



Plenarprotokoll

56. Sitzung

Freitag, 11. April 2014

Gemeinsame Beratung

**a) Ersatzbauwerk für die Rader
Hochbrücke**

4535

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/1725

**b) Weiterbau der A 20 westlich der
A 7**

4535

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/1726

A 20 sorgfältig planen

4535

Änderungsantrag der Fraktionen
von SPD, BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN und der Abgeordneten
des SSW
Drucksache 18/1793

**c) Raumordnungsverfahren zum
Bau der Hinterlandanbindung
der festen Fehmarnbelt-Que-
rung**

4535

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/1729

**d) Auch in Zukunft sicher über
den Nord-Ostsee-Kanal**

4535

Antrag der Fraktionen von SPD,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und
der Abgeordneten des SSW
Drucksache 18/1730

**e) Reaktivierung der Bahnstrecke
Kiel-Schönberg stoppen**

4536

Antrag der Fraktionen von CDU
und FDP
Drucksache 18/1749

f) Endlich gegensteuern - Tragfähiges Verkehrskonzept für Schleswig-Holstein auf Schiene und Straße erforderlich	4536	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/1734	
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/1751 (neu)		Barbara Ostmeier [CDU].....	4575, 4581
		Kai Vogel [SPD].....	4576
		Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN].....	4577
		Anita Klahn [FDP].....	4578
g) Vierter Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2017	4536	Sven Krumbek [PIRATEN].....	4579
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1748		Jette Waldinger-Thiering [SSW]...	4580
		Dr. Waltraud Wende, Ministerin für Bildung und Wissenschaft..	4582
Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie.....	4536, 4572	Beschluss: Überweisung an den Bil- dungsausschuss.....	4583
Christopher Vogt [FDP].....	4540, 4574	Keine zusätzliche Behörde in Schleswig-Holstein	4583
Kai Vogel [SPD].....	4545	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/1457	
Hans-Jörn Arp [CDU].....	4548	Bericht und Beschlussempfehlung des Umwelt- und Agrarausschusses Drucksache 18/1590	
Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	4551	Hauke Götsch [CDU], Berichter- statter.....	4583
Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]....	4555	Mehr Leichte Sprache in Schles- wig-Holstein	4583
Flemming Meyer [SSW].....	4560	Antrag der Fraktion der PIRATEN Drucksache 18/496	
Dr. Kai Dolgner [SPD].....	4563	Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses Drucksache 18/1744	
Hartmut Hamerich [CDU].....	4564	Beschluss: Vertagung.....	4583
Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	4565	Sammeldrucksache über Vorlagen gemäß § 63 Abs. 1 a der Geschäfts- ordnung des Schleswig-Holsteini- schen Landtags	4583
Jens-Christian Magnussen [CDU].	4567	Drucksache 18/1736	
Volker Dornquast [CDU].....	4569	Beschluss: Annahme.....	4584
Oliver Kumbartzky [FDP].....	4570		
Peter Sönnichsen [CDU].....	4571, 4573		
Regina Poersch [SPD].....	4572		
Bernd Heinemann [SPD].....	4574		
Beschluss: 1. Antrag Drucksache 18/1729 mit der Berichterstattung der Landesregierung erledigt			
2. Überweisung des Be- richts Drucksache 18/1748 an den Wirtschaftsausschuss zur ab- schließenden Beratung			
3. Überweisung der An- träge Drucksachen 18/1725, 18/ 1726, 18/1730 und des Ände- rungsantrags Drucksache 18/1793 als selbstständigen Antrag an den Wirtschaftsausschuss			
4. Ablehnung der Anträge Drucksachen 18/1749 und 18/1751 (neu).....	4575		
Kreisfachberater für Natur und Umwelterziehung erhalten - Bil- dungskonzept für nachhaltige Ent- wicklung beibehalten	4575		

* * * *

Regierungsbank:

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

Anke Spoorendonk, Ministerin für Justiz, Kultur 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, Arbeit, Verkehr und Technologie

* * * *

Beginn: 10:05 Uhr**Vizepräsident Bernd Heinemann:**

Meine Damen und Herren! Ich wünsche Ihnen allen einen guten Morgen, begrüße Sie und eröffne die heutige Plenardebatte. Für die FDP-Fraktion ist Herr Abgeordneter Dr. Ekkehard Klug und für die Piratenfraktion Frau Abgeordnete Angelika Beer krankgemeldet. Wir wünschen ihnen von dieser Stelle aus gute Besserung.

(Beifall)

Wegen dienstlicher Verpflichtungen auf Bundesebene sind für die Landesregierung Ministerpräsident Torsten Albig und Ministerin Kristin Alheit beurlaubt. Ebenfalls beurlaubt ist der Herr Abgeordnete Martin Habersaat.

Bitte begrüßen Sie mit mir auf der Tribüne Absolventen der Jes Kruse Skolen in Eckernförde. - Seien Sie herzlich willkommen im Schleswig-Holsteinischen Landtag!

(Beifall)

Ich rufe die Tagesordnungspunkte 14, 15, 18, 19, 28, 29 und 43 auf:

Gemeinsame Beratung**a) Ersatzbauwerk für die Rader Hochbrücke**

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/1725

b) Weiterbau der A 20 westlich der A 7

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/1726

A 20 sorgfältig planen

Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
Drucksache 18/1793

c) Raumordnungsverfahren zum Bau der Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/1729

d) Auch in Zukunft sicher über den Nord-Ostsee-Kanal

(Vizepräsident Bernd Heinemann)

Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des
SSW
Drucksache 18/1730

e) **Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg stoppen**

Antrag der Fraktionen von CDU und FDP
Drucksache 18/1749

f) **Endlich gegensteuern - Tragfähiges Verkehrskonzept für Schleswig-Holstein auf Schiene und Straße erforderlich**

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/1751 (neu)

g) **Vierter Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2017**

Bericht der Landesregierung
Drucksache 18/1748

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall.

Mit dem Antrag Drucksache 18/1729 wird ein Bericht in dieser Tagung erbeten. Ich lasse zunächst darüber abstimmen, ob der Bericht in dieser Tagung gegeben werden soll. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich erteile das Wort dem Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Herrn Reinhard Meyer, für die Berichterstattung. - Herr Minister, Sie haben das Wort.

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

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Eigentlich sollte man froh sein ob der Fülle der vorliegenden Anträge. Denn das zeigt die Bedeutung der **Verkehrspolitik**, und das zeigt die Notwendigkeit einer Debatte über Infrastruktur in Deutschland. Das zeigt aber auch, dass es sehr viel zu tun gibt.

Ich bin mir sicher: Wir brauchen mehr Bewusstsein für die Verkehrspolitik in Deutschland. Ich sage ausdrücklich: Dabei geht es nicht nur um mehr Beton, sondern es geht vor allen Dingen um **Mobilität**. Es geht um mehr Mobilität für Schleswig-Holstein - nicht nur für die internationale Seeschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal, sondern auch für den Nahverkehr im ländlichen Raum, für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Schles-

wig-Holstein, für die Pendler in der Metropolregion Hamburg.

Meine Damen und Herren, Mobilität bedeutet auch Vernetzung, from Road to Sea im Güterverkehr, den kombinierten Ladeverkehr zwischen Schiene und Straße, es bedeutet mehr Nahverkehr anstatt Individualverkehr, es bedeutet auch die Verbindung individueller Verkehre mit dem ÖPNV, es bedeutet die Abstimmung zwischen Schienen- und Busverkehr, und es bedeutet attraktive Angebote für Touristen in Schleswig-Holstein.

Meine Damen und Herren, Verkehr bedeutet auch **Innovation** - ob bei neuen umweltschonenden Antrieben, Stichwort „Elektromobilität“, oder kreativen ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum, Sammel- und Anruftaxis, Elektrobussen und so weiter.

Kurzum: Verkehr bedeutet, Zukunft zu gestalten für Schleswig-Holstein. Verkehrspolitik zu gestalten bedeutet auch, dass man Visionen haben darf. Es gibt da das berühmte Zitat von Helmut Schmidt - Sie haben es häufig zitiert -: „Wer Visionen hat, der soll zum Arzt gehen.“

(Christopher Vogt [FDP]: Wer hat das zitiert?)

Er hat das neulich rehabilitiert in einem Interview mit dem Journalisten Giovanni di Lorenzo und gesagt: Eigentlich war das nur die Antwort auf die blöde Frage eines Journalisten.

(Dr. Ralf Stegner [SPD]: So etwas gibt es doch gar nicht!)

Meine Damen und Herren, deshalb besteht der neue nunmehr **Vierte Landesnahverkehrsplan**, den wir Ihnen auf die Tische haben legen lassen, aus zwei Teilen: erstens dem kurz- und mittelfristigen Konzept für eine Offensive Nahverkehr bis 2017 und zweitens der Vision „Plus 50 Prozent“ mit vielen Ideen und Denkanstößen für eine Landesentwicklungsstrategie 2030. Wir wollen an der Stelle auch über Zukunftsmusik diskutieren. Wenn ich das alte Zitat abwandeln darf: Wir wollen nicht zum Arzt gehen, wir wollen Visionen haben.

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

Der erste Teil des **Landesnahverkehrsplans** steht unter dem Motto „vernetzte Mobilität“. Dahinter stehen Themen wie die Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs, Echtzeitinformation und Anschlusssicherung. Es geht schlicht um **mehr Pünktlichkeit** und **mehr Vernetzung**. Es geht um einen Verkehrsverbund für Schleswig-Holstein und

(Minister Reinhard Meyer)

nicht zuletzt um attraktive Preise im ÖPNV. Denn die entscheiden zuletzt darüber, ob die Menschen tatsächlich umsteigen.

Es ist ein hoher Anspruch, aber das Ziel muss sein: Nahverkehr muss verkehrsmittelübergreifend funktionieren. Wir wollen keine Scheinkonkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln Bahn und Bus. Der Nahverkehr muss darüber hinaus für alle Menschen benutzbar sein. Themen wie Barrierefreiheit und einfache Tarife sind hier ganz wichtig. Das ist das Serviceangebot, das wir in den nächsten Jahren verbessern wollen.

Wir wollen auch **Angebotserweiterungen**; denn der ÖPNV-Anteil in Schleswig-Holstein ist in den letzten Jahren zwar gestiegen, aber 7,2 % sind in der Tat noch zu wenig, das können wir weiter erhöhen. Es geht um Angebote ab dem nächsten Fahrplan, die auch schon durch die Presse gegangen sind, ob das die Strecke Hamburg-Kiel betrifft, ob das die Strecke Hamburg-Flensburg betrifft: Hamburg-Kiel alle 30 Minuten, Hamburg-Flensburg jede Stunde. Ja, wir wollen auch sehen, dass wir die Situation wie in Glückstadt optimieren. Ich glaube, das ist uns vor Ort auch gelungen.

Wir haben aber auch Projekte definiert, zum Beispiel wollen wir die Strecke zwischen Kiel und Lübeck beschleunigen. Wir wollen die Strecke von **Kiel zum Schönberger Strand** reaktivieren. Wenn ich den Antrag der CDU sehe, dann wundere ich mich doch sehr, weil das Ganze seit 1997 im Landesnahverkehrsplan steht. Das ist mit allen, die hier zusammensitzen, immer wieder diskutiert worden. Warum man dieses Projekt nun auf einmal stoppen will, verstehe ich nicht. Ich gebe allerdings zu: Wir brauchen bei einer solchen Reaktivierung der Strecke auch eine Wirtschaftlichkeit, und wir brauchen eine kluge Vernetzung von Bus- und Bahnangeboten, insbesondere im Kreis Plön.

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

Meine Damen und Herren, natürlich wollen wir auch die Kernprojekte in der **Metropolregion Hamburg**, die S 4 Ost und die S 21. Wir haben darüber hier und auch im Wirtschaftsausschuss vielfach gesprochen. Ich habe gerade gestern noch einmal mit den Hamburgern gesprochen. Das, was dort jetzt als neue U 5 am Sternenhimmel leuchtet, ist nach S 4 und S 21 - so die klare Aussage auch aus Hamburg - zu realisieren.

Wir reden natürlich auch weiter über die **StadtRegionalBahn** in Kiel, wenn wir Zukunftsprojekte definieren. Aber auch hier muss die Region mitma-

chen; das kann nicht nur die Landeshauptstadt Kiel, sondern wir brauchen dazu auch die Zustimmung aus den Regionen.

Wer mehr Nahverkehr wagen will, der braucht **Planungssicherheit**, der benötigt natürlich auch mehr Finanzmittel. Ich sage ganz offen, hier gibt es Unsicherheiten. Wir brauchen deshalb schnell Klarheit über die Entflechtungsmittel und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ab 2019, weil damit die großen Investitionen getätigt werden können. Wir brauchen diese Klarheit schnell, wir brauchen sie jetzt, weil damit Projekte, die über 2020 hinausgehen, schon gefährdet erscheinen.

Wir brauchen auch Klarheit über die **Regionalisierungsmittel** ab dem Jahr 2015. Im Moment ist es so, dass die Trassenpreise um mehr als 3 % steigen, die Dynamisierung bei den Regionalisierungsmitteln aber nur 1,5 % ausmacht. Das frisst das alles auf. Deswegen ist der Bund gefordert, die Regionalisierungsmittel zu erhöhen, damit der ÖPNV in ganz Deutschland weiter ausgebaut werden kann.

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

Ich sage ganz offen: Geschieht dies nicht, dann sind natürlich Projekte wie Wrist-Kellinghusen, wie Rendsburg-Fockbek, ja vielleicht auch Kiel-Schönberger Strand in Gefahr, weil wir sie nicht mit den Mitteln finanzieren können, die uns zurzeit zur Verfügung stehen. Ich füge aber ganz deutlich hinzu: Das wollen wir nicht, und deswegen streiten wir mit dem Bund über die Erhöhung der Regionalisierungsmittel.

Dann haben natürlich auch schöne Zukunftsfelder wie „Plus 50 Prozent“ keine Grundlage, wenn wir nicht in ganz Deutschland eine Diskussion darüber führen, was uns der öffentliche Nahverkehr wert ist. Wir wollen mehr öffentlichen Personennahverkehr in ganz Deutschland. Das muss auch politisch sehr deutlich nach Berlin rüberkommen.

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

Meine Damen und Herren, kommen wir zu einem der Kernprobleme der Verkehrspolitik in Deutschland und damit auch in Schleswig-Holstein, zum **Zustand der Infrastruktur** und ihre Erhaltung. Natürlich kommt hinzu das schleppende Tempo - so empfinden das die Bürgerinnen und Bürger - bei Neubauprojekten. Das alles ist seit Jahren bekannt. Getan hat sich wenig. Vor allem ist eine langfristige Strategie nicht erkennbar, insbesondere beim Bund. Sie können mir glauben: Natürlich verärgert es

(Minister Reinhard Meyer)

mich, wenn ein Bundesverkehrsminister, wie Ende Februar 2014 am Kanal geschehen, sagt: „Zusagen kann ich nur für diese Legislaturperiode geben.“ Dann, meine Damen und Herren, können wir solche Projekte wie den Nord-Ostsee-Kanal aber auch wie die A 20 nicht vernünftig planen. Hierfür brauchen wir mehr Langfristigkeit, wir brauchen mehr Klarheit.

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

In dieser Situation bringen uns Anträge wie jener der CDU, der von einem angeblich gescheiterten Verkehrskonzept spricht, überhaupt nicht weiter. Meine Damen und Herren von der CDU, erlauben Sie mir dazu einen Hinweis. Ich habe wirklich die Nase voll, Versäumnisse meiner CDU-Vorgänger im Amt ständig heilen zu müssen. Das sage ich Ihnen ganz offen.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW - Zuruf Wolfgang Kubicki [FDP])

- Ich habe die CDU angesprochen, Herr Kubicki.

