholen. Nur so viel: Die beiden relevanten Passagen, nämlich c) und d), kommen mir sehr vertraut vor. Ich glaube, darin fast das Sprechpapier der Ministerin zu erkennen, das sie bereits im Bildungsausschuss vorgestellt hat.

(Beifall PIRATEN und Heike Franzen [CDU])

Da ist leider nichts Neues dazugekommen.

Wir wissen, dass die Zensusmittel, die nicht nachhaltig zur Verfügung stehen, für die kw-Stellen verbraucht werden. Das ist gut so. Das unterstütze ich auch. Leider sagt der Bericht aber absolut nichts darüber aus, wie sich diese kw-Stellen verteilen sollen, denn die Bedarfe an den Schulen sind sehr unterschiedlich. Wenn wir davon ausgehen, dass zum Beispiel für die Förderzentren im Grundschulbereich besonders viele Stellen erhalten werden sollen, so denken wir PIRATEN, dass es gut zu wissen wäre, wie die Möglichkeiten hier konkret genutzt werden sollen. Gut zu wissen wäre auch, welche Kriterien die Bewerber erfüllen müssen, denn wir reden hier nicht über statische Größen, sondern über Menschen.

Ich werde mich an dieser Stelle aber nicht weiter darüber wundern, denn meine Kleine Anfrage Drucksache 18/1232 gibt schon genug Grund. Auf meine konkrete Nachfrage antwortete die Landesregierung:

„Die Landesregierung hat Kenntnis über die Fächerkombinationen des hier in Rede stehenden Personenkreises. Sie gewährleistet ..., dass bedarfsgerecht eingestellt wird. Das gilt auch für den neuen Stellenpool.“

Das war es. Mehr sagt sie nicht. Da ich nicht unterstelle, dass sie nicht will, wird sie nicht können. Das ist nicht neu; das kennen wir.

(Beifall PIRATEN)

Das nehme ich an dieser Stelle hin, weil wir über Einzelheiten im Ausschuss noch sprechen werden.

In der Bilanz ist dieser Bericht eher traurig. Das liegt nicht an der Regierung. Er ist vor allem traurig, weil es nicht mehr Mittel gibt. Das ist aber ausdrücklich keine Kritik an der Regierung. Ich habe

(Sven Krumbeck)

keine Fraktion gesehen, die hier korrigierende Anträge eingebracht hätte. Das geht ja auch nicht, wenn wir den **Stellenabbau** im Auge behalten wollen. **Bildung** ist Schwerpunkt bei allen, und keiner kann am Ende deutlich mehr Mittel in diesen Schwerpunktsektor legen. Traurig ist das, weil wir am Ende nicht viele Optionen haben.

Da fragt man sich als Abgeordneter doch, warum diese Praxis so ausgedehnt worden ist, warum sich etwas etabliert hat, was es in diesem Ausmaß früher nicht gab. Spreche ich mit Lehrerverbänden, welcher politischen Ausrichtung auch immer, dann ist die Begründung einfach: Früher hatte man in Schleswig-Holstein einen **Einstellungskorridor**, der es ermöglichte, auch im Krankheits- und im langfristigen Vertretungsfall würdige Arbeitsverträge zu vergeben. Dieser Einstellungskorridor wurde weggespart, und nun leben wir alle mit einer Krankheit, die nicht wie ein Gewitter über uns gekommen ist, sondern mit der auch schon die Vorgänger dieser Regierung infiziert waren.

Gut, dass die Zensusmittel kamen, nicht mehr, aber immerhin ein glücklicher Umstand für die, die davon profitieren können. Ich finde es ausdrücklich gut, dass die Landesregierung davon auch in Bildung investiert.

Ob und inwieweit die beiden Maßnahmen - mehr sehe ich hier nicht - nachhaltig greifen, die besten Lehrer im Land zu halten und den Schulen Luft verschaffen können, werden wir sehen.

Wenigstens - das ist für mich persönlich das Highlight auf Seite sieben - will die Regierung die Daten und Entwicklungen so weit dokumentieren und verarbeiten, dass gegebenenfalls ein perspektivischer Bericht dazu gegeben werden kann. Ich denke, das Wort „gegebenenfalls“ können wir streichen. Mindestens die PIRATEN werden diesen Bericht fordern und immer wieder daran erinnern. Denn „Wir haben, wir können, und wir machen, aber wir sagen euch nicht“ lassen wir dieser Regierung nicht durchgehen. - Vielen Dank.

(Beifall PIRATEN und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für den SSW erteile ich der Abgeordneten Jette Waldinger-Thiering.

Jette Waldinger-Thiering [SSW]:

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Es ist ja nun nicht so, als wür-

den wir dieses Thema hier und heute zum ersten Mal diskutieren. In der letzten Debatte über Sinn und Unsinn der **befristeten Beschäftigung von Lehrkräften** habe ich schon versucht, eines ganz deutlich zu machen: Der SSW ist mit dem Anspruch in diese Koalition eingetreten, dass es keine prekären Arbeitsverhältnisse in unserem Land geben darf.

Dies gilt ganz besonders dann, wenn das Land als Arbeitgeber auftritt. Glücklicherweise wird diese Haltung von unseren Koalitionspartnern voll und ganz geteilt. Es ist deshalb völlig unstrittig: Wir können nicht Tariftreue einfordern und uns für einen Mindestlohn einsetzen, während auf der anderen Seite systematisch von armutsfördernden Zeitverträgen Gebrauch gemacht wird.

Bevor hier aber wieder lautstark „Skandal“ geschrien wird, will ich die Dinge kurz ins Verhältnis setzen. Es ist mehrfach darauf hingewiesen worden, dass Schleswig-Holstein zu den Ländern zählt, die noch am wenigsten zu diesem Mittel gegriffen haben. Auch die Tatsache, dass gerade die besonders problematischen Verträge, die nicht einmal einen Anspruch auf Arbeitslosengeld I gewährleisten, zur absoluten Ausnahme gehören, ist allgemein bekannt. Aus dem Bericht der Landesregierung geht klar hervor, dass **befristete Beschäftigung** ganz sicher nicht die Regel an unseren Schulen ist. Im Verhältnis zur Gesamtzahl der Planstellen im Haushalt sind es gerade einmal **4,7 %**. Natürlich muss diese Beschäftigungsform so gering wie irgend möglich gehalten werden. Deshalb ist uns dieser Wert auch definitiv noch zu hoch. Aber ich bitte um etwas Augenmaß: Es ist niemandem damit geholfen, wenn man dieses Problem noch überhöht.

Nicht erst mit dem vorliegenden Bericht wird deutlich, dass wir in dieser Frage auf einem guten Weg sind. Während es in der Vergangenheit wirklich noch häufig zeitbegrenzte Verträge für Lehrerinnen und Lehrer gab, die nicht selten um eine Weiterbeschäftigung bangen mussten, geben wir diesen Menschen jetzt bessere Aussichten für ihre Zukunft. Wie Sie alle wissen, schaffen wir derzeit neue Lehrerstellen, die in der Folge in Stellen übergehen, die durch Pensionierung frei werden. Trotz der schwierigen finanziellen Lage des Landes nehmen wir für diese 125 kw-Stellen viel Geld in die Hand. Damit eröffnen wir ganz konkrete Zukunftsperspektiven gerade für künftige Lehrerinnen und Lehrer. Dies ist uns schon deshalb so besonders wichtig, weil wir sie unbedingt hier in Schleswig-Holstein halten wollen.

(Jette Waldinger-Thiering)

Wir dürfen uns in dieser Sache aber keine Illusionen machen. Wir werden auch in Zukunft nicht völlig auf Befristungen bei unseren Lehrkräften verzichten können. Das heißt im Klartext: So manches Arbeitsverhältnis wird nicht fortgeführt werden können, weil es sich zum Beispiel um Schwangerschafts- oder Krankheitsvertretung handelt. Mit dem Wegfall des Befristungsgrunds besteht rein arbeitsrechtlich einfach keine Möglichkeit mehr, diese Leute weiter zu beschäftigen. Das muss man bei diesem Thema fairerweise auch hinzufügen.