Da fehlt die Fehmarnsund-Querung im Bundesverkehrswegeplan.

(Christopher Vogt [FDP]: Darum werden Sie nicht herumkommen!)

Da sind die Prüfungen bei der Rader Hochbrücke zu spät erfolgt. Da muss ich die fehlerhafte Planung bei der A 20 bei Bad Segeberg heilen. Das, meine Damen und Herren, sind die Fakten. Die Krokodilstränen, die beim Ausbau der A 7 vergossen werden, weil ja irgendwann der Stau kommen wird, kann ich auch nicht verstehen.

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

Diese Diskussion und die hierzu vorliegenden Anträge bringen uns in Schleswig-Holstein kein Stück weiter, ob bei der Fehmarnbelt-Querung, der Rader Hochbrücke oder der A 20. Ich habe das Ansinnen und auch die Bitte an Sie, bei diesen Themen konstruktiv miteinander umzugehen.

Mein Vorschlag ist dieser: Ich möchte gerne ein **Infrastrukturbündnis für Schleswig-Holstein** anregen, und zwar mit der Wirtschaft, mit den Verbänden, mit den Gewerkschaften, mit den Kammern und, was ganz wichtig ist, über Parteigrenzen hinweg. Wir alle müssen gemeinsam Verantwortung für Schleswig-Holstein zeigen. Wir müssen für unsere Projekte im Norden werben, und wir müssen auch gemeinsam für unsere Projekte in Berlin werben. Das steht auf der Tagesordnung.

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

Wenn ich von einem Infrastrukturbündnis für Schleswig-Holstein spreche, dann meine ich damit auch, dass ich beobachte, dass es natürlich Initiativen für einzelne Projekte gibt. Das ist auch gut so. So gibt es die Kiel-Canal-Initiative, den Verein B 5 an der Westküste, die A-20-Volksinitiative, ein neues Bündnis im Norden von Schleswig-Holstein, das für einen Tunnelersatz für die Rader Hochbrücke kämpft. Noch besser jedoch wäre es, die Kräfte zu bündeln. Wir müssen nach außen außerhalb von Schleswig-Holstein gemeinsam auftreten und uns darüber im Klaren werden, welches die wichtigsten Verkehrsprojekte für die Zukunft dieses Landes sind. Diese müssen wir dann auch gemeinsam vertreten.

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

Lassen Sie mich noch kurz etwas zu den Einzelprojekten in den Anträgen sagen:

Zur **Rader Hochbrücke**: Natürlich war das im letzten Jahr ein Schock. Es zeigte auch die Verwundbarkeit, wenn Infrastruktur an dieser neuralgischen Stelle nicht funktioniert. Wir werden jetzt den Rest der Lebensdauer der Brücke gemeinsam in einem Gutachten mit dem Bund feststellen. Ich hoffe, dass das im Mai zum Abschluss kommen wird. Wenn es, was wir vermuten, so ist, dass diese Brücke nicht mehr lange hält - zwölf bis 15 Jahre -, dann müssen wir das gemeinsam mit dem Bund feststellen, und wir müssen unverzüglich mit den Planungen für ein Ersatzbauwerk beginnen.

Ich sage ganz deutlich: Wir wollen nach wie vor für eine kombinierte Tunnellösung kämpfen. Das zeigt das ganze Manko der Verkehrspolitik in Deutschland, dass offensichtlich auch hier in Berlin wieder nicht langfristig gedacht wird, sondern kurzfristig, indem man sagt: „Wir brauchen eventuell nur ein Ersatzbauwerk für die Brücke.“ Ich verlange vom Bund, mit zu bedenken, dass die Rendsburger Brücke in 30 Jahren auf der Schiene auch nicht mehr befahren werden kann. Darüber müssen wir eine gemeinsame Diskussion führen.

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

Zur **Fehmarnbelt-Querung**: Das Raumordnungsverfahren steht kurz vor dem Abschluss. Zeitziel ist das Dialogforum am 8. Mai 2014. Dort soll es vorgestellt werden. Ziel ist und bleibt eine gute Lösung

(Minister Reinhard Meyer)

für die Regionen in der Frage der Schienenanbindung.

Ein weiteres Thema der Anträge ist der Weiterbau der **A 20**. Ich sage dies immer und daher auch an dieser Stelle: Ich bin und bleibe ein Fan der A 20,

(Beifall SPD, FDP, SSW und Johannes Callen [CDU])

aber wir sind jetzt gefordert, die Hausaufgaben, die uns das Bundesverwaltungsgericht zum Naturschutz und zur Linienführung gegeben hat, bei Bad Segeberg umzusetzen. Der Koalitionsvertrag gilt. Er gilt selbstverständlich auch für den Verkehrsmi-
nister. Den Bau bis zur A 7 in dieser Legislaturperiode voranzutreiben, war und ist konsequent. Der Parlamentarische Staatssekretär Ferlemann hat Ende Februar 2014 in Brunsbüttel gesagt, dafür solle es auch Geld des Bundes geben. Das ist alles sehr konsequent. Ich habe es an dieser Stelle immer gesagt: Wir werden alle weiteren Abschnitte westlich der A 7 planen, und zwar einschließlich der Elbquerung. Wir gehen davon aus, dass alle Abschnitte bis 2016 durchgeplant sein werden. Unser Ziel ist es, eine gerichtsfeste Planung vorzusehen. Das ist unsere Hausaufgabe.

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

Zu den Planungsreferaten sage ich im Übrigen: Unter Herrn Austermann gab es einen Dezernatsleiter und 15 Planer. Heute gibt es einen Dezernatsleiter und 17 Planer. Ich gebe es zu, vor Beginn der Legislaturperiode gab es einen Dezernatsleiter und 19 Planer, aber diese 19 Planer waren zusätzlich für den Bereich Energie zuständig. Das sind sie heute nicht mehr. Die 17 Planer sind zusammen mit dem Dezernatsleiter für die Verkehrsplanung zuständig. Das sage ich, um die Debatte an dieser Stelle endlich zu beenden.

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

Wenn wir unsere Hausaufgaben gemacht haben, wenn wir die **Planungen** vorgelegt haben und wenn diese **gerichtsfest** sind, dann warte ich auf einen Moment, der sehr interessant wird. Manch einer reist im Lande herum und sagt, Geld sei kein Problem. Ich möchte es sehen, dass der Bund dann sagt: Wunderbar, ihr habt die Planung vorgelegt, und sie ist gerichtsfest. Ihr habt Baureife, hier ist das Geld. Das wird ein spannender Moment. Wir werden alles tun, um diesen Moment herbeizuführen. Das ist dann die Stunde der Wahrheit.

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

Wir reden über die **Finanzierungen durch den Bund**. Bei der letzten Verkehrsministerkonferenz am 2. und 3. April 2014 in Leipzig hatte ich die Gelegenheit, mit Herrn Dobrindt ausführlich darüber zu sprechen. Die 5 Milliarden € für vier Jahre der Legislaturperiode gibt es gar nicht mehr, denn 1,5 Milliarden € wurden für sogenannte nachlaufende Projekte in die Finanzierung geführt. Keines dieser Projekte liegt in Schleswig-Holstein. Außerdem gibt es Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut, nämlich 1 Milliarde € pro Jahr. Wenn Sie dies zusammenrechnen, dann muss Herr Dobrindt noch 500 Millionen € von irgendwoher einbringen.

Daher sind die Pläne zur **Nutzerfinanzierung** bei der **Lkw-Maut**, diese auf Lkw mit 7,5 t und auf alle Bundesstraßen auszudehnen, konsequent. In der Frage der **Pkw-Maut** ist das nicht konsequent. Ich bin gespannt, wie man diese so gestalten kann, dass sie nur für ausländische Kraftfahrzeugführer gilt. Darauf bin ich sehr gespannt, aber das spielt hier keine Rolle. Neben der Nutzerfinanzierung ist entscheidend, dass wir daneben eine stärkere Haushaltsfinanzierung durch den Bund brauchen, um die Aufgaben, von denen wir alle sprechen, auch wirklich finanzieren zu können.

Meine Damen und Herren, ich will mir nicht vorwerfen lassen, immer nur vom Geld zu reden. Wir brauchen auch **mehr Kreativität** und **weniger Bürokratie** in der Verkehrspolitik. Was heißt das? - Zurzeit ist es so, dass wir jedes Jahr beim Haushaltsgesetzgeber, dem Bund, antreten und für große Projekte betteln müssen, um Geld zu bekommen. Das heißt, das, was wirklich notwendig ist, nämlich darüber zu diskutieren, wie wir Überjährigkeit, Planbarkeit und Fondslösungen hinbekommen, steht auf der Tagesordnung. Ich verstehe nicht, warum etwas, das in der Schweiz funktioniert, in Deutschland nicht funktionieren soll. Alle meine Kollegen fragen mich sehr interessiert nach dem Modell der **Sondervermögen**, das wir für unsere Landesstraßen und andere Landesprojekte im Kleinen aufgelegt haben. Dies ist ein Modell, das man auch auf Bundesebene umsetzen kann.

(Christopher Vogt [FDP]: Haushaltsrechtlich bedenklich!)

Ich werde nicht müde, das Modell einer **staatlichen Infrastrukturgesellschaft** weiter in die Thematik einzubringen. Damit endlich einmal ein Missverständnis ausgeräumt wird: Ich habe niemals von einer Landesgesellschaft gesprochen, denn bei Groß-

(Minister Reinhard Meyer)

projekten ist immer der Bund gefragt. Auch hier gilt es zu fragen, warum ein Modell, das in Dänemark funktioniert, in Deutschland nicht funktionieren soll. Diese Frage müssen wir gemeinsam dem Bund stellen.

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

Meine Damen und Herren, Mobilität ist Zukunft. Verantwortung für die Zukunft heißt deshalb, die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, sie zu sanieren und auch neue Projekte zügig voranzubringen. Das heißt, den ÖPNV auf die Erfordernisse der Zukunft auszurichten. Das ist keine Aufgabe für eine Legislaturperiode, sondern das ist eine große gemeinsame Aufgabe für uns alle; für Schleswig-Holstein und seine Zukunftsfähigkeit und für den echten Norden. Lassen Sie uns dafür gemeinsam eintreten. - Vielen Dank.

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

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Meine Damen und Herren, die Landesregierung hat die geplante Redezeit um 4 Minuten überzogen. Diese Zeit steht allen Fraktionen zusätzlich zur Verfügung. - Für die FDP-Fraktion hat nun Herr Abgeordneter Christopher Vogt das Wort.

Christopher Vogt [FDP]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Eigentlich wollte ich dem Minister zu Beginn für den Bericht zum Raumordnungsverfahren zur festen Fehmarnbelt-Querung und zur Hinterlandanbindung danken. Ich muss allerdings feststellen: Sie haben den Bericht nicht gegeben. Herr Minister, ich möchte dies nicht unnötig betonen, aber ich möchte bemerken: Sie haben zu Beginn der Debatte hier vorn gestanden, um den **Bericht** abzugeben. Sie haben zwei Sätze dazu gesagt, nämlich das, was Sie schon vorher erklärt hatten, und zwar, dass dies im Mai kommen werde. Das soll nicht dem Parlament vorgestellt werden, das soll im **Dialogforum** vorgestellt werden. Herr Minister, wenn Sie es im Rahmen dieser Debatte versäumt haben, dem Auftrag des Parlaments nachzukommen, dann möchte ich anregen, dass Sie dies im Mai nicht dem Dialogforum vorstellen, sondern dass Sie dies den gewählten Vertreterinnen und Vertretern des Landes Schleswig-Holstein vorstellen. Wem denn sonst?

(Beifall FDP und CDU)

Ich möchte noch einmal daran erinnern: Die Auswertungen sollten bereits vor mehreren Monaten abgeschlossen sein.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Das geht am Parlament vorbei, das ist so!)

Nun wird es wirklich Zeit. Die Zahl der Stellungnahmen war zwar gewaltig, Verzögerungen sind dennoch mehr als ärgerlich. Wenn die Pläne der dänischen Seite ohne nennenswerte Verzögerungen umgesetzt werden, dann bleiben nur noch rund sieben Jahre bis zur Fertigstellung des Tunnels unter dem Belt. Bei unseren **dänischen Nachbarn** ist das Megaprojekt bereits so weit fortgeschritten, dass sich die Hoffnungen der Gegner, dass die Dänen das Projekt doch noch einstampfen könnten, offenbar weitestgehend verflüchtigt haben. Ich glaube auch, dass dies die dänische Seite wenig irritiert. Dort will man 2015 mit dem Bau beginnen.

Herr Minister, die Planung muss daher nicht nur für die A 7, sondern auch für das **Projekt Fehmarnbelt**, mit dem Bund angepackt werden. Es geht vor allem um die Realisierung einer **Zwei-Plus-Eins-Trassenvariante**, die eine gewisse Verträglichkeit hat. Ich glaube, dass eine solche Trassenvariante in der Region akzeptiert werden könnte. Die Zahl der Stellungnahmen war vielsagend. Sie hat die Landesregierung offenbar überfordert, sonst wären die Verzögerungen ja nicht eingetreten.

Das zeigt doch, dass es in der Region den großen Wunsch gibt, sich konstruktiv zu beteiligen, sich einzubringen und Änderungsvorschläge zu machen. Das muss sehr ernst genommen werden. Dies gilt auch für den Schutz der Anwohner vor Lärmbelästigungen und die Rücksichtnahme auf die wichtige Tourismusregion in der Lübecker Bucht.

Meine Damen und Herren, niemand sollte auf die Idee kommen, sich darauf auszuruhen, dass laut Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik und dem Königreich Dänemark erst sieben Jahre nach Eröffnung der festen Querung ein zweigleisiger Betrieb gewährleistet sein muss. Das steht leider so in diesem Vertrag.

Die Anbindung muss verträglich sein. Es muss hart daran gearbeitet werden, dass eine Anbindung vor Eröffnung der festen Fehmarnbelt-Querung in einer vernünftigen Form gewährleistet ist und nicht erst danach. Deswegen sind die Verzögerungen beim Raumordnungsverfahren ärgerlich. Ich fordere die Landesregierung auf, vernehmbarer als bisher mit dem Bund über die Sund-Querung zu verhandeln. Ich glaube, das ist für die Menschen in der Region sehr wichtig.

(Christopher Vogt)

Ich erinnere daran, dass dieser **Staatsvertrag** zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark geschlossen wurde, also zwischen dem Folketing und dem Deutschen Bundestag. Wir haben ja schon viel über die **Finanzierung** gesprochen. Wir werden heute sicherlich auch noch viel über die Finanzierung sprechen. Dabei sehe ich den Bund in der Verantwortung. Das kann auch nicht durch Länderquoten geregelt werden. Der Bund muss seiner Verantwortung nachkommen. Das ist ein Staatsvertrag. Deutschland hält seine Staatsverträge ein. Das muss insofern auch vernünftig finanziert werden.

(Beifall FDP)

Meine Damen und Herren, die **Hinterlandanbindung** ist nur eine große Baustelle von vielen in unserem Land. Neuerdings wird oft die Parole „Erhalt vor Neubau“ ausgegeben und so getan, als wäre das etwas Neues. Ich kann nur jedem, der das wie ein Mantra vor sich herträgt, sagen: Der Erhalt steht schon sehr lange im Vordergrund.

In Schleswig-Holstein zeigt sich die Situation, dass viel zu lange geschlafen und teilweise auch blockiert wurde. Unsere **Infrastruktur** ist teilweise marode. Sie ist aber auch unzureichend. Meine Damen und Herren, wir brauchen also nicht nur den **Erhalt**, sondern wir brauchen auch den **Ausbau** und an einigen Stellen auch einen **Neubau**.