Es ist völlig klar: Unser gemeinsames Ziel ist und bleibt es, alle Möglichkeiten zur **Reduzierung der befristeten Beschäftigung** bei angestellten Lehrerinnen und Lehrern auszunutzen. Wir sehen doch schon heute klar und deutlich, dass die Landesregierung entschlossen handelt. Nach Einschätzung des SSW werden hier wirklich alle vorhandenen Möglichkeiten genutzt. Denn wie Sie wissen, werden neben den erwähnten 125 neuen Stellen im schulamtsgebundenen Bereich 75 weitere kw-Stellen aus Zensusmitteln geschaffen. Das ist mit der Verabschiedung des Haushalts Fakt. Diese Stellen kommen allen Schularten zugute und werden trotz ihrer Befristung auf zwei Jahre zusätzlich dabei helfen, dieses Problem zu verringern.

(Beifall SSW)

Ich bin fest davon überzeugt, dass wir so das Problem der befristeten Beschäftigung bei unseren Lehrkräften auf ein absolutes Mindestmaß eindämmen können.

(Beifall SSW, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Klaus Schlie:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung. Es ist beantragt worden, den Bericht der Landesregierung, Drucksache 18/1361, dem Bildungsausschuss zur abschließenden Beratung zu überweisen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 32 auf:

Strategie für mehr heimische Eiweißpflanzen entwickeln!

Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
Drucksache 18/1386

Das Wort zur Begründung wird, wie ich sehe, nicht gewünscht.

Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat der Abgeordnete Bernd Voß für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Bernd Voß [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich freue mich, dass wir heute über das Thema **Eiweißpflanzen** sprechen. Ich denke, da ist richtig Musik drin, Musik in puncto Biodiversität,

(Vereinzelter Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW)

in puncto flächengebundene Tierhaltung und auch in puncto faire Handelsbeziehungen, Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung weltweit.

Das hört sich alles sehr hochgegriffen an, und der eine oder andere wird sich fragen: Von welchem Zauber redet ihr eigentlich, wie weit wollt ihr die Welt an dieser Stelle retten? Aber es ist tatsächlich so. Eiweißpflanzen, die wir haben, die **Leguminosen**, haben den Zauber, dass sie Stickstoff aus der Luft binden und dass sie dadurch ein wichtiger Baustein für die **nachhaltige Sicherung des Klimas**, für die nachhaltige **Sicherung der Ressourcen** sind. Ich nenne eine Zahl: 200 kg Stickstoff in Düngemitteln entsprechen ungefähr 230 l Diesel. Das ist ein Grund, entsprechend sparsam damit umzugehen. Wir brauchen Eiweißpflanzen auch, um Verbindung zwischen Futterbau und Tierhaltung wiederherzustellen.

Wenn wir fragen, woher unsere Eiweißpflanzen kommen, müssen wir feststellen, dass **70 %** der Eiweißträger **importiert** sind, nach Europa hereingebracht werden. Über 30 % des gesamten Flächenanbaus importieren wir letztlich nach Europa von weltweit. Wir haben überhaupt nicht die Flächen, um für unsere Tierhaltung ausreichend anzubauen. Das ist mit einem großflächigen Sojaanbau verbunden, auch dem Anbau von gentechnisch veränderten Soja weltweit. Es ist verbunden mit Problemen wie Gentechnik, Glyphosat, das ist auch verbunden mit der Vertreibung indigener Bevölkerung, von Kleinbauern in Ländern der Dritten Welt.

Wenn wir dann fragen: Warum haben wir in Europa nicht mehr Eiweißpflanzenanbau?, müssen wir feststellen, dass diese Abwärtsspirale 1992 befeuert worden ist, als im Rahmen der **internationalen Handelsabkommen EU/USA** - dieses Thema betrifft uns im Moment wieder ganz stark - vereinbart

(Bernd Voß)

wurde, dass auf Eiweißpflanzen überhaupt keine Zölle mehr zu zahlen sind. Der Proteinanbau in Europa wurde ganz stark begrenzt.

Das ganze System ist so nicht nachhaltig. Das heißt aber nicht, dass wir zurück wollen zu einer Landwirtschaft der Großväter und Großmütter, dass wir das wieder einführen wollen.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Altersdiskriminierend!)

Vielmehr brauchen wir den Eiweißpflanzenanbau mit modernen Methoden auf der Basis neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse in Bezug auf Verarbeitung, in Bezug auf Bearbeitungstechnik, in Bezug auf Fütterung und auch in Bezug auf den Transfer in die Praxis. Genau da haben wir das Problem. Anbau und Verfütterung haben in den letzten 20, 30 Jahren massiv abgenommen. Wir haben die **Forschung** und besonders die **standortangepasste Umsetzung** überhaupt nicht weiterentwickelt. Dadurch ergeben sich Probleme in der Wirtschaftlichkeit, in der Ertragssicherheit, im Markt und in der Verwertung. Dieser ganze Bereich ist von der Weiterentwicklung regelrecht abgekoppelt worden. Daran muss sich etwas ändern, auch hier in Schleswig-Holstein. Daher brauchen wir eine politische Offensive.

Ich denke, man muss positiv hervorheben, dass wir in Schleswig-Holstein ein mittelständisches **Zuchtunternehmen** haben, die **NPZ**, das sich gerade im Bereich der Leguminosen, des Eiweißpflanzenanbaus, nachhaltig engagiert und dort investiert, und dass wir zugleich in der **Landwirtschaftskammer** Mitarbeiter haben, die sich intensiv um das Thema kümmern.

Eiweißstrategie ist auf europäischer Ebene ein intensiv diskutiertes Thema. Es ist bei der Bundesregierung ein Thema. Es gibt eine Strategie. Es ist in zahlreichen Bundesländern ein Thema, dass angepackt wird. Aber es darf keine Worthülse sein. Mit der Umsetzung der EU-Agrarreform und besonders den Beschlüssen der Agrarministerkonferenz in München vom 4. November 2013 zur Umwidmung von Mitteln der ersten in die zweite Säule von ungefähr 4,5 % - das sind etwa 70 Millionen € - haben wir eine Grundlage, um uns hier weiter dafür zu engagieren. Das ist kein Zauber, aber es ist gut für unser Land. Darum bitte ich um Ihre Zustimmung.

Eines möchte ich noch anfügen. Es ist wirklich nicht von uns gesteuert worden, dass gerade heute der **Europäische Gerichtshof** sein Urteil gefällt hat und für die einzige Pflanze, die gentechnisch verändert zugelassen ist, die **Kartoffel Amflora**,

die Zulassung kassiert hat. Ich denke, dies macht deutlich, dass wir für unser Land eine Zukunftsstrategie brauchen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir brauchen eine Zukunftsstrategie, um bei Anbau und Fütterung breiter aufgestellt und nicht von internationalen Gentechnikimporten abhängig zu sein. - Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW)

Präsident Klaus Schlie:

Für die CDU-Fraktion hat Herr Abgeordneter Heiner Rickers das Wort.

Heiner Rickers [CDU]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Auch auf **Bundesebene** gibt es eine **Eiweißstrategie**. Diese ist aufgrund der Koalitionsverhandlungen - wie Sie wissen - im Moment nicht mehr die gleiche. Sehr geehrter Herr Voß, ich freue mich, dass Sie dieses Thema heute auf die Tagesordnung gesetzt haben. Ich glaube aber, hier im Hohen Hause fehlen im Ansatz einige Grundkenntnisse.