(Beifall FDP)

Die Wunschliste ist unglaublich lang. Der **Bedarf** ist riesig. Allein im Bereich des Straßenbaus zählen hierzu der Weiterbau der A 20, der Ausbau der A 7, der Weiterbau der A 21 und der Ausbau der B 5. Auf die Landesstraßen komme ich nachher noch zu sprechen. Dabei steht das Land selbst in der Verantwortung. Wenn man Forderungen an andere stellt, dann muss man auch die eigenen Hausaufgaben machen und seine eigene Infrastruktur im Griff haben. Dabei geht es nicht um den Neubau, sondern um den Erhalt.

(Beifall FDP)

Meine Damen und Herren, hinsichtlich des **Schieneverkehrs** gibt es vor allem die S-Bahn-Projekte. Von der StadtRegionalBahn höre ich in der letzten Zeit zum Glück relativ wenig. Wahrscheinlich sind die Befürworter mittlerweile zu der Auffassung gelangt, dass das unrealistisch ist.

Hinzu kommt die Mega-Baustelle am **Nord-Ostsee-Kanal**. Der schlechte Zustand und die Unzulänglichkeiten unserer Verkehrsinfrastruktur sind nicht vom Himmel gefallen. Die Gründe hierfür

sind in Schleswig-Holstein teilweise hausgemacht. Aber auch die Bundesebene trägt eine große Verantwortung für diese Misere. Wir brauchen - an dieser Stelle bin ich ganz bei Ihnen, Herr Minister - einen breiten gesellschaftlichen Konsens, dass die Verkehrsinfrastruktur von elementarer Bedeutung ist. Hierbei geht es um eine sehr wichtige Kernaufgabe des Staates.

Herr Minister, Sie schlagen völlig zu Recht vor, dass es in Schleswig-Holstein ein breites Bündnis für den Ausbau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur geben muss und dass die verschiedenen Bündnisse gebündelt werden müssen. Das finde ich richtig. Werden Sie sich bei den wichtigen Projekten - A 20, feste Fehmarnbelt-Querung und so weiter - doch erst einmal innerhalb der Koalition einig darüber, wohin die Reise gehen soll. Dann kann man auch ein breites **Bündnis** hinbekommen. Wir sind auf jeden Fall bereit dazu. Sie müssen aber erst das Fundament hierfür legen.

(Beifall FDP und CDU)

Es wird unglaublich viel öffentliches Geld aus dem Verkehrsbereich herausgezogen. Dies sind rund 60 Milliarden € pro Jahr. Die **Investitionsquoten in den öffentlichen Haushalten** sind erschreckend niedrig und seit vielen Jahren viel zu gering, und zwar sowohl auf Bundesebene als auch auf Landesebene. Überall zeigen sich Rekordsteuereinnahmen, aber es werden leider andere Prioritäten gesetzt.

Schauen wir uns einmal die Vorhaben der Großen Koalition auf Bundesebene an. Es ist nicht so, dass kein Geld vorhanden ist. Für viele Bereiche ist Geld vorhanden, für diesen Bereich aber leider nicht. Für diese Legislaturperiode wurden zwar 5 Milliarden € mehr versprochen. Das ist allerdings nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, wenn man das einmal ehrlich betrachtet.

Meine Damen und Herren, die **Prioritäten** müssen anders gesetzt werden. Ehrlich gesagt bin ich kein Freund von immer wieder neuen Abgaben. Ich bin kein Freund der Pkw-Maut und auch kein Freund der Ausweitung der Lkw-Maut.

Die **Lkw-Maut**, die vor einigen Jahren eingeführt wurde, hat insofern viel Vertrauen kaputt gemacht, als dass das Geld nicht „on top“ in den Verkehrsbereich zurückgeflossen ist, wie es zuvor versprochen wurde. Das wurde erst nachträglich so gemacht. Dadurch wurde viel Vertrauen verspielt. Insofern sollte man dabei etwas zurückhaltend sein. Die Politik muss erst einmal ihre Hausaufgaben machen und einen höheren Anteil in das System zurückgeben.

(Christopher Vogt)

Gerade für das Land **Schleswig-Holstein**, das sich in den vergangenen 25 bis 30 Jahren von der wirtschaftlichen Entwicklung der westdeutschen Flächenländer abgekoppelt hat, ist die **Verkehrsinfrastruktur** von elementarer Bedeutung. Die Fehler der Vergangenheit dürfen nicht wiederholt werden, und es muss in einem breiten Bündnis etwas passieren. Der Standort Schleswig-Holstein hat großen Nachholbedarf.

Hinsichtlich der **Unternehmensansiedlungen** und der **Unternehmenserweiterungen** ist insbesondere das Nadelöhr Hamburg ein Problem für uns. Viele Unternehmen und insbesondere viele Logistikunternehmen scheuen sich, nach Schleswig-Holstein zu kommen. Damit müssen wir uns auseinandersetzen. Damit wird das Land nicht schlechtgeredet. Damit muss man sich kritisch auseinandersetzen und schauen, wie man das verhindern kann und wie man Unternehmen dazu bewegen kann, doch nach Schleswig-Holstein zu kommen beziehungsweise ein Unternehmen in Schleswig-Holstein zu erweitern.

Damit komme ich zur **A 20**, zum aus unserer Sicht wichtigsten Straßenbauprojekt im Land. Kürzlich gab es das sogenannte Fledermausurteil wegen der mangelhaften Planung. Daran gibt es nichts zu deuten. Jetzt werden die Trassenvarianten bei Bad Segeberg erneut geprüft.

An dieser Stelle kommen wir in die politische Diskussion. Im Koalitionsvertrag ist ein Ausbau nur östlich der A 7 vorgesehen. Deshalb werden die Trassenvarianten bei Bad Segeberg neu geprüft. An dieser Stelle kommen wir zum entscheidenden Punkt, Frau Kollegin. Ich stelle fest, dass es bei den Grünen Diskussionen darüber gibt. Ich finde das auch richtig so. Die Folge dieses Urteils ist doch, dass man östlich der A 7 bis zur A 7 weiterbaut. Dort hat man sozusagen die politische Grenze gezogen. Wenn man das politisch so will, kann man das so machen. Das Problem ist aber, dass Sie sich vorgenommen haben, die A 20 weiterzubauen. Das ist durch dieses Urteil aber schwierig geworden. Es glaubt doch niemand ernsthaft, dass vor Ende 2016 angefangen wird, dort zu bauen.

Wenn es Ihnen wirklich ernst damit ist, wenn Sie die A 20 wirklich voranbringen wollen, wenn Sie die Westküste besser anbinden wollen, was ich Ihnen abnehme, dann sollten Sie an dieser Stelle nicht dogmatisch auf den Koalitionsvertrag beharren. In anderen Bereichen sind Sie doch auch durch das Handeln anderer flexibler geworden. An dieser Stelle sollten Sie Ihre starre Haltung aufgeben. Ich stelle fest, dass es Diskussionen darüber in der grü-

nen Partei gibt. Das finde ich auch gut so. Ich bin davon überzeugt, dass Sie auch noch ein bisschen Zeit benötigen.

Wir wollen mit unserem Antrag sanften Druck auf Sie ausüben. Ich hoffe, Sie kommen dabei zu Potte und ändern Ihre Haltung. Dann können Sie westlich der A 7 weiterbauen. Die Kreuzung der A 7 ist doch völlig unstrittig. Deshalb ist es doch kein Problem, dass Sie dort weiterbauen, wenn das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist, damit keine Zeit verloren geht.

(Beifall FDP)

Nun zur **Volksinitiative**. Es ist schon bemerkenswert, dass nicht gegen ein Projekt, sondern **für ein Projekt** Unterschriften gesammelt werden. Es sind über 25.000 Unterschriften für ein Projekt gesammelt worden. Daran sieht man doch, dass der Druck nicht geringer geworden ist. Vielmehr ist der Wunsch nach der A 20 deutlich größer geworden. Dabei geht es um eine bessere Anbindung der Westküste und der Region Unterelbe. Außerdem geht es um die Entlastung des Elbtunnels, was eigentlich schon vor Jahrzehnten hätte getan werden müssen.

Meine Damen und Herren, die Zeit läuft. Ich würde mich freuen, wenn Sie sich korrigieren.

Herr Minister, ich finde Ihren Vorschlag interessant, eine **staatliche Projektgesellschaft** zu gründen. Es gibt auch die Möglichkeit, ein ÖPP-Projekt auf den Weg zu bringen. ÖPP-Projekten im Straßenbereich stehe ich allerdings skeptisch gegenüber, weil ich finde, dass dies eine Kernaufgabe des Staates ist. Das muss der Staat selbst machen.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN] und Uli König [PIRATEN])

Herr Minister, wir haben beantragt, dass Sie uns im Mai einen Bericht vorlegen sollen, aus dem hervorgeht, wie das genau aussehen soll. Bisher haben Sie das nur in Interviews beschrieben. Es wäre schön, wenn Sie das auch einmal aufschreiben würden. Dann müssen wir uns wieder an die Bundesebene wenden. So einfach ist das aus meiner Sicht aber gar nicht. Dann müssen Gesetze auf Bundesebene geändert werden. Wenn ich das richtig sehe, muss sogar eine Grundgesetzänderung vorgenommen werden. Wenn es Mehrheiten dafür gibt, kann man das machen. Dennoch ist das ein interessanter Vorschlag des Ministers.

Ein weiteres großes Problem im Straßenbereich betrifft die **Rader Hochbrücke**. Die Rader Hochbrücke hat uns bereits im vergangenen Jahr große

(Christopher Vogt)

Sorgen bereitet. Das Gutachten zur Restlebensdauer liegt immer noch nicht vor. Ich weiß gar nicht, wo genau es hakt. Wir hoffen, dass es uns zeitnah vorgelegt wird. Aus unserer Sicht ist es sehr wichtig, dass es nicht wieder zu Sperrungen oder Teilsperren an der A 7 kommt. Das wäre der Super-GAU. Das würde im Zweifel auch sehr lange dauern. Das muss auf jeden Fall vermieden werden.

(Beifall Uli König [PIRATEN])

Es gibt im Flensburger Raum die Initiative von CDU, SPD, Grünen und SSW, die darauf abzielt, dass ein Tunnel gebaut wird. Auch der Kollege Andresen ist dabei. Das kann ich zwar sehr gut nachvollziehen. Die beste Lösung wäre sicherlich ein **Tunnel**, der in die Eisenbahntrasse integriert wird. Aufgrund der historischen Eisernen Lady in Rendsburg wäre das eine interessante Geschichte. Herr Kollege Andresen, wenn es aber wirklich nur um zwölf Jahre Restlebensdauer geht, dann glaubt doch niemand ernsthaft, dass ein solcher Megatunnel gebaut werden wird. Wahrscheinlich wird es das Einfachste sein, die Brücke zu ersetzen. Ich wünsche mir auch eine integrierte Lösung. Wenn das aber wirklich nur zwölf Jahre sind, dann bin ich sehr skeptisch, dass das so funktionieren kann.

Meine Damen und Herren, Sie haben einen Änderungsantrag eingebracht, der im Wesentlichen unseren Antrag mit anderen Worten wiedergibt. Es ist in der Tat richtig: Das Land muss in diesem Zusammenhang schnell in Verhandlungen mit dem Bund treten.

Weiter südlich haben wir die nächste gewaltige Baustelle, den überfälligen **Ausbau der A 7 in Richtung Hamburg**, ein ÖPP-Projekt, das jetzt offenbar auch vorankommt. Aus unserer Sicht ist es richtig, dass ein gemeinsamer Koordinator eingesetzt wurde. Herr Fuchs aus Hamburg hat diesen Job übernommen. Ich muss ganz ehrlich sagen, ich habe großen Respekt davor. Es wird sicherlich keine leichte Aufgabe werden. Wir werden ihn in den Wirtschaftsausschuss des Landtags einladen, damit er uns berichten kann, wie er sich das vorstellt. Neulich konnte ich von ihm ein Interview lesen. Wir wünschen ihm viel Erfolg.

(Vereinzelter Beifall SPD)

Meine Damen und Herren, es muss jetzt wirklich alles getan werden, um die Situation zu entspannen.

Was wir jedoch auch nicht übersehen dürfen, ist - das ist vielleicht vielen in Schleswig-Holstein noch gar nicht bekannt -, dass es auch bei dem **Ausbau der A 7 südlich von Hamburg** Probleme gibt, und

diese in den nächsten Jahren auch saniert werden muss. Wenn wir nördlich von Hamburg in den nächsten Jahren mit einem blauen Auge davongekommen sind, habe ich die große Sorge, dass es jetzt südlich von Hamburg weitergeht und Schleswig-Holstein dann erneut Probleme bekommt. Ich hoffe, dass wir das gemeinsam mit Hamburg und Niedersachsen lösen können.

Zur **Entlastung** gibt es zurzeit ja viele Vorschläge. Ein Vorschlag, der gerade von den Grünen und den PIRATEN kommt - allerdings mit einem unterschiedlichen Hintergrund -, ist, die Fähre zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel einzurichten. Gestern hat die Niedersächsische Landesregierung ein Gutachten vorgelegt, nach dem eine **Fährverbindung** wirtschaftlich betrieben werden könnte. Als Entlastung könnte das ja nicht schaden, wenn sich jemand findet. Es gibt ja offenbar Interessenten, die so etwas realisieren möchten. Bei dem Gutachter der Niedersächsischen Landesregierung - da bitte ich um Verständnis - bin ich allerdings sehr skeptisch. Denn die politische Idee, die dahintersteht, ist, dass man sich politische Alternativen zur A 20 wünscht.

Ich betone an der Stelle, dass für die Fährverbindung keine Steuermittel aufgebracht werden dürfen. Meines Erachtens ist dies wettbewerbsrechtlich nicht zulässig. Es könnte sicherlich während des Ausbaus der A 7 eine kleine Entlastung für das Nadelöhr Hamburg sein.

(Beifall FDP und CDU)

Ich möchte jedoch deutlich sagen, dass diese Fährverbindung keine wirkliche Alternative zur westlichen Elbquerung an der A 20 ist.

(Beifall FDP und CDU)

Es wird hier oft suggeriert, dass diese Fährverbindung Hamburg entlastet und alle Nutzer glücklich sind. Es ist jedoch von den Zahlen und von der Dauer der Überfahrt her keine Alternative.

Wir haben zwei wichtige **S-Bahn-Projekte** in Schleswig-Holstein, die wir gemeinsam mit Hamburg umsetzen wollen. Herr Minister, mir geht es da genauso wie Ihnen. Ich war überrascht, als ich in den letzten Tagen die Pläne des Hamburger Senats aus den Medien zur Kenntnis nehmen durfte, dass jetzt eine fünfte U-Bahn-Linie in Hamburg gebaut werden soll. Darüber und über den Zeitpunkt war ich doch sehr erstaunt. Es sollen jetzt über 30 km, einmal quer durch die Stadt, gebaut werden. Es sollen zusätzliche Bahnhöfe entstehen. Es ist jetzt offenbar zu Wahlkampfzeiten die politische Alternati-

(Christopher Vogt)

ve der Hamburger SPD zur Stadtbahn, die von CDU und den Grünen präferiert wird. Da zurzeit Wahlkampf in Hamburg ist, stellt sich nicht nur die Frage, was sinnvoll ist, sondern eher: Wer bietet mehr?

Die Hamburger können ja machen, was sie wollen. Aber wir sollten uns jedoch fragen: Welche Auswirkungen hat das auf den Ausbau der S 4 Ost und auf die S 21, an der die Hamburger bis jetzt nur gedämpftes Interesse gezeigt haben.

Der SPD-Senat erhofft sich jetzt Unterstützung beim Bund. Wir sind doch jetzt schon bei den S-Bahn-Projekten auf die Großzügigkeit des Bundes angewiesen. Der Minister verwies darauf, dass bereits Gespräche stattgefunden haben. Ich kann jedoch nur an die Landesregierung appellieren: Klären Sie das ganz deutlich mit den Hamburgern. Die Hamburger Wahlkampfpläne zur Stadtbahn und zur U-Bahn dürfen nicht die gemeinsamen S-Bahn-Projekte zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein gefährden. Es gibt zu beiden Projekten einstimmige Parlamentsbeschlüsse sowohl von Hamburg als auch von Schleswig-Holstein. Sie dürfen nicht infrage gestellt werden, auch wenn gerade Wahlkampfzeiten sind.

(Beifall FDP, SPD und Abgeordnete Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Für den Nord-Ostsee-Kanal liegt uns die Zusage von Herrn Dobrindt, die Mehrkosten für die **fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel** zu übernehmen, vor. Es gab im Übrigen zuvor Irritationen durch die Bedenken des Bundesrechnungshofs und auch des Bundesfinanzministeriums. Es ist bei einem solch wichtigen Projekt schon ärgerlich, dass sich sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch das Bundesfinanzministerium im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages in dieser Frage nicht einig zeigen. Es war nahezu peinlich, dass sich die beiden Ausschüsse im Anschluss zusammensetzen und ihre Haltung korrigieren mussten. Nun gibt es diese Einigung, Gott sei Dank. Aber, Herr Dr. Tietze, wenn wir genau hinschauen, ist diese Einigung nicht zufriedenstellend. Denn dadurch wird auch die Sanierung der anderen großen Schleusenkammern zurückgestellt. Das kann es natürlich auch nicht sein.

(Beifall FDP, vereinzelt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Dr. Ralf Stegner [SPD])

Der Bau der fünften Schleusenkammer muss kommen, das darf aber nicht heißen, dass die **anderen Schleusenkammern** nicht saniert werden können. Das ist doch unglaublich.

Das Bundesverkehrsministerium muss doch dem Bundesfinanzministerium endlich klarmachen, dass die Alternative zum Ausbau und zur Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals die Wettbewerbsfähigkeit dieses Kanals ist. Das ist doch volkswirtschaftlicher Irrsinn, wenn man dies infrage stellt.

Insofern ist die Bundesregierung da in der Pflicht. Ich möchte in diesem Zusammenhang noch einmal an die Landesregierung appellieren, gerade wegen dieser Irritationen beim Thema **Verwaltungsvereinbarung** nicht lockerzulassen und noch einmal das Gespräch zu suchen.

Die maritime Wirtschaft sowie die Wirtschaft im Norden insgesamt sind aufgrund der Irritationen beim Nord-Ostsee-Kanal nicht optimistischer geworden. Damit sollte man zukünftig professioneller umgehen.

Abschließend möchte ich noch zum **Landesnahverkehrsplan** und zur **Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg** zu sprechen kommen. Auch meine Fraktion möchte den ÖPNV im Land stärken. Dazu können auch Reaktivierungen der Bahnstrecken sinnvoll sein. Der Landesnahverkehrsplan, Herr Minister, ist zumindest im ersten Teil eine Fortführung der bisherigen Politik, der viele wichtige und richtige Aspekte enthält. Allerdings muss ich auch sagen, Ihre Visionen zur Vision „Plus 50 Prozent“ sind angesichts der Unsicherheit bei den Bundesmitteln für den ÖPNV und angesichts der steigenden Kosten ambitioniert. Ich finde es auf der einen Seite zwar toll, dass Sie Visionen haben, aber auf der anderen Seite finde ich aber auch, dass man keine Hoffnungen wecken sollte, von denen man heute schon weiß, dass man sie nicht erfüllen kann.

(Beifall FDP)

Die Reaktivierung der Strecke Kiel-Schönberg ist ein schönes Projekt. Wir sind jedoch der Meinung, dass man dieses einstellen und den Busbereich fördern sollte aufgrund der steigenden Kosten sowie der unklaren Zukunft der Regionalisierungsmittel, der hohen Investitionskosten sowie des hohen jährlichen Defizits bei optimistischen Pendlerzahlen. Ich bin der Meinung, das sollte man an der Stelle einstellen.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Kollege, kommen Sie bitte langsam zum Schluss.

Christopher Vogt [FDP]:

Ich komme zum Schluss, Herr Präsident. - Es bringt nichts, dass man dort versucht, mit Gewalt den Fuß in die Tür der StadtRegionalBahn zu bekommen. Das ist unsinnig.

Abschließend möchte ich sagen, dass unsere Infrastrukturprojekte nur gelöst werden können, wenn es ein breites Bündnis gibt und man sich mit dem Bund einigt. Wir müssen unsere Hausaufgaben bei den Landesstraßen und bei der eigenen Infrastrukturpolitik machen. Das müssen wir im Griff haben und bei der Planung endlich vorankommen. Ich bitten, das doch zu bedenken.

Ich habe gehört, dass neue Planer eingestellt werden sollen und dass im Planungsbereich etwas getan werden soll. Ich kann den Minister verstehen, dass er - -

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Kollege, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Christopher Vogt [FDP]:

Ein Satz noch. - Herr Minister, ich kann Ihren Frust über die Arbeit der Amtsvorgänger verstehen. Sie müssen es jetzt besser machen. - Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall FDP)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

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

Kai Vogel [SPD]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Zusammenfassung der Verkehrsthemen unserer Tagung gibt mir die Gelegenheit, einmal weit über Einzelaspekte hinauszugehen. Wir haben einige **große Verkehrsachsen** in Schleswig-Holstein. Dazu zählen der Nord-Ostsee-Kanal, die A 20, die Routen zwischen Dänemark und Hamburg, die Vogelfluglinie, die A 23, die A 21 sowie die Jütlandroute und die A 7.

Wir haben auch - darüber haben wir im Landtag schon mehrfach gesprochen - eine ganze Reihe von **kleineren Infrastrukturprojekten**. Sie sind für die Menschen in unseren Regionen, die darauf angewiesen sind, von ebenso großer Bedeutung. Und wir wissen, dass sich die Anforderungen an Mobilität und Transport ändern. Umso wichtiger ist es, dass wir versuchen, die Verkehrsfragen von morgen

nicht mit den Methoden und Ideen von gestern zu lösen.

(Vereinzelter Beifall SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Verkehrspolitik für Schleswig-Holstein spielt im Bund nicht immer die Rolle, die wir uns wünschen. Zuletzt haben wir das wieder einmal beim **Nord-Ostsee-Kanal** erlebt. Das jahrelange Hin und Her um Schleusen hier oder dort, Oststrecke ja oder nein zerrt an den Nerven, insbesondere an den Nerven der direkt am Kanal beschäftigten Menschen, die täglich mit einem Schaden an den maroden Schleusen rechnen.

Der Nord-Ostsee-Kanal verbindet unsere Produktions- und Umschlagszentren mit dem skandinavischen Raum und dem Baltikum. Dafür, dass das so bleibt, müssen wir uns weiter gemeinsam stark machen. Denn ohne diesen Kanal würde auch Hamburg einen Teil seiner Attraktivität verlieren und die großen Verkehre liefen in großem Bogen um uns herum. Dieser wirtschaftliche Schaden muss dringend vermieden werden.

(Beifall SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, es ist kein Geheimnis, dass die Koalitionspartner bei einigen Verkehrs- und Mobilitätsthemen unterschiedliche Auffassungen haben. Das sind übrigens bei Weitem nicht so große Unterschiede, wie Sie uns immer weismachen wollen. Ich bin überzeugt, dass wir im Koalitionsvertrag sehr kluge Dinge vereinbart haben. Einige davon müssen im Licht neuer Entwicklungen neu betrachtet werden.

Dazu gehört der **Weiterbau der A 20**. Nach wie vor halten wir die Behauptung, die Strecke könnte ratzfatzt fertiggestellt werden, wenn doch nur Punkt a, b oder c einträte, für illusorisch. Fakt ist, dass bisher alle Regierungen große Schwierigkeiten hatten, die geplante Routenführung und die geplanten Bauabschnitte umzusetzen. Wir haben mit unseren Koalitionspartnern vereinbart, von Ost nach West mit logischen Anschlüssen zu bauen. Wenn Sie über die Jahre Ihrer Verantwortung als Verkehrsminister in Schleswig-Holstein sorgfältiger geplant hätten, könnten wir vielleicht schon ein Stück weiter sein.

Jetzt wird es darum gehen, die **nächsten Streckenabschnitte** genauer in den Blick zu nehmen. Wir haben ja alle Abschnitte weiter geplant. Wenn es sinnvoll ist, anderswo weiterzumachen, werden wir darüber mit unseren Koalitionspartnern verhandeln. Ich bin sehr guter Hoffnung, dass das gelingt.

(Kai Vogel)

Voraussetzung ist auch hier, dass wir logische Anschlüsse schaffen. Autobahnfragmente in der Landschaft soll es nicht geben.

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

Das wäre wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen, umweltpolitisch fahrlässig und verkehrstechnisch sinnlos.

Für uns gilt auch weiterhin, dass die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern ein sehr hohes Gut ist, dass aber auch eine noch so konstruktive und umfassende **Bürgerbeteiligung** kein Garant dafür sein kann, am Ende ohne Klage durch die Planungsverfahren zu kommen. Dies zeigt sich gerade an der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals.

Wir sehen aber auch Klagen von Verbänden oder von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern als einen positiven Beitrag zur Entwicklung unseres Landes. Sie haben oft einen anderen Blick auf die Dinge, mitunter - das müssen wir eingestehen - auch einen sorgfältigeren. An der A 20 können wir wieder einmal sehen, dass es klug gewesen wäre, die Meinungen der Fachleute ernster zu nehmen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die **A 7** ist die wesentliche Nord-Süd-Verbindung in Schleswig-Holstein. Der Ausbau zur Sechsspurigkeit ab Herbst dieses Jahres ist für die heutigen Verkehrsströme zwingend notwendig. Ebenso zwingend notwendig ist eine funktionsfähige **Rader Hochbrücke**. Eine Teilspernung im vergangenen Sommer führte bereits zu massiven Verkehrsstörungen. Eine Sperrung wegen Bauauffälligkeit wäre ein Desaster. Dies wäre eine Katastrophe für Schleswig-Holstein und für die deutsch-dänischen Wirtschaftsbeziehungen, für den Tourismus, für die Wirtschaft, schlicht gesagt: für uns alle. Diese Querung muss schnellstmöglich erneuert werden. Die Anregung des Ministers, in diesem Falle ein Infrastrukturbündnis zu schaffen, finde ich sehr sinnvoll.

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

Hier müssen wir zusammenstehen. Denn angesichts der prognostizierten Haltbarkeit von zwölf Jahren muss sofort - das betone ich - mit den Planungen begonnen werden.

(Beifall Uli König [PIRATEN])

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Menschen werden auch in Zukunft mobil sein. Aber wie? Diese Frage hat Vorrang vor jedem „Weiter so!“, vor je-

dem Ausbau, vor jeder Maßnahme, die in die Landschaft, in Siedlungen, in ganze Regionen eingreift.

Mit unserer **Zentralisierungspolitik im ländlichen Raum** haben wir dazu beigetragen, dass es kaum möglich ist, dort auf ein Auto zu verzichten. Das funktioniert nur dort, wo Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit der Politik vor Ort ihr Schicksal in die eigene Hand genommen haben, mit Car-Sharing, mit Bürgerbussen, mit Markttreffs und kleinen Dienstleistungszentren, mit der Einbindung von Ehrenamt, mit Engagement und mit sozialen Einrichtungen.

Die **Altersstrukturen** ändern sich auch in Schleswig-Holstein. Noch verzichten in Deutschland nur rund 5 % der Haushalte im ländlichen Raum, die keinen Pkw haben, bewusst darauf. Wir können aber auch davon ausgehen, dass hier das Sein das Bewusstsein bestimmt. Daher sind Einrichtungen der Daseinsvorsorge, Arbeitsplätze, Kultur und Verwaltung vor Ort wichtige Entscheidungsgründe für die eine oder die andere Art von Mobilität.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass das Auto in einigen Jahrzehnten für die gleichen Strecken benutzt wird wie heute. Es ist gut möglich, dass dies kürzere Wege sind, wenn Arbeitsplätze und Wohnen näher zusammenrücken und weil Glasfaserinfrastruktur eine andere Arbeitswelt ermöglicht. Viele Wege werden mit Elektrofahrzeugen, mit dem Rad, zu Fuß oder mit öffentlichem Personennahverkehr zurückgelegt werden, weil das gleich zwei Bedarfe miteinander verzahnt: die Entwicklung des Durchschnittsalters und eine veränderte Einstellung zur Work-Life-Balance.

Lebensqualität spielt für junge Menschen eine wichtige Rolle. Nach der jüngsten Shell-Jugendstudie ist das Engagement für gesellschaftliche Zwecke angestiegen. Junge Menschen denken multidimensional. Sie sehen Wirtschaft, Demokratie, Umweltzerstörung und deren wirtschaftliche Folgen im Kontext. Insofern bin ich davon überzeugt, dass wir mit der Stärkung alternativer Antriebe, mit der Energiewende inklusive moderner Speichertechnologien, mit einem Schwerpunkt auf attraktiven öffentlichen Verkehren, mit einer engagierten und verantwortungsvollen Landesplanung, mit unserer Dialogkultur nicht nur in Planungsfragen und mit dem Vernetzungsgedanken auf einem richtigen Weg sind.

(Beifall SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Deshalb ist es wichtig, dass wir bei der **Mobilität** viele **Entwicklungsrichtungen** im Blick behalten.

(Kai Vogel)

Das Land Schleswig-Holstein sollte sich die Chance nicht entgehen lassen, auch beim Parken und Laden von E-Fahrzeugen vorn mitzumachen. Wenn wir diese Fahrzeuge besser einsetzen können und wenn es gelingt, sie mit den anderen Verkehren gut zu verzahnen, dann können sie einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Mobilität leisten.

(Beifall Uli König [PIRATEN])

Verzahnung ist ein weiterer wichtiger Punkt, wenn wir Mobilität von morgen gewährleisten wollen. Konzepte wie Park-and-Ride und Bike-and-Ride werden dann an Bedeutung gewinnen, wenn es gelingt, sie attraktiv zu gestalten, oder wenn die Alternativen noch unattraktiver sind, zum Beispiel durch Staus auf der Autobahn oder durch die hohen Energiekosten.

Wenn in Hamburg Parkplätze noch knapper und noch teurer werden, ist das ein Anreiz zum Umsteigen. Wenn Land und Kommunen es klug anstellen, macht das Bahnfahren sogar Spaß und schafft Mehrwert.

(Wolfgang Baasch [SPD]: Ha, ha! - Lachen CDU und FDP)

Damit Herr Baasch nicht mehr lächeln muss, wird ja die Strecke von Lübeck ab beschleunigt.

(Heiterkeit - Christopher Vogt [FDP]: Ein breites Bündnis!)

Wenn wir mit modernen Fahrzeugen **alte Nahverkehrsstrecken** neu beleben können - wie die Strecke Kiel-Schönberg -, schaffen wir für Berufstätige neue und schnelle Wege in die Stadt. Wir werten gleichzeitig den Tagestourismus auf und entlasten die Straßen und die Menschen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Politikerinnen und Politiker tun weder sich noch den Bürgerinnen und Bürgern einen Gefallen, wenn sie sich zu Wortführern einer kleinen, aber lauten veränderungsfeindlichen Minderheit machen, nur um die Politik der Landesregierung in ein schlechtes Licht zu rücken. Wer das tut, verwechselt Politik mit Populismus, und zwar auf Kosten anderer.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SSW - Wolfgang Kubicki [FDP]: Er meint die Grünen!)