Warum spricht man von Eiweißstrategie, warum unterhalten wir uns überhaupt über Eiweiß? - Sie wissen, Eiweiß ist nicht nur für die Ernährung von Menschen, sondern besonders auch von Tieren essenziell. Im Vergleich zum Tier haben wir als Menschen den Vorteil, dass wir tierisches Eiweiß zu uns nehmen können. Die Tiere können das in der Regel nicht, es sei denn, sie leben in der freien Wildbahn. Sie wissen, dass tierisches Eiweiß von der Verfütterung aufgrund der BSE-Problematik hier in Europa so gut wie ausgeschlossen ist. Also beschränkt sich die tierische Ernährung in der Regel auf pflanzliches Eiweiß, bevor Tiere durch Milch oder Fleisch durch Veredlung der menschlichen Ernährung dienen. Darum geht es scheinbar in diesem Antrag.

Herr Voß, ich bin froh, dass Sie nicht - wie in der Begründung Ihres Antrags - stark ideologisierend auf GVO-Freiheit oder auf das Kleinbauernrum in der Dritten Welt eingegangen sind. Daher gehe ich auf die Inhalte ein.

(Zuruf Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Herr Matthiessen, Sie können gern eine Frage stellen. Das Spiel kennen wir. - Die Eiweißstrategie in Deutschland soll sich eher auf das beschränken,

(Heiner Rickers)

was wir heute schon an Eiweißträgern haben. Denken Sie an die 1,2 Millionen ha an **Rapsanbaufläche** in Deutschland. Denken Sie auch an die Pressemitteilung zum sogenannten alternativen Landraub in anderen Regionen der Welt, wenn Raps als Biokraftstoff verwendet wird. Das ist ein großes Problem. Es gibt hier den sogenannten **iLUC-Faktor**, der zur Berechnung ansteht. Dieser wird höchstwahrscheinlich ab 2015 dazu führen, dass der Rapsanbau dann, wenn er zur Herstellung von Biokraftstoff verwendet wird, negativ verlaufen wird. Dadurch würde auch hier in Deutschland die Rapsanbaufläche eingeschränkt. Denken Sie auch daran, dass dann die 1,2 Millionen ha Rapsanbaufläche als Abfallprodukt und als Eiweißträger eingeschränkt werden und wegfallen könnten. Das ist ein großes Problem.

Ich habe hierzu ein Zitat des EU-Ministerrats aus einer Pressemitteilung von gestern. Diese **Pressemitteilung** kommt aus dem Bundesverband des **NABU**. Herr Voß, sie ist bezeichnend. Dort steht: Keine Einigung ist daher allemal besser als ein fauler Kompromiss zulasten von Umwelt und Ernährungssicherung. Zu Deutsch heißt das: Der NABU spricht sich dafür aus, dass Raps mit einem hohen iLUC-Faktor versehen werden soll, sodass die Rapsanbaufläche bei uns in Europa höchstwahrscheinlich eingeschränkt wird. Dies könnte einem Eiweißstrategiekonzept zuwiderlaufen. Wir könnten also eingeschränkt werden und die Haupteiweißträger verlieren. Daher müssten wir zunächst das Augenmaß auf den Rapsanbau richten und darauf, dass dessen Fläche zumindest in dem Umfang erhalten bleibt, wie wir ihn heute in Europa und in Deutschland vorfinden.

In einem zweiten Punkt muss ich Ihnen teilweise recht geben. Sie haben den hohen Wert von Eiweißpflanzen, Leguminosen, beschrieben, deren Anbau hier in Deutschland stark zurückgegangen ist. Dieser Anbau hat vielfältige Vorteile: Er trägt zur Bodenverbesserung bei, er bringt einen hohen Fruchtfolgewert mit sich, er durchwurzelt tiefer, er braucht weniger Mineraldünger, und er ist in der Fruchtfolge oft vorteilhaft, weil er Resistenzen aufbrechen kann. Wir würden uns natürlich freuen, wenn es in Deutschland einen vermehrten Anbau von Leguminosen gäbe.

Herr Voß, Sie haben es ebenso erwähnt wie der Herr Minister gestern auf der Veranstaltung der Akademie für die Ländlichen Räume. Wir hoffen, dass aus den Mitteln der **zweiten Säule Agrar- und Umweltmaßnahmen** für Schleswig-Holstein greifen, die letztlich nicht nur eine Förderung der

Ökolandwirtschaft durch die Hintertür bedeuten, sondern vielleicht auf den zukünftigen **Greeningflächen** auch einen gewissen Anbau von Leguminosen zulassen, um den prozentualen Anteil im Bereich des Greening erfüllen zu können. Wir hoffen, dass Ihr Antrag nicht nur darauf basiert, dass Sie der Ökolandwirtschaft dienen wollen.

Warum würden wir Ihrem Antrag nicht zustimmen wollen, sollte in der Sache abgestimmt werden? - Ihre Begründung ist aus unserer Sicht nicht schlüssig. Sie beschränkt sich auf den Ökolandbau und auf GVO-Freiheit. Aus unserer Sicht würde sie auch bedeuten, dass dem Ministerium ein Freibrief in der Frage eingeräumt wird, wie bei dieser Strategie künftig verfahren werden kann. Das wollen wir nicht. Wir wünschen uns, dass wir erst im Ausschuss darüber diskutieren und dann gemeinsam eine Strategie entwickeln, um letztlich grünes Licht für eine Strategie zu geben, die für Schleswig-Holstein greift. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU, FDP und vereinzelt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Klaus Schlie:

Für die SPD-Fraktion erteile ich Frau Abgeordneter Kirsten Eickhoff-Weber das Wort.

Kirsten Eickhoff-Weber [SPD]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen! Sehr geehrte Herren! Bereits 1691 beschrieb Engelbert Kaempfer nach seiner Japanreise die **Sojabohne**. Der Staatssekretär ist jetzt leider nicht mehr da. Es hat lange gedauert, nämlich bis zum Beginn des letzten Jahrhunderts, bis nach enormen Forschungsanstrengungen die weltweite Bedeutung der Sojabohne ihren Lauf nahm. Sie ist die wichtigste Öl- saat. Das Besondere ist die Eiweißqualität der Sojabohne, das hat uns der Kollege eben erzählt. Nur 2 % der weltweit geernteten Sojabohnen dienen direkt der menschlichen Ernährung, das muss uns klar sein. Der überwiegende Teil dient der Sojaölgewinnung, wird zu Biodiesel verestert und in der chemischen Industrie verarbeitet.

Bei der Ölproduktion verbleibt Sojakuchen, der rund 80 % der Masse ausmacht. Dieser Sojakuchen wird zu 98 % zu Tierfutter verarbeitet. Ein Großteil unserer **intensiven Nutztierhaltung**, nämlich der Milch- und Fleischproduktion, basiert heute auf dem hohen Proteingehalt der Sojabohnen. Für den weltweit wachsenden Markt für Fleisch lässt sich nur mit günstigem Sojatierfutter günstig produzieren.

(Kirsten Eickhoff-Weber)

Die Bedeutung der Sojabohne hat in den letzten 40 Jahren deutlich zugenommen. Der Kollege Voß hat es ausgeführt: Einen rasanten Schub erhielt sie durch die gentechnischen Veränderungen in den 90er-Jahren. Heute sind mehr als 70 % der globalen Anbaufläche mit transgenem Saatgut besetzt.

Sojafelder in Nord- und Südamerika und in Asien werden nicht nur auf klassischen Ackerbaustandorten angelegt. Dafür wird oftmals rücksichtslose Landgewinnung betrieben, indem wertvolle Wälder abgeholzt oder Savannen umgepflügt werden. Es entstehen agrarindustrielle Monokulturen, der Krankheits- und Unkrautdruck wird durch immer mehr Pestizide bekämpft. Es kommt zu **Bodendegeneration** und **Gewässerverschmutzung**. Konflikte um Landnutzungsrechte sind eine weitere Begleiterscheinung mit verheerenden Auswirkungen für Natur und Umwelt. Unter all diesem leidet die Bevölkerung vor Ort. Ihr fehlt oftmals der Boden, um sich selbst zu versorgen. Hier geht es nicht um Ideologien, hier geht es um Tatsachen.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Es geht um Tatsachen, die wir auch im neuesten „Bauernblatt“ nachlesen können. Die Ernährung der Welt wird von einer starken Landwirtschaft vor Ort, auch von einer kleinbäuerlichen Landwirtschaft, getragen.