Der **Nahverkehrsplan**, den Minister Meyer vorgelegt hat, betont die ökologische Bedeutung der öffentlichen Verkehre. Er geht aber noch weit darüber hinaus. Er nimmt Cluster in den Blick und stellt dar, unter welchen Voraussetzungen sich Anforderungen an Mobilität verändern. Ein Marktanteil der

Nahverkehre von aktuell rund 6,6 %, der sich allein aus der sich verändernden Milieustruktur der Bevölkerung auf 7 % in zehn Jahren steigern wird, ist aus meiner Sicht nicht besonders hoch. Er ist in allen gesellschaftlichen Milieus steigerungsfähig, in einigen mehr als in anderen. Hier wird es darauf ankommen, Angebote zu machen, um Menschen nicht nur dort abzuholen, wo sie stehen, sondern sie auch mit den Mobilitätsangeboten abzuholen, die sie attraktiv finden.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Und dahin zu bringen, wohin sie wollen!)

Ich glaube, dass Angebote wie ein Ausbau der S 4 und der S 21, wie die StadtRegionalBahn - hierzu zählt die Strecke Kiel-Schönberg - dazu beitragen können, dass Menschen umsteigen. Das kann dauern. Einstellungen verändern sich langsam. Nur verlässliche und qualitativ gute Angebote verändern das Nutzungsverhalten der Menschen. Bis dahin müssen die Strukturen aber aufgebaut sein, müssen vernetzte Angebote stehen, brauchen wir attraktive Wohnquartiere und ortsnahe Daseinsvorsorge in den Städten und auf dem Land.

Der **Tourismus** wird davon massiv profitieren, wenn der echte Norden eines Tages nicht nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht, sondern auch bereist werden kann.

(Beifall SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dazu brauchen wir mutige Konzepte und den Verzicht auf Tabus. Die konsequente Reduzierung von Barrieren wird ein wichtiger Schritt sein; denn **Barrierefreiheit** brauchen 10 % der Menschen zwingend, für 30 bis 40 % ist sie hilfreich, und 100 % der Menschen profitieren davon. Wir alle profitieren davon. Daher bin ich froh, dass dieser wichtige Bereich der Barrierefreiheit von der Landesregierung im Landesnahverkehrsplan mit einem hohen Stellenwert aufgenommen wurde.

Schleswig-Holstein ist mit der **öffentlichen Ausschreibung von Bahnnetzen** vor vielen Jahren einen mutigen Schritt gegangen, der sich aus unserer Sicht gelohnt hat. Wir konnten die Takte steigern, die Kosten dämpfen und Strecken attraktiver machen.

Mit der Reaktivierung von Strecken gehen wir einen weiteren Schritt, mit der Planung zur **Stadt-RegionalBahn** werden wir die Region um Kiel besser anbinden.

Schleswig-Holstein hat in den vergangenen Jahren auch unter CDU-Verkehrsministern einiges für die

(Kai Vogel)

Verbesserung der Bahnangebote getan. Barrierefreiheit zählt dazu, neue Stationen, Modernisierungen und Verschönerungen. Mit den Neuausschreibungen setzen wir seit 2012 darauf, dass es weitere deutliche Verbesserungen in den Anbindungen gibt. Was hier fehlte, war der rote Faden, der sich durch unsere Angebote zieht. Er wird jetzt mit dem neuen Nahverkehrsplan weitergeführt.

Nahverkehr muss transparent organisiert sein, er muss als **zusammenhängendes Konzept** ersichtlich sein, und er muss der Lebenswirklichkeit der Menschen entgegenkommen. Wenn uns das gelingt, kann Schleswig-Holstein nicht nur bei der Energie-wende Vorzeigeland sein, sondern auch beim Nahverkehr.

Bessere Zugänge, Transparenz und Verlässlichkeit machen die Basis des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein aus. Die Vernetzung der Verkehrsmittel und weitere **Attraktivitätssteigerungen** werden die nächsten Schritte sein. Es gibt noch viel zu tun, aber es lohnt sich.

Zu den Abstimmungen: Den Antrag der FDP „Ersatzbauwerk für die Rader Hochbrücke“, Drucksache 18/1725, lehnen wir ab. Den Antrag der FDP „Weiterbau der A 20 westlich der A 7“, Drucksache 18/1726, lehnen wir ebenfalls ab.

(Zuruf Christopher Vogt [FDP])

Dem Änderungsantrag von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW, Drucksache 18/1793, stimmen wir zu.

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

- Da kommen noch ein paar Anträge. Der Berichtsantrag der FDP zum Raumordnungsverfahren zum Bau der Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung

(Christopher Vogt [FDP]: Überraschen Sie uns doch einmal!)

ist meines Erachtens nach und entgegen der Auffassung von Herrn Vogt durch den Bericht erledigt. Dem Antrag von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW, „Auch in Zukunft sicher über den Nord-Ostsee-Kanal“, Drucksache 18/1730, stimmen wir zu. Den Vierten Landesnahverkehrsplan möchten wir gern im Ausschuss weiter behandeln und beantragen Überweisung an den Wirtschaftsausschuss. Den Antrag von FDP und CDU, „Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg stoppen“, Drucksache 18/1749, lehnen wir ab.

(Beifall Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Den Antrag der CDU, „Verkehrskonzept Schleswig-Holstein auf Schiene und Straße gescheitert“, Drucksache 18/1751, lehnen wir ebenfalls ab. - Vielen Dank.

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

Vizepräsident Bernd Heinemann:

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

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Lassen Sie uns, was richtig ist, heute grundsätzlich einmal über die Verkehre und die Infrastruktur in Schleswig-Holstein reden. In diesem Umfang ist das in diesem Hohen Haus noch nie so geschehen, und es ist gut, dass es jetzt geschieht - gut für Schleswig-Holstein, gut für dieses Hohe Haus. Wenn man einmal bedenkt, über wie viele Themen wir hier heute miteinander diskutieren, dann sehen wir, dass es eine ganze Menge Themen gibt, die wir in den nächsten Jahren bearbeiten müssen.

Eine gute **Infrastruktur** ist die Voraussetzung für den **Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein**. Wenn man sehen will, wie man es richtig macht, muss man nach Bayern oder nach Baden-Württemberg schauen, wo man über Jahrzehnte immer fertige Pläne in den Schubladen hatte, ständig in Berlin präsent war, egal bei welcher Regierung, und es geschafft hat, eigene Interessen durchzusetzen. Hier haben wir einen enormen Nachholbedarf.

(Beifall CDU und FDP)

Wir wissen, dass sich die Verkehre in den nächsten Jahren noch weiter ausweiten werden, dass wir mehr Verkehre auf den Straßen, auf dem Wasserweg und auf den Schienen bekommen werden. Das ist keine Entscheidung der Parteipolitik, sondern das ist eine Realität, mit der wir jetzt - heute - umgehen und auf die wir uns einstellen müssen. Wir brauchen mehr Straßen, wir brauchen bessere Wasserwege, und wir brauchen mehr Schienen.

Bei der Union ist das ziemlich eindeutig. Wir sagen nicht entweder oder - weniger Straße, mehr Wasserwege oder weniger Wasserwege, mehr Schiene -, sondern wir brauchen alle drei Systeme

(Hans-Jörn Arp)

im vollen Umfang, und wir sind mit dem Zustand, der heute besteht, absolut nicht zufrieden.

Herr Meyer, Sie müssen sich festlegen, was Sie sagen wollen. Wenn Sie vor Unternehmern auftreten, dann sagen Sie: Fragen wir nicht, wer daran in der Vergangenheit die Schuld trägt, das waren mal Sozen, das waren mal Schwarze, das interessiert keinen Menschen, sondern wir müssen jetzt in die Zukunft gerichtet arbeiten und alle an einen Tisch kommen. - Das sind Ihre Aussagen. Hier stellen Sie sich hin und sagen: Das waren alles CDU-Minister, die in letzter Zeit dafür Verantwortung trugen. - Das haben Sie gerade eben hier gesagt. Und die seien nun schuld, und für die müssten Sie jetzt die Schularbeiten machen. Es ist schon besser, wenn Sie überall das Gleiche sagen. Das glaubt man Ihnen dann auch. Alles andere holt Sie immer wieder ein.

(Beifall CDU und FDP)

Ich sage Ihnen, Herr Meyer: Die Menschen brauchen **Vertrauen**. Das haben sie in Sachen Infrastrukturpolitik in diese Regierung nicht. Sie vertrauen Ihnen nicht, die glauben nicht, dass sie es können.

(Beifall CDU und FDP)

Ich sage Ihnen: Sie werden nicht einen Meter Straße und nicht einen Meter Schiene in dieser Legislaturperiode neu bauen. Die Schere, um irgendwelche Abschnitte neu einzuweihen, werden Sie nicht brauchen. Das Problem dabei ist noch nicht einmal, ob man Ihnen glaubt oder nicht, das Problem ist, dass die Firmen abwandern: Einmal machen die Firmen, die hierher kommen wollten, ihre Pläne jetzt woanders und investieren woanders, und die, die hier sind, gehen weg, und zwar leise - anders als das eine Unternehmen, das heute in der Presse erklärt hat, dass es weggeht. Das ist die Ausnahme. Die, die weggehen, gehen leise und kommen auch nicht wieder.

(Beifall CDU und FDP)

Die Voraussetzung wäre, dass sie Vertrauen zu Ihnen haben. Und das haben sie nicht.

Da hilft es auch nichts, das sage ich Ihnen auch, dass Sie immer darüber jammern, dass der **Bundeshaushalt** unterfinanziert sei und wir deshalb in Berlin nicht mit Forderungen kommen könnten. Das einzige Bundesland, das diese Behauptung aufstellt, ist Schleswig-Holstein.

(Beifall CDU und vereinzelt FDP)

Kein anderes Bundesland sagt in Berlin: Der Bereich ist unterfinanziert, wir wollen von euch kein Geld.

Das ist die Situation, vor der wir stehen. Herr Meyer, Sie wissen doch selbst - Sie waren Chef der Staatskanzlei in Mecklenburg-Vorpommern -, dass man da solche Argumente nicht benutzt hat, sondern da hat man gefordert. Und nur wer fordert, wird auch bekommen. Da hat man die Autobahn auch nicht von Polen bis nach Lübeck in einem Stück gebaut, sondern man hat abschnittsweise gebaut, so wie Baurecht und Geld vorhanden waren. Das wissen Sie doch selbst viel besser als wir, wie die Situation damals war. Warum geht das denn nicht auch in Schleswig-Holstein bei der **A 20**? Das ist mir bis heute nicht klar.

(Beifall CDU und FDP)

Noch einmal zum Thema Vertrauen: Wie ist die Situation? - Wir haben eine **Bürgerinitiative** für die **A 20**. Wir haben die Wirtschaft, die sich für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals zusammenschlossen hat. Wir haben eine Bürgerinitiative für den **Ausbau der B 5**. Das zeugt doch alles davon, dass sie der Politik nicht glauben, dass wir die Probleme lösen können. Das ist die Situation, vor der wir stehen, sonst hätten wir diese Initiativen nicht alle so, wie wir sie heute haben.

Lassen Sie mich noch einige wenige Themen ansprechen: Sie wollen auf der einen Seite eine **bundeseigene Baugesellschaft** nach dem dänischen Modell. Gleichzeitig wissen Sie aber, dass der Bundesfinanzminister gesagt hat: Wir machen das nicht. - Sie können doch kein totes Pferd reiten. Der Gaul ist doch tot.

(Zuruf Dr. Ralf Stegner [SPD])

Gehen Sie mit der Realität jetzt um. Haben Sie ein Signal aus Berlin, das sagt: „Das ist eine tolle Idee, Herr Meyer, gehen Sie das an“? - Das haben wir nicht. Also müssen wir sehen, dass wir eine andere Art der Finanzierung hinbekommen. Ich sage Ihnen: Am Ende ist es mir egal. Ich sage Ihnen auch zu: Sie werden für die **A 20** eine **ÖPP-Finanzierung** machen müssen, alle anderen werden Sie nicht kriegen.

(Minister Reinhard Meyer: Wir stellen keine Forderungen mehr?)

- Ich habe keine Forderungen gestellt. Ich habe lediglich gesagt: Wenn Sie wissen, dass Sie damit nicht durchkommen, warum reiten Sie dann diesen toten Gaul noch? Gehen Sie stattdessen mit der Realität, holen Sie sich Firmen, mit denen Sie eine

(Hans-Jörn Arp)

ÖPP-Finanzierung hinbekommen. Ich glaube, das ist realistischer.

(Zuruf Wolfgang Kubicki [FDP])

Lassen Sie uns einmal auf die einzelnen Themen eingehen. Bei der A 20 sagten Sie bis vor Kurzem noch, dass die **Baureife** für alle Abschnitte der A 20 kommen wird. Nun weisen Sie auf das Urteil zum Abschnitt **Wrede-Wittenborn** hin - das ist nicht Ihre Schuld, das ist nicht unsere Schuld, das lassen wir einmal außen vor. Sie wissen auch, dass die **Europäische Kommission** grünes Licht gegeben hat. Daraufhin sind die Pläne eingereicht worden. Hinterher wurde das beklagt.

(Zuruf Olaf Schulze [SPD])

Aber zu den anderen Teilen, Herr Meyer, haben Sie gesagt, die seien 2014 planfestgestellt. Wenn sie denn planfestgestellt sind, können wir gemeinsam losgehen. Dann können wir gemeinsam losgehen, das verspreche ich Ihnen. Dann können wir in der Großen Koalition und von mir aus auch gern mit den Kollegen der FDP und allen, die mitgehen wollen, losgehen - herzlich gern. Dann gehen wir mit Ihnen dieses Bündnis ein.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Du bist ja heute richtig großzügig!)

Nur eines sage ich Ihnen auch, und das richtet sich insbesondere an die Kollegen der regierungstragenden Fraktionen: Wenn Herr Meyer an dieser Stelle für das große **Bündnis für Infrastruktur** in Schleswig-Holstein wirbt, dann übernimmt er das Argument von Reimer Böge, der sagt: Lasst uns eine ganz große Koalition aller vernünftigen, an der Infrastruktur in Schleswig-Holstein interessierten Menschen machen. - Dann sind wir bei Ihnen. Das passt aber dann nicht auf der anderen Seite dazu, die Hälfte der anderen Anträge der Opposition erst einmal abzubügeln und zu sagen, dass man darüber gleich in der Sache abstimmt, und nicht einmal mehr damit in den Ausschuss geht.

(Beifall CDU und FDP)

Sie müssen sich schon darüber einig werden, ob Sie mit uns darüber diskutieren wollen oder ob Sie das nicht wollen.

(Zurufe SPD: Wollen wir nicht!)

Und wenn Sie diskutieren wollen, dann müssen wir das im Ausschuss tun, woanders haben wir dazu gar keine Gelegenheit.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter Arp, ein Abgeordneter der SPD-Fraktion, der Fraktionsvorsitzende, möchte mit Ihnen diskutieren oder Ihnen etwas sagen. - Bitte schön, Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Dr. Ralf Stegner [SPD]: Herr Kollege Arp, Sie haben mich ein wenig verwirrt. Vor fünf Minuten haben Sie uns vorgeworfen, wir in Berlin zu wenige Forderungen stellten. Wir seien das einzige Land, das das nicht tue. Jetzt, fünf Minuten später, kritisieren Sie den Wirtschaftsminister, weil er Forderungen stellt, mit den Worten, er solle keine toten Pferde reiten. Könnten Sie sich einmal entscheiden, für welche der Varianten Sie jetzt sind? Sollen wir jetzt Forderungen stellen, oder sollen wir keine toten Pferde reiten? Vielleicht können Sie das einmal erklären.

(Zurufe CDU und FDP)

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Herr Abgeordneter Dr. Stegner, das Thema Infrastruktur ist nicht gerade Ihr starkes Thema.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Was ist schon sein starkes Thema!)