Was hat das alles mit Schleswig-Holstein zu tun? - In den letzten Jahrzehnten ist der Anbau der **heimischen Eiweißpflanzen** in Schleswig-Holstein stark zurückgegangen. Lassen Sie mich diese Pflanzen einmal nennen: Es gibt zum Beispiel Lupinen, Erbsen, Luzerne, Ackerbohnen und Klee. Futterleguminosen waren fester Bestandteil unserer Landwirtschaft. Sie wurden durch immer größere Sojaanteile immer weiter verdrängt. Wir haben die heimischen gentechnikfreien Eiweißlieferanten verloren, und zwar nicht nur im biologischen Landbau, sondern auch in der ganz klassischen Landwirtschaft.

Bei uns konzentriert sich der Ackerbau auf wenige, intensive Kulturen. Sehen wir uns dazu den letzten Artenschutzbericht an: Das führt zu einer schwindenden biologischen Vielfalt. Der Widerspruch zwischen steigender Produktion und dauerhafter Erhaltung der natürlichen Ressourcen erfordert anspruchsvolle Strategien.

Ein Beitrag kann der verstärkte Anbau von Eiweißpflanzen sein. So haben die Länderagrarminister auf ihrer Konferenz im August eine umfassende Eiweißfuttermittelstrategie auf europäischer Ebene

gefordert. Dabei geht es auch darum, sich von der zunehmenden **Importabhängigkeit** zu befreien.

Die Eiweißpflanzen in Schleswig-Holstein werden auch für die Ölgewinnung gewonnen. Herr Rickers hat bereits das Beispiel des Raps genannt. Aber gerade da liegt eine Chance, nämlich Rapsöl direkt in landwirtschaftlichen Motoren zu verwenden. Hier sind sicherlich noch weitere Entwicklungen nötig, aber es sind auch deutsche Landmaschinenhersteller, die an diesem Weg größtes Interesse haben.

Wir müssen zusehen, dass wir regionale Wirtschaftskreisläufe erhalten und fördern. Das beinhaltet auch eine ressourcenschonende Herstellung und nachhaltige Produktion von Lebensmitteln und verantwortungsvolle Wirtschaftsweisen, die auch von der Bevölkerung akzeptiert werden.

(Beifall SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dies erhält die bäuerliche Landwirtschaft, und so können die Arbeitsplätze im ländlichen Raum gesichert werden.

Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag, damit wir, lieber Herr Kollege Rickers, auf einer fundierten Grundlage mit ersten strategischen Ansätzen im Umweltausschuss weiter diskutieren können. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für die FDP-Fraktion hat der Abgeordnete Oliver Kumbartzky.

Oliver Kumbartzky [FDP]:

Herr Präsident! Hohes Präsidium! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Als Liberaler hätte ich natürlich lieber über das Eigelb gesprochen als über das Eiweiß.

(Heiterkeit)

Aber man kann sich das nicht immer aussuchen.

(Zurufe)

- Ja, aber das ist doch kein Wunder, oder?

Meine Damen und Herren, mit dem vorliegenden Antrag wollen die Fraktionen von SPD, Grünen und SSW ihre Landesregierung freundlich, aber bestimmt an den Koalitionsvertrag erinnern. Schließlich handelt es sich hier um ein Thema, das im Koalitionsvertrag auf Seite 42 geschrieben steht.

(Oliver Kumbartzky)

Der Begriff „Eiweißstrategie“ klingt dabei auch nicht neu, er ist ja auch nicht neu; schließlich gibt es schon auf **Bundesebene** eine **Eiweißstrategie**, die im letzten Jahr vorgestellt worden ist. Laut dieser Studie lag der Anteil importierter eiweißhaltiger Kraftfutterkomponenten in den vergangenen Jahren zwischen 35 und 45 %. Das verdeutlicht, dass knapp die Hälfte des in Deutschland verwendeten Kraftfutters aus Importen stammt.

Nicht nur deshalb ist es verständlich, dass die Forderung nach einem verstärkten Eiweißanbau in Deutschland aufkommt, vor allem wenn man weiß, dass der größte Teil der importierten Eiweißpflanzen Sojabohnen sind.

Doch wenn man sich dann bewusst macht, dass man, um vergleichbare Mengen in Deutschland zu produzieren, knapp 2,5 Millionen ha, also knapp 20 % der deutschen Ackerfläche, benötigen würde, wird einem klar, wie schnell solche Forderungen an ihre Grenzen stoßen.

Dennoch halte ich es für richtig und wichtig, dass wir über das Thema diskutieren und debattieren. Vor diesem Hintergrund danke ich auch für den Antrag. Das ist ein Thema, das in aller Munde ist. Frau Eickhoff-Weber hat ja auch das „Bauernblatt“ erwähnt, obwohl ich ehrlich zugeben muss: Wenn ich das „Bauernblatt“ aufschlage, dann fallen mir zuerst immer die Bilder von Hauke Götsch auf und erst danach die Fachartikel.

(Zuruf SPD)

- Ja, gut. Schauen Sie sich das einmal an.

Meine Damen und Herren, eine der Gründe für das Thema Eiweißstrategie - das hat Herr Voß auch erwähnt - ist darauf zurückzuführen, dass wir in Deutschland einen **Stickstoffüberschuss** haben und unsere **Böden und Gewässer** immer stärker belastet werden. Leguminosen können da gegensteuernd wirken; denn sie binden Stickstoff im Boden, von denen dann andere im Fruchtwechsel angebaute Pflanzen profitieren können. Ein geringerer Einsatz von Mineral- und Wirtschaftsdünger wäre dann die positive Folge.

Man muss sich natürlich auch die Frage stellen: Warum ist in den vergangenen Jahren der Anbau von Leguminosen und Eiweißpflanzen weiter zurückgegangen? Dafür gibt es einen ganz klaren Grund. Die **Landwirtschaft in Deutschland** steht nämlich unter einem enormen **wirtschaftlichen Druck**, und aufgrund der geringeren Wettbewerbsfähigkeit dieser Pflanzen werden diese Pflanzen immer seltener angebaut.

Daher geht die Forderung der Koalition nach einer Intensivierung der Forschungs- und Beratungsaktivitäten in diesem Bereich auch ganz klar in die richtige Richtung. - An dieser Stelle hätte ich Applaus erwartet.

(Heiterkeit - Beifall CDU und SPD)

- Ah, ich muss es wohl immer sagen.

Meine Damen und Herren, über einen Punkt in Ihrem Antrag müssen wir aber doch noch einmal etwas intensiver sprechen. Sie wollen, dass in der Eiweißstrategie eine konzeptionelle Darstellung möglicher **Fördermaßnahmen** abgebildet wird. Eine Förderung ist zwar grundsätzlich richtig, aber wir sollten uns auch wirklich einig sein, was genau der Begriff „Förderung“ in diesem Fall meinen soll. Produktspezifische Zahlungen beispielsweise wären ja nicht mit den Regeln der WTO vereinbar. Also kann eine Förderung nur durch Anreize möglich sein. Ich stelle mir darunter eine Förderung von Züchtungsfortschritten oder die Weiterbildung von Landwirten vor.

Ich möchte auch noch einmal eines klarstellen: Fördermaßnahmen und Konzepte dürfen meiner Meinung nach auf keinen Fall dazu führen, dass quasi durch die Hintertür verbindliche Verordnungen geschaffen werden. Eine wie auch immer geartete Verpflichtung zu Eiweißfutteranbau ist eine Form der Marktplanung, die nicht den Zielen einer marktorientierten Landwirtschaft entspricht. Darauf sollten wir wirklich achten.

Meine Damen und Herren, eine Eiweißstrategie als **freiwilliges Programm** im Rahmen der zweiten Säule wäre zweifelsohne sinnvoll, so wie generell der Anbau von Eiweißpflanzen positiv zu bewerten ist.

Abschließend möchte ich auch auf die Begründung Ihres Antrags eingehen. Ihre Rede, Herr Voß, hat mir gut gefallen, aber in der Begründung war wieder dieser Zungenschlag mit den GVOs enthalten. Insoweit sind wir nicht einer Meinung, und das wird sich in nächster Zeit wohl auch nicht ändern. Dasselbe gilt auch für das Thema „Import“, den Sie allgemein sehr kritisieren. Sie dürfen nicht vergessen, dass Importe immer auch ein Sinnbild für einen funktionierenden Weltmarkt sind. Wie ich schon eingangs erwähnte, wird die deutsche Landwirtschaft auch in Zukunft auf Importe angewiesen sein.

Ich würde mich freuen, wenn wir darüber im Ausschuss noch einmal diskutieren könnten mit dem Ziel, etwas Gemeinsames hinzubekommen. Anson-

(Oliver Kumbartzky)

sten, weil Weihnachten bevorsteht, möchte ich Ihnen mitteilen, dass wir Ihren Antrag nicht ablehnen, sondern dass wir uns der Stimme enthalten würden.

Abschließend möchte ich Ihnen noch sagen, meine Damen und Herren, was Weihnachten auch immer auf Ihrem Teller sein wird, lassen Sie es sich schmecken. Frohes Fest!

(Beifall FDP und vereinzelt SPD)

Präsident Klaus Schlie:

Sie merken, wir kommen dem Ende der Tagung näher. - Das Wort für die Fraktion der PIRATEN hat die Abgeordnete Angelika Beer.

Angelika Beer [PIRATEN]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Einer Grundsatzdebatte und dem Highlight des Tages kann man sich aus unterschiedlicher Perspektive nähern. Ich will das für uns als Piratenfraktion gern tun.

Die auch eben noch einmal angesprochene **bundesweite Strategie** für wettbewerbsfähige einheimische Eiweißpflanzen brauche ich hier nicht näher zu erläutern. Ich will uns Wiederholungen ersparen.

Festhalten möchte ich aber, dass es aus unserer Sicht dringend notwendig ist, zu prüfen, warum die **einheimische Anbaufläche für Eiweißpflanzen** seit 1998 um zwei Drittel zurückgegangen ist - das ist ja eine ganze Menge - und wie wir unsere Eiweißlücke eigentlich schließen könnten.

Dass wir den Anbau von Eiweißpflanzen erhöhen müssen, steht für uns außer Frage. Wir müssen uns allerdings auch fragen: Inwieweit wollen und vor allem inwieweit können wir uns von Sojaimporten, also auch von genetisch veränderten Sorten insbesondere - da sind wir durchaus bei dem Antrag der Koalition - unabhängig machen?

(Beifall PIRATEN)

Der Gedanke, liebe Kolleginnen und Kollegen, den Anbau von Soja in Deutschland und Europa weiter zu erproben und wieder vermehrt Ackerbohnen und Lupinen anzubauen, ist zunächst naheliegend. Verlockend ist auch die Überlegung, die landwirtschaftlichen Fuhrparks mit Rapsöl zu betreiben und den nach dem Auspressen übrig bleibenden Rapskuchen für die Tiermast zu verwenden.

In Erinnerung an das Debakel bei den Biogasanlagen und der viel gescholtenen Vermaischung unserer Landschaft müssen wir allerdings die **natürlichen**

Grenzen unseres Vorhabens von Beginn an im Blick haben. Das hat mir bei den bisherigen Ausführungen gefehlt. Selbst wenn wir jeden Quadratmeter Schleswig-Holsteins mit Soja bepflanzen würden, dann wären die 4,5 Millionen t kaum zu schaffen, logisch.

Wir müssen also feststellen, dass wir es zunehmend mit einem **Flächenproblem** zu tun haben. Das betrifft nicht nur die aktuelle Frage und Debatte, sondern wir sehen das beim Dauergrünland, wir sehen das beim Wald, dessen Anteil wir nur schwerlich erhöhen können; darüber haben wir gerade im letzten Tagungsabschnitt diskutiert. Unsere Sojaimporte - auch das muss gesagt werden - gehen zulasten der Regenwälder.

(Beifall PIRATEN)

Am Ende des Tages verzehren wir Fläche, die wir selber nicht haben.

Kurzum, wer erwartet, die Eiweißlücke allein dadurch schließen zu können, dass wir „dagegen“ anbauen? Diese Erwartung wird sich aber kaum erfüllen lassen.

Zum Glück gibt es eine weitere Möglichkeit, die in jedem Fall funktioniert. Wir müssen die Anzahl der **Großtiereinheiten** an die zur Verfügung stehende Fläche koppeln. Wenn wir jede Großtiereinheit für die Fläche vorsehen, die zu dessen Ernährung benötigt wird, dann schließt sich auch unsere Eiweißlücke. Das, meine Damen und Herren, wäre ein Konzept der Nachhaltigkeit. Darüber werden wir gern im Ausschuss diskutieren. - Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall PIRATEN)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für den SSW hat der Abgeordnete Flemming Meyer.

Flemming Meyer [SSW]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Aus welchen Gründen auch immer gibt es in Schleswig-Holstein noch keine **Strategie**, wie der Anteil **heimischer Eiweißpflanzen** - sogenannter Leguminosen - bei uns im Land erhöht werden soll. Dies wollen wir mit dem vorliegenden Antrag ändern. Seit Jahren gibt es bereits in anderen Bundesländern und sogar auf Bundesebene Strategien, um den Anbau von Eiweißpflanzen in der Landwirtschaft zu erhöhen.

(Flemming Meyer)

Die Gründe hierfür sind vielfältig. Die Einbeziehung von Eiweißpflanzen in der Fruchtfolge wirkt sich positiv auf die Kohlenstoffbilanz aus und führt zu einer **Verbesserung der Bodenfruchtbarkeit**. Dies wiederum führt dazu, dass sich die Stickstoffausbringung auf den Flächen signifikant verringern lässt.

Deutschland importiert rund 6 Millionen t Sojabohnen und Sojaschrot, wobei der weitaus größte Teil des Sojaimports gentechnisch verändert ist. Die Produktion der Kraftfutterkomponenten hat sich nach Nord- und Südamerika verlagert. Rund 35 bis 45 % der benötigten eiweißhaltigen Kraftfutterkomponenten werden heute über den **Import** bezogen.

Dies ist kein Phänomen in Deutschland allein, sondern europaweit zu verzeichnen. Es gibt in Europa eine „Eiweißlücke“, denn ausschließlich mit heimischen Futtermittelpflanzen und ohne die Sojaimporte lassen sich die großen Nutztierbestände nicht mehr ernähren.

Derzeit werden nur auf rund 1 bis 3 % der gesamten Ackerfläche in Deutschland Leguminosen angebaut. Daher gilt es, Wege zu gehen, um hier einen anderen Drive in die Futtermittelproduktion zu bekommen. Wie gesagt: Eiweißstrategien wurden bereits in anderen Bundesländern und auf Bundesebene auf den Weg gebracht. Auch der Deutsche Bauernverband, der Bundesverband Deutscher Pflanzenzüchter und die Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen haben bereits Anfang 2012 eine Strategie zur Steigerung des heimischen Eiweißpflanzenanbaus vorgelegt.

Daher bin ich ehrlich gesagt überrascht, dass in einem landwirtschaftlich geprägten und agrartechnisch fortschrittlichen Land wie Schleswig-Holstein die Resonanz auf derartige Eiweißstrategien immer noch so gering ist.