Aber ich will noch einmal versuchen, Ihnen das zu erklären. Ganz einfach: Es geht darum, dass Sie sagen, der Bundeshaushalt im Verkehrsbereich sei unterfinanziert, deshalb forderten Sie nichts. Das ist die eine Seite. Das ist Quatsch, das macht kein anderes Bundesland. Hier ging es aber nicht um die Finanzierung, hier ging es um die **Bauträgergesellschaft**. Das hat mit der Unterfinanzierung überhaupt nichts zu tun.

(Beifall FDP)

Das müssen Sie schön voneinander trennen. Dazu sage ich Ihnen, dass eine Bauträgergesellschaft, wie sie Herr Meyer nach dem dänischen Modell gern möchte, in Berlin keine Unterstützung finden wird. Das hat aber mit dem Geld überhaupt nichts zu tun. Verstanden?

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Leichte Sprache für Herrn Stegner!)

- Leichte Sprache, hoffentlich verstanden. Herzlichen Dank für die Zwischenfrage, dadurch konnte ich darauf noch einmal ein bisschen mehr eingehen.

(Beifall Dr. Heiner Garg [FDP] - Zurufe SPD)

(Hans-Jörn Arp)

Meine Damen und Herren, jetzt zum Thema **A 7**. Richtig, angefangen wurde das Vorhaben unter Schwarz-Gelb, ich glaube sogar, das war schon unter der Großen Koalition. Jetzt wird die A 7 zum Glück endlich gebaut. Das ist Fakt, das ist richtig und gut.

Sorgen machen sich nur die Unternehmer, ob denn auch das **Baustellenmanagement** funktioniert. Das ist keine parteipolitische Frage, über die wir miteinander diskutieren, sondern es gibt lediglich die Frage: Erkennt Hamburg unsere Situation, erkennt Hamburg unsere Not? Wir befürchten, dass weiterhin in Hamburg auch an Bundesstraßen gebaut werden wird, die zur Aufnahme unserer Verkehre während der Bauphase dienen. Das ist unsere Sorge - das machen wir Ihnen nicht zum Vorwurf, im Gegenteil -, und wir sagen: Lassen Sie uns im Rahmen der Großen Koalition und lassen Sie uns mit Hamburg darüber diskutieren. Denn das ist die Sorge, die wir haben, nicht mehr und nicht weniger. Wir können nicht noch weitere Staus hinnehmen.

(Vereinzelter Beifall CDU und FDP)

Meine Damen und Herren, nun zur **Rader Hochbrücke**. Wir haben es gerade im letzten Jahr erlebt, dass da der GAU eingetreten ist. Für den tragen Sie keine Schuld, jemand anderes auch nicht. Sie wissen das ganz genau. Staatssekretär Nägele hat uns auch erzählt, was zwischen 2009 und 2012 dort geschehen ist. Nur dass es jetzt die Sorge all der Menschen gibt, denen das noch allgegenwärtig ist, ist verständlich. Es ist noch nicht ein halbes Jahr her, dass die Verkehre nicht nur über die Rader Hochbrücke gingen, sondern auch durch Kappeln, durch den Rendsburger Tunnel und über Schleswig - überall standen die Menschen im Stau. Sie sagen, wenn jetzt nach zwölf Jahren nichts geschieht - Sie glauben wiederum auch bei diesem Projekt nicht, dass wir das innerhalb von zwölf Jahren schaffen -, dann ist das eine Frage des Standorts, und dann ist das auch eine Frage, wie wir mit unserem politischen Nachbarn umgehen.

Auch hierzu sage ich Ihnen: Fangen Sie an, fangen Sie an zu planen! Berlin wird nichts machen, wenn Sie die Pläne nicht vorlegen. Die Voraussetzung ist, dass Sie sich ganz schnell mit Berlin zusammensetzen. Natürlich sind wir uns darin einig, dass ein **Kombiverkehr Schiene/Straße** gut wäre. Aber auch da gilt, wenn Berlin das nicht will - wie das heute wieder einer wichtigen Zeitung zu entnehmen ist -, dann müssen wir den anderen Weg gehen. Man kann verhandeln, dabei helfen wir Ihnen. Vor allem ist aber eines wichtig, wenn das nicht geht: Wir brauchen Druck und schnelle Entscheidungen.

Denn jetzt werden sich die Unternehmen entscheiden, wie sie sich in den nächsten zehn bis 20 Jahren verhalten werden.

(Beifall CDU und FDP)

Das heißt, hier miteinander zu diskutieren und sich gegenseitig die Schuld zuzuschieben, ob nun wir, Sie oder Berlin daran schuld ist, kann uns allen in der Sache nicht helfen.

Ich sage Ihnen noch einmal zu - weil Kollegen von mir gleich noch einmal zu regionalen Themen etwas sagen werden -, dass wir bereit sind, mit Ihnen die Große Koalition der Verkehrsvernunft zu gehen. Dass wir alle hier im Haus das gemeinsam wollen, ist das Signal, das wir brauchen. Deshalb brauchen wir nicht das Signal der SPD-Fraktion, die da sagt: Einige Dinge bürsten wir hier schon einmal in der Sache ab. Das ist das schlechteste Zeichen, das wir hier aus diesem Haus heute geben können. - Herzlichen Dank.

(Beifall CDU und FDP)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat die Fraktionsvorsitzende, Frau Eka von Kalben, das Wort.

Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich muss sagen, auch im Rückblick auf die letzten beiden Tage: Ich finde die Debatte, wie wir sie bisher hier geführt haben, sehr sachlich - bei allen Unterschieden - und sehr hilfreich. Darüber freue ich mich gerade vor dem Hintergrund dessen, was wir hier in den letzten Tagen hatten, sehr.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt SPD - Christopher Vogt [FDP]:
Wir hoffen, es bleibt so!)

- Schauen wir einmal.

Kaum ein Thema wird in diesem Haus so häufig diskutiert wie die **Verkehrspolitik**. Meist geht es dabei um einzelne Projekte, A 20, Fehmarnbelt, Nord-Ostsee-Kanal, neuerdings die Rader Hochbrücke, manchmal auch - unserer Meinung nach zu selten - auch um den ÖPNV, S 4, S 21. Sehr beliebt sind auch immer wieder Anträge zur StadtRegionalBahn.

Was wir aber brauchen, ist der Blick aufs Ganze. Daher bin ich dankbar, dass wir hier einmal eine in-

(Eka von Kalben)

tegrierte Verkehrsdebatte führen und uns mit dem Thema Mobilität beschäftigen können.

Gute Verkehrspolitik ermöglicht es den Menschen, ihr Leben flexibel zu gestalten. Für die Entwicklung unseres Landes ist eine kluge und langfristige **Infrastrukturplanung** unabdingbar. Gerade Schleswig-Holstein als dünn besiedeltes Flächenland ist auf innovative Verkehrsprojekte angewiesen - als dünn besiedeltes Land im Norden und gleichzeitig Ballungsraum um Hamburg herum. Das macht es häufig in der Konzeption auch so besonders schwierig.

Die Herausforderungen werden auch nicht kleiner. **Mobilität** wird morgen noch komplexer, wird noch viel anspruchsvoller. Wir wissen, dass wir Regionen haben, in denen nicht mehr viele Menschen leben. Aber auch diese Menschen haben Anspruch darauf, mobil zu sein.

Der **Klimawandel** schwebt als Damoklesschwert über der Verkehrspolitik. Die fossilen Energiequellen werden knapper. Das sind die Herausforderungen, vor denen wir stehen.

Meine Damen und Herren, es gibt noch eine weitere Herausforderung, die uns zurzeit konkret betrifft. Das ist der **Sanierungsstau**. Keine Landesregierung in Schleswig-Holstein hat jemals so viel Geld für den Erhalt unserer Landesstraßen ausgegeben wie diese.

(Vereinzelter Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Christopher Vogt [FDP]: Aber nicht, weil Sie es gewollt haben, Frau von Kalben!)

2013 flossen 40 Millionen € in Instandhaltungsmaßnahmen.

(Christopher Vogt [FDP]: Erst haben Sie gestrichen, Frau Kollegin!)

Im Kabinett Carstensen sanken dagegen die Mittel des Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr für Investitionen um 30 %.

(Zurufe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD: Hört, hört!)

Doch trotz unserer großen Anstrengungen reicht das Geld nicht, weder für Straßen, noch für Radwege, noch für Wasser- oder Schienenwege. Richtig ist, so wie wir gestern bei der Diskussion um die Trendsteuer festgestellt haben: Wir müssen in den **Erhalt von Infrastruktur** investieren - trotz knapper Mittel und trotz der Schuldenbremse.

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

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Frau Abgeordnete, gestatten Sie eine Zwischenfrage oder -bemerkung des Herrn Abgeordneten Vogt?

Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ja.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön.

Christopher Vogt [FDP]: Frau Kollegin, vielen Dank. - Ich bin etwas irritiert. Sie haben sich gerade selbst dafür gelobt, wie viel Geld Sie für die Landesstraßen ausgegeben haben. War es nicht vielleicht auch so, dass Sie zunächst, bei Ihrem ersten Landeshaushalt, die Mittel deutlich reduziert haben? Dann hat der Minister einen Monat später angekündigt, dass er aus dem eigenen Etat 5 Millionen € umschichten möchte, weil das nicht ausreichend ist, und dann haben Sie aufgrund des großen politischen Drucks noch einmal ordentlich draufgesattelt - aber deutlich weniger, als die Opposition beantragt hat.

(Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Haben wir sie erhöht, oder haben wir sie nicht erhöht? - Rasmus Andresen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es zählt das Ergebnis!)

Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Wir haben nicht aufgrund hohen politischen Drucks - obwohl es manchmal auch gut ist, auf die Bevölkerung zu hören - reagiert, sondern a) hatten wir neue finanzielle Spielräume - das wissen Sie -, unter anderem durch die sogenannten **Zensusmittel**.

(Vereinzelter Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Und b) hatten wir auch gerade nach dem vorangegangenen Winter eine ganz besondere Situation auf den Landesstraßen. Auch das wissen Sie.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, es sind nicht nur die Straßen, es sind ganz besonders der Nord-Ostsee-Kanal und die Rader Hochbrücke, die uns im Moment Sorgen machen. Die **Schleusen des Kanals**

(Eka von Kalben)

sind marode, sie sind vergammelt. Es ist so schlimm, dass wir eine neue Schleuse brauchen, um den Kanal zu erhalten. Wir müssen ihn erhalten, denn - das wurde hier von Ihnen schon gesagt - das ist eins der wichtigsten Wirtschaftsprojekte. Aber es ist nicht nur volkswirtschaftlicher Irrsinn, Herr Kollege Vogt, wenn wir den Kanal nicht in Betrieb halten, sondern das wäre auch ein klimapolitischer Irrsinn, wenn wir die Schiffe dazu zwingen würden, einen Umweg zu fahren.

(Christopher Vogt [FDP]: Stimmt!)

1969 wurde der Grundstein für die **Rader Hochbrücke** gelegt. Keine 50 Jahre danach sind wir gezwungen, Pläne für einen Neubau, nicht für eine Sanierung, sondern für einen Neubau, zu entwickeln. Über Jahrzehnte wurden auch hier notwendige Infrastrukturinvestitionen verschleppt. Der Erhalt der Infrastruktur hat oberste Priorität.

(Vereinzelter Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Christopher Vogt [FDP]: Weil so wenig Geld da ist!)

- Ich frage mich, Herr Vogt: Wenn Sie sagen, das sei schon immer so gewesen, das sei ja nichts Neues, was wir immer als Mantra vor uns hertragen, wenn das also schon immer so war, dann ist doch die Frage, warum ist dann eigentlich alles kaputt? Wenn Erhalt schon immer oberste Priorität hatte, dann müsste unsere **Infrastruktur** im Grunde genommen doch in wunderbarem Zustand sein. Das ist aber leider nicht so. Deswegen sage ich: Es ist wichtig, dass wir jetzt Erhalt als oberste Priorität ansehen.

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

Meine Damen und Herren, bei der **Neuplanung der Kanalquerung** kann es keinen Schnellschuss geben. Dazu ist die Verkehrslage zu kompliziert. Schließlich soll unser Konzept noch in 50, auch noch in 100 Jahren tragfähig sein. Ein **kombinierter Schienen-Straßen-Tunnel** klingt interessant. In den kommenden Monaten muss die technische Umsetzbarkeit intensiv beraten werden. Rendsburg darf wegen eines langen Güterverkehrstunnels nicht vom ÖPNV abgeschnitten werden. Hieran arbeiten wir. Doch Lösungen fallen nicht vom Himmel.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, für uns Grüne ist klar: Die Stabilisierung der wichtigen Nord-Süd-Achse hat Priorität.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt SPD)

Sie ist sowohl für unser aller Zusammenleben wie auch für den **Transitverkehr** von herausragender Bedeutung.

Meine Damen und Herren, wir müssen unsere Infrastrukturprojekte neu planen und priorisieren. Ihre Fehlplanungen bei der A 20 führen nun zum verzögerten Bau. Er ist aber richtig. Wir sollten nicht wieder diese rückwärtsgewandte Debatte führen.

Wogegen ich mich aber verwahre, ist der immer wieder erhobene Vorwurf - der gern auch uns Grünen gemacht wird, denn wir sind ja offensichtlich die Einzigen, die sich manchmal mit Naturschutzverbänden verbünden -, wir Grüne hätten den Weiterbau der A 20 bis zur A 7 verhindert. Verantwortlich sind aber nicht nur die berechtigten **Interessen der Naturschutzverbände**, die nur im Namen der Betroffenen sprechen. Sie mögen es noch so sehr ins Lächerliche ziehen, wir finden es richtig, dass die Verbände die Stimme für die Stummen, für die Fledermäuse und die Haselmäuse, erheben.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt SPD - Zurufe)

Sie wissen ganz genau, dass die Fleder- und Haselmäuse für das Gericht nicht der einzige Grund waren, den Weiterbau zu stoppen. Ihre schlampige Trassenplanung allein wäre Grund genug für einen Baustopp gewesen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Dr. Ralf Stegner [SPD] und Christopher Vogt [FDP]: Fledermäuse!)

Wir bemängeln - glaube ich - alle, dass **Planungsprozesse** in Schleswig-Holstein unverhältnismäßig lange dauern. Ich weiß aus vielen Unterredungen mit dem Unternehmerverband, dass dies nicht nur auf den Autobahnbau bezogen ist. Planungsprozesse in Deutschland sind langwierig, nervig und wirtschaftsfeindlich. Aber ich bin davon überzeugt, dass wir die Rechte der Bürgerinnen und Bürger sowie der Verbände nicht einschränken können und sollten. Wir können aber durch ernst gemeinte **Bürgerbeteiligung** langfristige Rechtsstreitigkeiten vermeiden. Das spart Zeit, und das schafft gesellschaftliche Akzeptanz. Das ist aus unserer Sicht die beste Voraussetzung für eine erfolgreiche und zügige Planung.

Im Übrigen sehen wir auch Bürgerbündnisse nicht als ein Zeichen für Politikverdrossenheit oder für Politikversagen. Im Gegenteil, wir sehen es als ein positives Zeichen an, wenn sich Bürgerinnen und Bürger aktiv einbringen und wenn sie Initiativen gründen. Gerade bei dem **Bürgerbündnis** für den

(Eka von Kalben)

Ersatzbau der Rader Hochbrücke kann man ja nun wirklich nicht sagen, dass dies ein Frustbündnis gegen Politikversagen ist.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt SPD)

Deswegen bin ich auch froh darüber, dass sich unsere Parteivorsitzende, Frau Ruth Kastner, gestern in der Presse klar zur Bürgerinitiative zur A 20 geäußert hat.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir sind nicht nur dann für Bürgerinitiativen, wenn sie unsere Interessen vertreten. Das haben wir in Hamburg erlebt, das war nun wirklich nicht unser gewünschtes Ergebnis. Das haben wir bei der S 21 zur Kenntnis genommen. Wir freuen uns auf einen argumentativen Schlagabtausch zur A 20 und werden dann sehen, wie eine eventuelle Bürgerinitiative oder ein **Volksentscheid** zu dem Thema ausgehen wird.