(Beifall Lars Harms [SSW] und Kirsten Eickhoff-Weber [SPD])

Es wird aber deutlich, dass es höchste Zeit ist, dass wir in Schleswig-Holstein endlich eine eigene Strategie für mehr heimische Eiweißpflanzen entwickeln.

Das Rad brauchen wir hierfür auch nicht mehr in allen Belangen neu zu erfinden, denn es gibt durchaus **Erfahrungswerte in anderen Bundesländern**, auf die wir zugreifen sollten. Daher macht eine Zusammenarbeit oder Kooperation mit anderen norddeutschen Ländern Sinn. Die Eiweißstrategie wird aber nur dann Erfolg haben, wenn wir den gesamten Prozess im Blick haben. Hier müssen

Forschung, Züchtung, Landwirtschaft, Handel sowie Lebens- und Futtermittelindustrie Hand in Hand gehen. Das heißt, die gesamte Wertschöpfungskette muss betrachtet und es müssen gemeinsam Lösungen erarbeitet werden. Die Allianz aller Beteiligten ist eine Voraussetzung.

Es wird aber auch darauf ankommen, ob es gelingt - gerade in der Startphase -, Fördermittel aufzutreiben, die Schwung in die Strategie bringen können. Nur wenn dies gelingt und wenn Landwirte auf Dauer ihr Einkommen aus dem Anbau von Eiweißpflanzen sichern können, wird es gelingen, den Anbau von heimischen Eiweißpflanzen zu erhöhen. Das sollte für uns das Ziel sein.

(Beifall SSW, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Klaus Schlie:

Das Wort für die Landesregierung hat der Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Herr Dr. Robert Habeck.

Dr. Robert Habeck, Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume:

Vielen Dank, Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Viele gute Gründe sind genannt worden: Unabhängigkeit von Importen, Auflockerung von Fruchtfolgen, Schutz der Böden - all das ist richtig und wird von uns unterstützt. Gleichwohl, Flemming Meyer, ist die Antwort darauf, warum es in Schleswig-Holstein so schwer ist, eine **Eiweißstrategie** nicht nur aufzuführen, sondern auch durchzusetzen, relativ einfach. In **Schleswig-Holstein** ist seit den 60er-Jahren der Eiweißanteil nie größer als 2.000 ha gewesen, im letzten Jahr 1.300 ha. Wir sind so ein **starkes Agrarland**. Eben weil es so ein starkes Agrarland ist, ist es so schwer, alternative Fruchtfolgen oder alternative Pflanzen anzubauen. Das muss man auch bei aller Dringlichkeit des Handlungsauftrags in Erinnerung behalten. Wir arbeiten gegen die Ökonomie an. Deswegen ist es vergleichsweise schwer, dort kurzfristig Erfolge zu erzielen.

Es gibt drei Ansatzpunkte, die wir dann im Ausschuss oder im Plenum oder wo auch immer weiter vertiefen können, die in eine Strategie eingebaut werden können. Der letzte scheint mir der Entscheidende zu sein.

Die beiden anderen sind, dass durch die neue Förderperiode das **Greening** eingeführt wurde. Wir haben das verschiedentlich diskutiert. Greening heißt,

(Minister Dr. Robert Habeck)

dass erst einmal 5 % der landwirtschaftlichen Fläche als ökologische Vorrangfläche behandelt werden soll. Außer Landschaftselemente zu schaffen - also Knicks, Tümpel, ungenutzte Flächen und Brachen -, gibt es auch die Möglichkeit, dort Eiweißpflanzen anzubauen. Man streitet sich im Moment politisch darüber, ob dieser Anbau dann pflanzenschutzmittel- und pestizidfrei erfolgen soll. Das muss aus meiner Sicht so sein, weil es eben ökologische Vorrangflächen sind. Es wäre relativ sinnlos, ökologische Vorrangflächen zu definieren und zu sagen: Da dürfen dann Herbizide oder Pestizide eingesetzt werden. Das macht aber den Eiweißanbau auf diesen Flächen sehr schwierig, weil die Eiweißpflanzen, wenn sie praktisch angebaut werden sollen, in der Regel tatsächlich des Pflanzenschutz- oder Herbizideinsatzes bedürfen.

Die zweite Möglichkeit wäre, über die Agrar- und Umweltmaßnahmen eine **Förderung von Fruchtfolgen** im Ackerbau aufzulegen. Das werden wir in jedem Fall tun, also dass wir von monokulturellen Ackerbaumaßnahmen wegkommen. Da wäre es ideal, Eiweißpflanzen einzubauen. Allerdings ist der Aufwand noch immer sehr hoch. Wir würden natürlich ein Stück weit dafür entschädigen. Dann mag es Landwirte geben, die sagen: Die 130 € nehmen wir noch einmal mit. - Aber ob das den großen Durchbruch bringt, wage ich auch zu bezweifeln. Gleichwohl ist das der zweite Bestandteil, den wir anbieten werden.

Der dritte scheint mir der Entscheidende zu sein - und das hat auch Oliver Kumbartzky schon gesagt -: Wir müssen rein in die Betriebe. Ich glaube, eine Strategie sollte nicht auf Fläche zielen, sondern auf die **Praxis in den Betrieben**. Wenn es etwa in der Bullenmast gelingt, wieder ein Gespür dafür zu entwickeln, dass es auch sinnvoll sein kann, die Bullen etwa über Ackerbohnen zu mästen und nicht über Sojaimporte, wird die Fläche nachkommen. Das heißt, wir brauchen Beratung, wir brauchen Forschung, wir brauchen Schulung für die Betriebe. Wenn die Produktion dies nachfragt, dann wird die Fläche nachfolgen. Auch darüber gibt es ein Instrument, das wir aufbauen könnten, nämlich über die **Europäischen Innovationspartnerschaften**, die sogenannten EIP, um **Geschäftsstellen für Eiweißforschung und -beratung** aufzubauen, quasi neben der Kammer. Darüber wird verschiedentlich gesprochen. Allerdings muss ich auch sagen: Diese EIP funktionieren nur, wenn sich verschiedene Gruppen daran beteiligen. Das ist im Moment noch nicht so richtig der Fall, oder es gibt Gespräche darüber, aber noch keinen richtigen Zug in der Sache.

Deswegen wäre mein Wunsch, dass alle agrarpolitischen Sprecher, die sich jetzt für eine Eiweißstrategie ausgesprochen haben, in den Verbänden, die ihnen nahestehen, in den Gruppen der Landwirtschaft, die dort Interesse haben müssten, dafür werben, dass wir diese EIP an den Start bringen. Oder anders formuliert: Es ist relativ sinnlos, eine Strategie auf ein Papier zu schreiben, wenn wir es nicht hinbekommen, innerhalb des nächsten halben Jahres eine Europäische Innovationspartnerschaft für Eiweißpflanzen aufzulegen. Das ist die Chance, Geld in die Hand zu nehmen. Das andere ist bedrucktes Papier. Aber wenn wir noch nicht einmal den ersten Schritt schaffen, dann verstopfen wir diesen Start. Den schaffen wir aber nicht durch politische Anordnung, sondern nur, wenn wir Akteure der landwirtschaftlichen Gesellschaft unterhaken und dann aktiv werden. Insofern glaube ich, dass eine Strategie auf die Betriebe zielen muss und nicht auf die Fläche. Die Fläche wird dann nachkommen.

Erlauben Sie mir, mit einem Thema zu schließen, das überhaupt nichts mit der Sache zu tun hat, aber da Bernd Voß gleich noch einmal redet, möchte ich sagen, dass auch Bernd Voß heute Großvater geworden ist.

(Zuruf)

- Das wurde schon gesagt?

(Zurufe: Ja!)

- Da war ich draußen. Dann auch einen herzlichen Glückwunsch von mir! - Danke, frohe Weihnachten!

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW)

Präsident Klaus Schlie:

Ich gebe zu, Herr Minister, regierungsseitig ist offiziell noch nicht gratuliert worden, insofern ist das in Ordnung. - Das Wort zu einem Dreiminutenbeitrag hat Herr Abgeordneter Bernd Voß.