Es bleibt dabei, die A 20 ist für uns keine grüne Herzensangelegenheit. Aber damit das ein für alle Mal klar ist: Wir stehen zu unserem Koalitionsvertrag. Wir werden ihn erfüllen. Gemeinsam haben wir uns mit unseren Koalitionspartnern das Ziel gesetzt, die A 20 weiter bis zur A 7 zu bauen. Versatzstücke zu bauen, ohne dass klar ist, wie die Strecke um Bad Segeberg herum laufen wird, halten wir für falsch.

Die größten Verkehrsströme verlaufen bei uns von Norden nach Süden. Für all diejenigen, die glauben, mit einer weiteren **Elbquerung bei Glückstadt** ließe sich der Hamburger Rand entlasten, muss die A 20 auch eine Enttäuschung werden, denn die meisten Menschen, die aus Schleswig-Holstein Richtung Hamburg fahren, wollen auch nach Hamburg. Am allersinnlosesten wäre jedoch eine A 20, die dann an der Elbe endet. Das kann keiner wollen, nicht einmal Sie von der Opposition.

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

Natürlich stellen wir Forderungen an den Bund. Wie viele Forderungen haben wir zum Beispiel zum **Nord-Ostsee-Kanal** schon an den Bund gestellt? In den **Bundesverkehrswegeplan** haben wir zum Beispiel die Fehmarnbelt-Querung aufgenommen, wie Sie wissen. Trotzdem weiß wirklich niemand, woher das Geld für einen Autobahntunnel für die A 20 kommen soll. Der **Bundesrechnungshof** schaut mit Blick auf den gnadenlos überzeichneten Bundesverkehrswegelan besonders streng auf die Wirtschaftlichkeit von Großprojekten. Das haben wir gerade letzte Woche auch beim **Schleusen-**

bau in Brünsbüttel gesehen. Bei der A 20 wurde gegen die Kosten-Nutzen-Rechnung schon einmal verstoßen. Insofern sehe ich nicht, dass unsere Chancen dort nun wahnsinnig steigen werden.

Herr Arp, Sie sagen, wir sollten keine Prioritäten setzen, wir sollten alles fordern: Erhalt der Infrastruktur, mehr Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr, alle Sanierungen, die wir brauchen, Nord-Ostsee-Kanal, Rader Hochbrücke

(Christopher Vogt [FDP]: Tunnel!)

und Hinterlandanbindung Fehmarnbelt. Wir haben also unglaublich viele Projekte.

Wir sagen: Ein Euro kann nur einmal ausgegeben werden. Finanzielle Wolkenkuckucksheime lehnen wir ab.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Zuruf Christopher Vogt [FDP])

- Genau, weil das in unserer Priorität anders ist. Das habe ich gesagt. Die Nord-Süd-Achsen haben für uns Priorität.

Wer einfach nur behauptet, das Finanzierungsproblem lasse sich mit ÖPP - übersetzt heißt das: **Öffentlich Private Partnerschaften** - lösen, hat lange keine Zeitung mehr aufgeschlagen: Kaputte A 1 zwischen Hamburg und Bremen? - ÖPP! Dahinsiehender Berliner Flughafen? - ÖPP! Kostenwunder Elbphilharmonie? - ÖPP! Ein neuer Elbtunnel bei Glückstadt? - ÖPP? Klingt nicht so gut.

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

ÖPP kann dann sinnvoll sein, wenn es eine positive Prognose für die Wirtschaftlichkeit eines Projektes gibt. Beim Elbtunnel sehen wir das nicht. Der Staat, egal ob Land oder Bund, sollte hier keine Bürgerschaft übernehmen.

Ich glaube kaum, dass wir uns bei der A 20 einig werden können. Einigkeit können wir aber bei vielen anderen Projekten erreichen. Wir können den **Landesnahverkehrsplan** diskutieren und gemeinsam umsetzen und dort für auskömmliche Regionalisierungsmittel streiten. Wir können uns auch gemeinsam für eine Zukunft der Rader Hochbrücke, für die Zukunft des Nord-Ostsee-Kanals einsetzen.

Ich bin fest davon überzeugt, dass wir Sie - wie bei der Energiepolitik - früher oder später auf den grünen Zweig bringen werden.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

(Eka von Kalben)

Für uns Grüne gilt bisher und gilt weiterhin: Erhalt vor Neubau.

Sehr verehrte Damen und Herren, unterstützen Sie uns beim Kampf um unsere Infrastruktur. Gemeinsam können wir die Verkehrswende schaffen - für eine klimafreundliche Mobilität. - Vielen Dank.

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

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Piratenfraktion hat gleich Herr Abgeordneter Dr. Patrick Breyer das Wort.

Bevor er zu Wort kommt, bitte ich Sie, mit mir gemeinsam auf der Tribüne Schülerinnen und Schüler der Immanuel-Kant-Gemeinschaftsschule aus Reinfeld und der Gemeinschaftsschule Stecknitz, Berkenthin, zu begrüßen. - Herzlich willkommen im Schleswig-Holsteinischen Landtag!

(Beifall)

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir debattieren heute über unsere Straßen-, Schienen- und Wasserwege, quasi also über unsere Verkehrsnetze und damit über Netzpolitik, dem Kerngebiet der PIRATEN.

(Beifall Uli König [PIRATEN])

Wir sind vor zwei Jahren zur Landtagswahl angetreten, um für Bürgerrechte, Transparenz und Mitbestimmung zu kämpfen. Daran gemessen ist die Verkehrsplanung in Deutschland und in Schleswig-Holstein leider beinahe ein Totalschaden.

Gehen wir auf das Thema **Transparenz** ein. Hier müssen wir beklagen, dass es auf Landesebene leider keinen transparenten Prozess zur Entscheidung über und zur Priorisierung verschiedener Verkehrsprojekte im Verhältnis zueinander gibt.

Es gibt keinen Landesverkehrswegeplan. Es gibt keine Kosten-Nutzen-Ermittlung zur Priorisierung der einzelnen Projekte. Was es gibt, sind völlig planlose Zusagen, die hier und dort gemacht werden, und das lehnen wir ab.

(Beifall PIRATEN - Unruhe)

Ein Beispiel dafür ist sicherlich die geplante **Reaktivierung** des **Bahnstrecke Kiel-Schönberg**. Die einzige Begründung dafür, dass gerade dieses Reaktivierungsprojekt jetzt angepackt wird, ist, dass die Politik irgendwann einmal eine Zusage gemacht

hat. Dabei wissen wir noch gar nicht, ob infolge dieses Projekts insgesamt mehr Menschen auf öffentlichen Nahverkehr umstiegen, wenn wir alle Verkehrsmittel berücksichtigten, also auch die Busverbindungen. Wir wissen gar nicht, welche Mehrkosten insgesamt auf allen Ebenen, also auch auf die Kommunen und die kommunalen Verkehrsbetriebe, zukommen können. Wir können nur überschlägig sagen, dass bei ziemlich hohen Investitions- und Betriebskosten - über 1 Million € pro Jahr - ein recht geringer Mehrverkehr zu erwarten ist. Da fehlt mir einfach die Prüfung, ob wir nicht mit diesen hohen Investitionsmitteln an anderer Stelle, bei anderen Reaktivierungsprojekten, mehr Menschen zum Umsteigen bewegen könnten.

(Beifall PIRATEN und vereinzelt CDU)

Dieses Vorhaben sollte auf Eis gelegt werden, um die offenen Fragen endlich zu klären. - Genauso falsch ist es aber auch, diesem Projekt schon jetzt endgültig eine Absage zu erteilen, wie CDU und FDP es beantragen. Eine Reaktivierung kann ja Sinn machen und sich im Vergleich zu anderen Projekten durchsetzen - wir wissen es auf der Grundlage der vorliegenden Untersuchungen nur noch nicht. Deswegen müssen wir Transparenz über die Kosten und den Nutzen dieses Projekts schaffen, bevor wir es anpacken.

(Beifall PIRATEN)

An dieser mangelnden Transparenz leidet leider die gesamte **Landesnahverkehrsplanung**. Was aber noch viel wichtiger ist, ist, dass die Idee eines Nahverkehrsplans schon aus sich heraus zu kurz gedacht ist. Denn einen Plan nur für den Nahverkehr des Landes aufzustellen, vernachlässigt völlig die **Schnittstellen** zum Fernverkehr, zum Güterverkehr, aber auch zum Busverkehr, ganz zu schweigen vom Straßen-, Wasserstraßen- und Fahrradverkehr.

Pläne allein für einzelne Verkehrsträger ersetzen keinen **ganzheitlichen Mobilitätsplan**, wie wir ihn für Schleswig-Holstein bräuchten. Es müssten darin Erwartungen an den Fernverkehr formuliert werden, es müssten Bus und Bahn zusammen gedacht und geplant werden, es müssten auch der Fußverkehr, der Radverkehr, Car-Sharing, Bürgerbusse und Mitfahrgelegenheiten berücksichtigt werden. Wer wirklich mehr öffentlichen und Fahrradverkehr will, kann nicht scheuklappenartig allein für den Schienenpersonennahverkehr planen.

(Beifall PIRATEN)

(Dr. Patrick Breyer)

Um einen konkreten Ansatz zu nennen: Wie wäre es zum Beispiel mit einer Weiterentwicklung der SH-Card zu einer **Mobilitätskarte**, die auch Zugang zum Car-Sharing oder zum Fahrradverleih schafft? Das wäre eine zukunftsweisende Idee. Weitere Ideen könnten sein - was mir noch zu wenig vorkommt -, das Angebot des Internetzugangs in Schleswig-Holstein zu verbessern. Das ist im Nahverkehr gerade für Pendler sehr wichtig.

(Beifall PIRATEN)

Oder um den Tarifdschungel ein bisschen zu lichten, könnte man an Fahrkartenautomaten eine Bestpreisfunktion anbieten, anstatt dass man sich immer durch irgendwelche Menüs durchkämpfen muss, um zu bestimmten Angeboten zu kommen.

(Zuruf Uli König [PIRATEN])

Wir wünschten uns auch, dass man zumindest für eine Testregion einmal plant, eine kostenfreie Nutzung des Nahverkehrs, eine fahrscheinlose Nutzung des Nahverkehrs, zu ermöglichen. Das gibt es ja.

(Beifall PIRATEN - Zuruf Beate Raudies [SPD])

Das gibt es in verschiedenen Tourismusregionen schon, etwa im Schwarzwald oder in Südtirol. Immerhin ist jetzt tatsächlich geplant, eine Studie über das Angebot einer kostenfreien oder vergünstigten Fahrt im Urlaubsland zu erstellen. Ich wünsche mir natürlich, dass wir einmal das Ziel eines insgesamt fahrscheinlosen Nahverkehrs ins Auge fassen, zum Beispiel auf Sylt, weil das wirklich zukunftsweisend sein könnte.

(Beifall PIRATEN - Unruhe)

Was mich freut, ist, dass Sie die Idee ansprechen, ein **LiquidFeedback-System** zu testen, um die Bürger an der Nahverkehrsplanung zu beteiligen. Leider ist es noch offen geblieben, wie das konkret aussehen soll. Herr Minister, ich freue mich, mehr darüber zu erfahren, wie Sie LiquidFeedback einsetzen wollen, um unsere Verkehrswege zu planen.

(Beifall PIRATEN)

Was Sie an Nahverkehrsplanung vorlegen, die sogenannte **Offensive Nahverkehr**, führt mit den dafür vorgesehenen Millioneninvestitionen leider zu einem Ergebnis, das ich nur als lächerlich bezeichnen kann. Sie wollen den Marktanteil des öffentlichen Personennahverkehrs durch Ihre Offensive bis 2030 tatsächlich von 7,0 auf 7,1 % steigern. Ich gratuliere!

(Beifall PIRATEN)

Wie das den Namen Offensive auch nur annähernd verdient, möchte ich nicht wissen. Mit dieser Offensive kommen Sie - militärisch gesprochen - nicht einmal aus der Kaserne heraus, Herr Minister.

(Heiterkeit und Beifall PIRATEN - Unruhe)

Ich komme jetzt auf das Thema **Mitbestimmung** zu sprechen, bei dem wir - wie gesagt - leider nahezu einen Totalausfall zu verzeichnen haben. Das Paradebeispiel hierfür ist sicherlich die feste Fehmarnbelt-Querung. Wir haben es hier schon unzählige Male gesagt, ich sage es auch heute gern noch einmal, dass die **feste Fehmarnbelt-Querung** eine demokratische Missgeburt ist, dass sie in einem Verfahren ohne Beteiligung der Menschen vor Ort beschlossen wurde, ohne deren Sorgen ernst zu nehmen, ohne dass überhaupt Klarheit über die Folgen hergestellt worden wäre, die Folgen für die Wirtschaft, aber auch für den Tourismus, für die Gesundheit der Menschen durch den Lärm, der damit einhergeht. Über die finanziellen Folgen, die erst jetzt scheinbar herauskommen, nachträglich einen Dialogprozess durchzuführen, ist zu spät, weil die entscheidende Frage von den Menschen nicht mehr beantwortet werden kann, nämlich ob sie dieses Projekt überhaupt wollen. Wir PIRATEN sagen: Lassen Sie uns dieses Projekt stoppen, bevor es endgültig zum Milliardengrab wird und uns die Mittel für wirklich sinnvolle Projekte in Schleswig-Holstein stiehlt!

(Beifall PIRATEN)

Ein weiteres Beispiel für die Ignorierung des Bürgerwillens bei der Verkehrsplanung sind die **Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan**. Weil meine Kritik daran seit ein, zwei Jahren offensichtlich ergebnislos ist, will ich einmal jemanden zitieren, auf den die Koalition, speziell die Grünen, vielleicht eher zu hören bereit sind, nämlich den BUND. Der hat in einer Studie die Anmeldung der Länder zum Bundesverkehrswegeplan untersucht und kommt für Schleswig-Holstein zu folgendem Ergebnis: In Schleswig-Holstein war die Fernstraßenanmeldung nach außen völlig undurchsichtig. Zudem ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht einmal angedacht. Ebenso wurde eine Alternativenprüfung unterlassen.

„Das Ministerium in Kiel“

- Herr Minister, das richtet sich an Sie -

„ist der Auffassung, mit einer Landtagsdrucksache der fertigen Liste die Öffentlichkeit genügend beteiligt zu haben.“

(Heiterkeit Uli König [PIRATEN])

(Dr. Patrick Breyer)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben bei der Verkehrsplanung einen Bürgerbeteiligungsinfarkt sondergleichen zu verzeichnen. Man sollte vielleicht eher von einem „Bürgerbeteiligungsdauercoma“ sprechen, weil der Patient seit Langem kein Lebenszeichen mehr von sich gibt.

(Beifall PIRATEN)

Lieder haben wir mit Verkehrsminister Meyer und dieser Koalition offensichtlich auch keinen Arzt, der eine Wiederbelebung auch nur versuchen könnte. Ich bin mir nicht einmal mehr sicher, ob ihnen überhaupt bewusst ist, dass eine solche Operation möglich wäre.