(Zuruf Wolfgang Kubicki [FDP])

Bernd Voß [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Vielen Dank, Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Vielen Dank für die vielen, vielen freundlichen Glückwünsche. Es ist schon spannend, was mir heute Morgen widerfahren ist.

Warum habe ich mich noch einmal gemeldet? - Nicht um mich unbeliebt zu machen, aber ich weiß

(Bernd Voß)

natürlich auch, dass eine halbe Stunde Beratung weggefallen ist und die Fragestunde ausfällt.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: So war das nicht gedacht!)

Zwei Sachen sollten noch einmal gesagt werden: Das eine ist - Heiner Rickers hat das angesprochen - die Frage der Biokraftstoffe und die Frage der Treibstoffe, die Frage von Öl und Eiweiß aus einer Pflanze, die iLUC-Faktoren - Landnutzungsänderungen -, über die intensiv diskutiert wird und die auch in der Presseerklärung des NABU angesprochen werden. Ich denke, gerade auch in eurem Interesse ist es sinnvoll, dass die Kommission da noch einmal tief durchatmet und ganz genau anschaut, in welche Richtung die neue **Biokraftstoffpolitik** gehen kann. Da sollte noch einmal tief Luft geholt werden.

An dieser Stelle möchte ich auch noch einmal betonen, dass gerade die Stellungnahme von Schleswig-Holstein zusammen mit Rheinland-Pfalz und Bayern in der Frage im **Bundesrat** auch damals schon klargestellt hat, dass man ein bisschen genauer gucken muss, was man da veranstaltet, damit es nicht nach hinten losgeht.

Ich will noch ganz kurz etwas zu dem Teil des Antrags sagen, der sich mit Öl beschäftigt. Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass mit einer **Agrarspritsstrategie** überhaupt nicht gemeint sein kann, dass fossile Treibstoffe durch Biotreibstoffe ersetzt werden. Sehe ich die Zahlen der FAO - ich meine, sie sind untertrieben -, dann sehe ich, dass wir schon heute weltweit bei 70 % der ganzen Ackerfläche liegen, die wir bräuchten, wenn wir meinen, wir könnten fossilen Brennstoff eins zu eins durch Biotreibstoff ersetzen. Das hält der Planet nicht aus. Dafür bräuchten wir gleich mehrere Planeten. Das kann keine sinnvolle Politik sein.

Zugleich muss man differenziert vorgehen. Die Entwicklung zur Nutzung **reiner Pflanzenöle** in der Landwirtschaft, im Gartenbau, in der Forstwirtschaft muss differenziert betrachtet werden. Auf der einen Seite nenne ich den Einsatz in Wasserschutzgebieten, in sensiblen Gebieten. Ich muss auf der anderen Seite aber auch ganz klar sagen, dass zur Landbearbeitung weiter treibstoffbetriebene Maschinen benötigt werden, dass ein Einsatz von E-Mobilität nur sehr begrenzt sinnvoll sein wird. Von daher muss in regionalen Kreisläufen geguckt werden, wie wir die Techniken weiterentwickeln. Es kann einfach sinnvoll sein. Wir brauchen auch in Schleswig-Holstein eine neue, aktuelle Bewertung. Von daher haben wir diesen Punkt reingenommen;

damit wollten wir deutlich machen, dass wir ihn im Auge haben.

In den letzten 29 Sekunden will ich deutlich machen, warum die Regierungskoalition bittet, in diesem Punkt in der Sache abzustimmen. Ich habe das den fachpolitischen Sprechern bereits gesagt. Es gibt durch die Beschlüsse der Agrarministerkonferenz in München eine neue Situation. Von daher geben wir an die Landesregierung einen Arbeitsauftrag. Wir sollten in der kommenden Ausschusssitzung darüber beraten, um dieses Thema gemeinsam voranzubringen. Wenn wir es erst in den Ausschuss schieben und erst dann das Parlament seinen Willen bekundet, wird das Thema ein Stück weit verschleppt. Und plötzlich gibt es Entscheidungen, wohin demnächst die Mittel gehen, die wir vielleicht nicht unbedingt wollen. Aufgrund dieser Situation bitte ich um Zustimmung zu dem Antrag. - Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW)

Präsident Klaus Schlie:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung. Es ist Ausschussüberweisung beantragt worden.

Es ist beantragt worden, den Antrag Drucksache 18/1386 dem Umwelt- und Agrarausschuss zu überweisen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Fraktionen von CDU, FDP und PIRATEN. Wer ist dagegen? - Das sind die Abgeordneten der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Abgeordneten des SSW. Damit ist der Überweisungsantrag abgelehnt.

Ich komme zur Abstimmung in der Sache. Es ist beantragt worden, über den Antrag in der Sache abzustimmen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Abgeordneten des SSW und die Fraktion der PIRATEN. Wer ist dagegen? - Das sind die Abgeordneten von CDU und FDP.

(Zurufe: Nein!)

- Das sind die Abgeordneten der CDU. Wer enthält sich? - Das sind die Abgeordneten der FDP. - Entschuldigung, Herr Kubicki, dass ich das vorhin nicht gesehen habe, dass Sie sich gemeldet haben. - Damit ist der Antrag angenommen.

(Präsident Klaus Schlie)

(Uli König [PIRATEN]: Ich denke, Ihr habt keinen Fraktionszwang! - Wolfgang Kubicki [FDP]: Haben wir auch nicht!)

Ich rufe die Tagesordnungspunkte 6 und 38 auf:

Gemeinsame Beratung**a) Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Sparkassengesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Sparkassengesetz - SpkG) vom 11. September 2008**

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU
Drucksache 18/421

b) Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Sparkassengesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 18/1135

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses
Drucksache 18/1366

c) Herausforderungen der Sparkassen

Bericht der Landesregierung
Drucksache 18/1215

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses
Drucksache 18/1368

Ich erteile der Berichterstatterin des Innen- und Rechtsausschusses, der Frau Abgeordneten Barbara Ostmeier, das Wort.

Barbara Ostmeier [CDU]:

Vielen Dank, Herr Präsident. - Alle beteiligten Ausschüsse haben sich in mehreren Sitzungen mit den Vorlagen befasst und eine schriftliche und eine mündliche Anhörung dazu durchgeführt. Der federführende Innen- und Rechtsausschuss schloss seine Beratung in seiner Sitzung am 12. Dezember 2013 ab.

Zum Abstimmungsverhalten: In Übereinstimmung mit dem beteiligten Ausschuss empfiehlt der Innen- und Rechtsausschuss dem Landtag mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW bei Enthaltung der Fraktionen von CDU und

FPD, den Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/1135 in der geänderten Fassung, wie sie Ihnen in der Vorlage vorliegt, anzunehmen. Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass es leider unterblieben ist, bei § 26 den Fettdruck vorzunehmen. Es hat auch hier eine Änderung gegeben, auf die ich ausdrücklich hinweise, auch wenn das nicht fett gedruckt ist.

Vor dem Hintergrund dieser Beschlussempfehlung hat die CDU-Fraktion ihren Gesetzentwurf in der Drucksache 18/421 zurückgezogen.

Zum dem Berichtsantrag, Drucksache 18/1368: Beide Ausschüsse haben sich ebenfalls in mehreren Sitzungen mit der Vorlage befasst. Der Innen- und Rechtsausschuss schloss seine Beratungen in seiner Sitzung am 12. Dezember 2013 ab. In Übereinstimmung mit dem beteiligten Finanzausschuss empfiehlt er dem Landtag einstimmig, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche von hier aus als Vorsitzende des Innen- und Rechtsausschusses allen Mitgliedern des Innen- und Rechtsausschusses eine schöne Weihnachtszeit, bedanke mich sehr herzlich für die gute Zusammenarbeit und für die Aufmerksamkeit.

(Zurufe und vereinzelter Beifall)

- Feine Unterschiede müssen sein. Wir arbeiten auch viel. - Vielen Dank.

(Heiterkeit)

Präsident Klaus Schlie:

Angesichts der Tatsache, dass nun wirklich bald Weihnachten ist, nehmen wir das alles so entgegen.

Ich danke der Frau Berichterstatterin auch für den Hinweis auf die nicht erfolgte Fettdruckung. Wortmeldungen zum Bericht sehe ich nicht. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Aufgrund der Berichterstattung ist klar, dass eine Abstimmung über den Gesetzentwurf der Fraktion der CDU Drucksache 18/421 entbehrlich ist, da die Vorlage zurückgezogen wurde.

Abstimmung zu b): Ich lasse über den Gesetzentwurf der Fraktion der Landesregierung in der von Ausschuss beschlossenen Fassung abstimmen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Abgeordneten des SSW und die Fraktion der PIRATEN. Wer ist dagegen? - Das ist die Fraktion der FDP. Wer enthält sich? - Das ist die Fraktion der FDP.

(Präsident Klaus Schlie)

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Kommt noch!)

- Entschuldigung, der CDU. - Die Hoffnung können Sie haben. Ich kann das verstehen, Herr Abgeordneter Kubicki. - Damit ist der Gesetzentwurf Drucksache 18/1135 in der Fassung der Drucksache 18/1366 angenommen.

Abstimmung zu c): Bericht der Landesregierung zu den Herausforderungen der Sparkassen, Drucksache 18/1215. Der Ausschuss empfiehlt, den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis zu nehmen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 7 A auf:

Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Schleswig-Holsteinischen Gesetzes zur Ausführung des Transplantationsgesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 18/1254

Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses
Drucksache 18/1400

Ich erteile dem Berichterstatter des Sozialausschusses, dem Herrn Abgeordneten Peter Eichstädt, das Wort.

Peter Eichstädt [SPD]:

Vielen Dank, Herr Präsident. - Der Sozialausschuss hat den Gesetzentwurf der Landesregierung, der ihm durch Plenarbeschluss vom 22. November 2013 überwiesen worden war, in seiner Sitzung am 19. Dezember 2013 beraten.

(Zurufe)

Er empfiehlt dem Landtag einstimmig die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs.

Präsident Klaus Schlie:

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. - Wortmeldungen zum Bericht sehe ich nicht. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt, den Gesetzentwurf in der Drucksache 18/1254 unverändert anzunehmen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist einstimmig. Damit ist der Gesetzentwurf in der Drucksache 18/1254 einstimmig angenommen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 7 B auf:

Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Zweiten Buches Sozialgesetzbuch und des § 6 b Bundeskindergeldgesetz

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 18/1297

Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses
Drucksache 18/1401

Ich erteile dem Berichterstatter des Sozialausschusses, dem Herrn Abgeordneten Peter Eichstädt, das Wort.

Peter Eichstädt [SPD]:

Der Sozialausschuss hat den Gesetzentwurf der Landesregierung, der ihm durch Plenarbeschluss vom 22. November 2013 überwiesen worden war, in seiner Sitzung am 12. Dezember 2013 beraten.

(Beifall)

Er empfiehlt dem Landtag einstimmig die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs.

Bei der Gelegenheit, Herr Präsident, darf ich - nein, nicht Weihnachten! - darauf hinweisen, dass bei meinem vorangegangenen Bericht versehentlich erwähnt worden ist, dass wir am 19. Dezember 2013 getagt hätten. Das schafft selbst der Sozialausschuss nicht. Es war am 12. Dezember 2013, wie auch bei diesem Gesetzentwurf.

Präsident Klaus Schlie:

Ich danke dem Herrn Berichterstatter, auch für die datumsmäßig jetzt korrekte Berichterstattung. Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Das ist nicht der Fall. Eine Aussprache ist auch hier nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Auch das ist einstimmig so beschlossen. Damit ist der Gesetzentwurf in der Drucksache 18/1297 einstimmig angenommen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 11 auf:

Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes über die Zweckbindung von Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz (Mittelzweckbindungsgesetz - MiZweG)

(Präsident Klaus Schlie)

Gesetzentwurf der Landesregierung
[Drucksache 18/1343](#)

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und
Rechtsausschusses
[Drucksache 18/1421](#)

Ich erteile das Wort der Berichterstatterin des Innen- und Rechtsausschusses, Frau Abgeordneter Barbara Ostmeier.

Barbara Ostmeier [CDU]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Ich verweise mit Erlaubnis auf die Vorlage.

Präsident Klaus Schlie:

Vielen Dank, Frau Berichterstatterin. - Wortmeldungen zum Bericht sehe ich nicht. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt, den Gesetzentwurf in der Drucksache 18/1343 unverändert anzunehmen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist einstimmig der Fall. Damit ist der Gesetzentwurf so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 35 auf:

Ziel- und Leistungsveränderungen für die Jahre 2014 bis 2018 zwischen dem Land Schleswig-Holstein und den Hochschulen in Verbindung mit dem Antrag auf Zustimmung des Landtags zu der Vereinbarung der Zuweisungen an die Hochschulen über mehrere Jahre gemäß § 11 Abs. 1 Hochschulgesetz (HSG)

Bericht und Antrag der Landesregierung
[Drucksache 18/1259](#)

Bericht und Beschlussempfehlung des Bildungsausschusses
[Drucksache 18/1353](#)

Ich erteile das Wort der Berichterstatterin des Bildungsausschusses, der Frau Abgeordneten Anke Erdmann.

Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ich verweise auf die Vorlage.

Präsident Klaus Schlie:

Vielen Dank, Frau Erdmann, für die umfassende Berichterstattung. - Gibt es Wortmeldungen zum

Bericht? - Das ist nicht der Fall. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt, den Antrag in der Drucksache 18/1259 anzunehmen. Wer der Ausschussempfehlung folgen und so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Abgeordneten des SSW. Wer ist dagegen? - Das sind die Abgeordneten von CDU und FDP. Wer enthält sich? - Das sind die Abgeordneten der Fraktion der PIRATEN. Damit ist der Antrag angenommen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 47 auf:

Englischunterricht an Grundschulen

Bericht der Landesregierung
[Drucksache 18/1341](#)

Eine Aussprache ist nicht vorgesehen. Ich schlage Ihnen vor, den Bericht der Landesregierung dem Bildungsausschuss zur abschließenden Beratung zu überweisen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist einstimmig so beschlossen.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die Sammeldrucksache:

Sammeldrucksache über Vorlagen gemäß § 63 Abs. 1 a der Geschäftsordnung des Schleswig-Holsteinischen Landtags**[Drucksache 18/1399](#)**

Die Voten zu den einzelnen Tagesordnungspunkten, für die eine Gesamtabstimmung nach § 63 Abs. 1 a der Geschäftsordnung vorgesehen ist, entnehmen Sie bitte der Ihnen vorliegenden Drucksache 18/1399. Voraussetzung für die Abstimmung ist, dass keine Abgeordnete oder kein Abgeordneter widerspricht. - Das ist offenbar nicht der Fall. Wer mit der Übernahme der Empfehlungen entsprechend der Sammeldrucksache Drucksache 18/1399 einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Das hat der Landtag damit einstimmig so bestätigt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir befinden uns am Ende unserer Tagung. Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien eine besinnliche Vorweihnachtszeit, ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest - auch Ihnen, Herr Abgeordneter Andresen. Ich wünsche Ihnen vor allen Dingen auch einen guten Rutsch ins Neue Jahr und freue mich, Sie alle am

(Präsident Klaus Schlie)

Beginn des nächsten Jahres zur 17. Tagung des Landtags am 22. Januar 2014 um 10 Uhr wieder zu sehen. - Alles Gute, vielen Dank, guten Heimweg!

Schluss: 13:54 Uhr

Die Sitzung ist geschlossen.

(Beifall)