Wenn der von uns in jeder Debatte wieder angeprangerte Beteiligungsinfarkt derart klar von außen bescheinigt wird, bestärkt uns PIRATEN das darin, als einzige Fraktion den Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan eine Absage erteilt zu haben. Ihre Verweigerung einer transparenten und offenen Prüfung des Sinns, der Auswirkungen und der Kosten jedes Projekts, dass Sie Alternativen nicht ernsthaft prüfen, all das führt zu völlig realitätsfernen Forderungen und Plänen und zu dem Ergebnis, dass allein die vordringlichen Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan, das Volumen, das wir zu erwarten haben, schon um mehr als das Doppelte übersteigt. Die Politik verhält sich bei der Verkehrsplanung wie ein Gast im Sushi-Restaurant, der sich trotz vollem Mund jedes einzelne Törtchen, das auf dem Laufband an ihm vorbeifährt, auch noch greift. Gesundes Essverhalten sieht anders aus, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Die Koalition will jetzt ausweislich ihres Antrags zusätzlich zu all diesen schon bei Weitem überzeichneten Projekten gar noch den **Tunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal** bei Rade - möglichst in der Variante, die mehr als 1 Milliarde € kosten würde - bitte auch zusätzlich zum Bundesverkehrswegeplan finanziert haben. Liebe Kolleginnen und Kollegen, hören Sie auf zu träumen! Das ist völlig unrealistisch, das können wir vergessen.

Herr Minister, auch der Idee einer **Projektgesellschaft** zur Umgehung der Schuldenbremse erteilen wir eine klare Absage. Infrastruktur ist eine öffentliche Aufgabe und muss öffentlich aus Steuermitteln finanziert werden.

Die verschiedenen Projekte, die man sich hier wünscht, graben sich gegenseitig das Wasser ab. Wenn wir allerdings dem Milliardenirrsinn der festen Fehmarnbelt-Querung ein Ende setzen würden, könnten die Mittel für einen Rader Tunnel, der durchaus sinnvoll sein kann, da sein. Nur muss man

dann eben Prioritäten setzen und kann kein Wunschkonzert mehr veranstalten.

Die **FDP** will ausweislich ihres Antrags **Autobahnversatzstücke** in die Landschaft setzen, offensichtlich um unsere Wiesen und Wälder besser zu erschließen. Ich glaube nicht, dass das sehr viel Sinn macht, wie es heute schon gesagt worden ist. Wir wissen doch alle, dass es aufgrund von Gerichtsurteilen immer wieder zu Änderungen der Streckenführung in Teilstrecken kommen kann. Deswegen muss jedes Stück nacheinander geplant werden. Wer irgendetwas aus den Planungsdesastern der Vergangenheit gelernt hat, weiß, dass man bei solchen Großprojekten eine fertige Planung braucht und die Finanzierung insgesamt gesichert sein muss, bevor man damit anfangen darf. Deswegen sagen wir PIRATEN: A 20 jetzt, aber bitte seriös geplant und durchgerechnet.

Die **CDU-Fraktion** präsentiert mit ihrem Sammeluriumantrag eine Art Einzelprojektkakophonie, die ich nur als planlos, nicht priorisiert und unrealistisch bezeichnen kann.

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

Dass Sie dann gar am Ende Ihres Antrags die **Bundesmittel** ausschließlich nur für den **Neubau** verwenden wollen, kann doch wohl hoffentlich nicht ernst gemeint sein. Ich habe mal auf das Datum geguckt, um zu sehen, ob das vom 1. April stammt. Ist Ihnen bekannt, dass sämtliche Sanierungen, die am Laufen sind, Rader Hochbrücke und so weiter, aus Bundesmitteln finanziert sind? Sollen wir die Rader Hochbrücke schließen, um woanders weiterbauen zu können? Das kann ja wohl nicht ernst gemeint sein.

(Beifall PIRATEN und SSW)

Es ist doch völlig klar - Eka von Kalben hat es schon gesagt -: Neubauprojekte machen keinen Sinn, solange die **vorhandene Infrastruktur** verkommt. Gerade, Kolleginnen und Kollege von der CDU, wer mit den gegebenen Mitteln das beste Infrastrukturangebot schaffen will, der muss doch verstehen, dass volkswirtschaftlich und finanziell der Erhalt dessen, was wir schon haben, Vorrang vor Neubau haben muss. Oder man muss bereit sein, so ehrlich zu sein und zu sagen: „Wir müssen bestimmte Strecken aufgeben, weil wir uns die Unterhaltung nicht mehr leisten können.“ Darüber müsste man dann aber ehrlich und transparent mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutieren.

(Dr. Patrick Breyer)

Wir sollten uns ganz grundsätzlich fragen: Macht es Sinn, immer weiter neu zu bauen, solange das **öffentliche Mobilitätsangebot** gerade beim Busverkehr auf dem Land immer weiter zusammenschrumpft? Das wäre die richtige Priorität. Macht es eigentlich Sinn, neue Straßen zu bauen, solange im Verhältnis zu wenig Schienenverkehrsprojekte und auch zu wenig in den Radverkehr bei uns investiert wird?

Die Koalition hatte sich in ihrem Koalitionsvertrag eigentlich das Ziel gesetzt, nicht mehr 70 % der Neubaumittel in den Straßenverkehr und 30 % in den Schienenverkehr zu stecken, sondern umgekehrt. Leider sind Sie seit nunmehr zwei Jahren diesem Ziel keinen einzigen Schritt nähergekommen, so dass ich sagen muss: Sie haben es faktisch aufgegeben.

Wir PIRATEN haben bei den letzten Haushaltsberatungen als Einzige den Mut gehabt, konsequent zu beantragen, Neubauprojekte zugunsten des Schienenverkehrsbaus zu streichen. Dem sind Sie leider nicht nachgekommen.

Lassen Sie mich noch einen letzten Komplex ansprechen, der aus meiner Sicht vielleicht der wichtigste ist.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage oder -bemerkung der Frau Abgeordneten von Kalben?

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Ja.

Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ich habe mich extra jetzt zu Wort gemeldet, weil Sie angekündigt haben, jetzt zu einem neuen Komplex sprechen zu wollen. Meine Frage bezieht sich nämlich noch auf den alten Komplex.

Wenn Sie uns vorwerfen, dass wir nicht genug in Schiene investieren, während Sie Haushaltsanträge zur Umschichtung in Investitionsmittel gestellt haben, wie wollen Sie denn dann sicherstellen, dass auch die dazugehörigen Betriebsmittel, also die Regionalisierungsmittel, dafür zur Verfügung stehen? Oder halten Sie es für sinnvoll, dass wir Investitionen tätigen, ohne vorher zu wissen, wie wir den Betrieb aufrechterhalten?

- Ich habe noch nie das Argument gehört, dass Schienenwege nur deswegen nicht gebaut werden könnten, weil man die Unterhaltung nicht bezahlen könne. Wir wissen doch alle, dass auch der Bau von Straßen Unterhaltungskosten nach sich zieht. Bei den Straßenbauten wird bei der Finanzierungsplanung auch nicht berücksichtigt, welche laufenden Kosten anfallen.

(Beifall PIRATEN - Widerspruch BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Deswegen sehe ich gar nicht, dass durch den Ausbau von Schienenwegen höhere Unterhaltungskosten anfallen würden als für die Straßenausbauten, die Sie planen.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Doch!)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine weitere Bemerkung der Frau Abgeordneten von Kalben?

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Gern.

Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ich möchte dazu noch eine Bemerkung machen. Ich glaube, es macht einen Unterschied, ob ich einen öffentlich finanzierten Busverkehr zum Beispiel auf der Straße fahren lasse oder individuelle Autos. Bei einem Schienenverkehr gibt es ja keine privaten individuellen Schienennutzer.

(Zuruf: Außer Loren!)

- Außer Loren. - Insofern besteht also ein großer Unterschied. Insofern muss der Betrieb irgendwie ja auch bezahlt werden, und zwar nicht nur mit Blick auf die Unterhaltung, sondern auch mit Blick auf den laufenden Betrieb.

- Ich kann dazu nur sagen, dass bei kommunalen Straßen, die sie ja neu bauen und ausbauen wollen, natürlich ebenso Unterhaltungskosten anfallen. Damit aber lassen Sie die Kommunen dann allein.

(Zuruf Dr. Heiner Garg [FDP])

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine weitere Zwischenfrage oder -bemerkung des Herrn Abgeordneten Vogt?

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Ja.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön, Herr Abgeordneter.

Christopher Vogt [FDP]: Vielen Dank, Herr Kollege. - Mir liegt nichts ferner, als die Verkehrspolitik der Grünen zu erläutern. Aber ich glaube, das, was die Kollegin Ihnen eben erklären wollte, ist, dass man natürlich bei Schienenwegen ebenso wie bei Straßenwegen den Unterhalt der Infrastruktur durch regelmäßige Zuschüsse gewährleisten muss. Bei Schienen kommt hinzu, dass die Wirtschaftlichkeit in der Regel nicht so gegeben ist, dass die Eisenbahnunternehmen auf Zuschüsse verzichten können. Das heißt, es muss immer auch ein Defizit ausgleich für den Betrieb der Gesellschaft geben und zusätzlich den Erhalt der Schiene. Das ist sozusagen der Unterschied zwischen der Straßenunterhaltung und der Schienenunterhaltung.

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Herr Kollege Vogt, ich danke Ihnen für den Erklärungsversuch. Trotzdem: Wenn Sie den Landesverkehrsplan gelesen hätten, dann hätten Sie festgestellt, dass einzelne Reaktivierungsprojekte tatsächlich wirtschaftlich betrieben werden können. Ich weiß nicht, ob Sie das gelesen haben. Aber es gibt Projekte, bei den auch Schienenstrecken reaktiviert werden könnten, die sich selbst rentieren würden. Die aber sind nicht zur Realisierung vorgesehen. Mit unseren Haushaltsanträgen jedoch hätten die Mittel zur Verfügung gestanden, um diese Projekte endlich anzugehen. Das hätte Sinn gemacht.

(Beifall PIRATEN)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Gestatten Sie eine weitere Zwischenfrage oder -bemerkung des Herrn Abgeordneten Dr. Tietze?

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Ja.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Bitte schön.

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Vielen Dank, Herr Kollege. - Da

das alles so schnell ging, habe ich noch eine Frage zu dem vorherigen Thema, bei dem Sie gesagt haben, die Kommunen kämen sozusagen für die Betriebsmittel der Straßen auf. Ihnen ist doch bekannt, dass das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ein Bundesgesetz ist, wonach diese Mittel nur an Investitionen gebunden sind? Somit ist es doch gar nicht möglich, über GVFG-Mittel auch den Erhalt von Gemeindestraßen zu finanzieren.

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Lieber Andreas Tietze, das stimmt natürlich. Ich wollte nur den Widerspruch aufzeigen, dass sich das Problem, wenn man sagt, wir könnten keine neuen Schienen bauen, weil wir uns den Unterhalt nicht leisten können, natürlich ebenso bei den Straßen stellt. Im Übrigen ist die Zweckbindung ja weggefallen. Das heißt, wenn man wollte, könnte man das durchaus anders gestalten.

Vizepräsident Bernd Heinemann:

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

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Gern.

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Herr Kollege, da Sie Jurist sind, empfehle ich Ihnen, das entsprechende Gesetz des Deutschen Bundestages einmal nachzulesen. Es ist tatsächlich so: Die Zweckbindung ist weggefallen, darf aber nur für investive Mittel der Länder verwendet werden.

- Das mag sein.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich möchte nun aber doch noch gern auf meinen letzten Punkt eingehen. Das ist aus meiner Sicht der entscheidende, weil er über den Bereich der Verkehrsplanung hinausgeht.

Wenn wir hier nämlich unrealistische Projektplanungen, unrealistische Zeithorizonte und immer wieder unrealistische Kostenschätzungen vorlegen, dann vermitteln wir den Bürgerinnen und Bürgern, aber auch der Wirtschaft den Eindruck eines völligen Versagens, einer Unfähigkeit der Politik, wodurch das Vertrauen in unsere Demokratie gefährdet wird. Insoweit muss ich als Stichworte nur die Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals, die A 20 oder die feste Fehmarnbelt-Querung nennen.

(Dr. Patrick Breyer)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Altbundespräsident Rau sprach in seiner letzten Rede über das Thema Vertrauen, und er warnte vor Versprechen, von denen man wissen kann, dass sie nicht einzuhalten sind. Ich darf daraus zitieren:

„Das geschieht trotz besseren Wissens immer wieder, und darum haben viele Menschen sich mittlerweile darauf eingestellt, vorsichtshalber erst einmal gar nichts mehr zu glauben.

Diese Haltung führt über Politikverdrossenheit hinaus zur völligen Abkehr vom politischen Leben. Kein demokratischer Staat hält es auf Dauer aus, wenn sich immer stärker eine Haltung des ‚Wir da unten, die da oben‘ durchsetzt. Gewohnheitsmäßiges Misstrauen in die Politik untergräbt die Fundamente der Demokratie und ist ein riesengroßes Einfallstor für Populisten und schreckliche Vereinfacher aller Art. Die haben auf alles eine Antwort und für nichts eine Lösung.

... Misstrauen wächst auch dann, wenn wichtige politische Entscheidungen in immer kleineren Kreisen getroffen werden. ...

Besonders schädlich ist es, wenn sich immer mehr das Gefühl breit macht: ‚Die da oben können es nicht - und zwar auf allen Ebenen und auf allen Seiten.‘ ...

Das ist der Ausdruck einer tiefgreifenden Vertrauenskrise.“

Liebe Kolleginnen und Kollegen, so der Altbundespräsident.

Gerade Großprojekte wie Stuttgart 21, wie der Berlin-Brandenburger Flughafen, aber auch die feste Fehmarnbelt-Querung oder die A 20 sind eine wesentliche Ursache für diese demokratische Vertrauenskrise. Deswegen fordere ich Sie auf, die Ursachen dafür gemeinsam mit uns anzugehen. Wir haben doch eine Charta für Bürgerbeteiligung für Infrastrukturprojekte vorgelegt. Wir haben konkrete Änderungsanträge zum Landesplanungsgesetz vorgelegt, die das umsetzen sollten, eben weil wir PIRATEN davon überzeugt sind, dass nur eine echte und offene Bürgerbeteiligung zu einer echten Neugestaltung der Verkehrsplanung führen kann, die dann eben auch zu realistischen, zu verkehrsträger- und ebenenübergreifenden und zuverlässigen Ergebnissen führt. - Vielen Dank, meine Damen und Herren.

(Beifall PIRATEN)

Vizepräsident Bernd Heinemann:

Für die Abgeordneten des SSW hat jetzt Herr Abgeordneter Flemming Meyer das Wort.

Flemming Meyer [SSW]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es liegt natürlich in der Natur der Sache, dass sich die Opposition immer wieder politische Bereiche herauspickt, um die Landesregierung und die Koalition in diesen Politikfeldern vor sich herzutreiben. Der Straßen- und Schienenverkehr, der zu den kostenintensivsten Bereichen gehört, ist hierbei ein vermeintlich dankbares Thema. Viele der in den Anträgen behandelten Themenkomplexe haben wir bereits mehrmals hier im Landtag debattiert. Das soll uns aber nicht davon abhalten, diese für Schleswig-Holstein so wichtigen infrastrukturpolitischen Themen wieder aufzugreifen. Aber einer meiner Nachbarn sagte zu mir, als ich mit ihm über diesen Tagesordnungspunkt sprach: Die Sau wird nicht fetter, nur weil man sie öfter wiegt. Da muss ich ihm recht geben.

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

Wir kennen die großen **verkehrspolitischen Baustellen** hier im Land, und wir gehen sie an. Dies hat Minister Meyer bereits bewiesen, als bekannt wurde, dass sich die Rader Hochbrücke in einem katastrophalen Zustand befindet. Alle notwendigen Schritte wurden seinerzeit umgehend in die Wege geleitet, um einen Totalausfall zu verhindern.

Die Teilspernung der **Rader Hochbrücke** im letzten Jahr hat gezeigt, wie wichtig die Brücke ist; sowohl für den nationalen als auch für den internationalen Verkehr. Sie ist die Nord-Süd-Verbindung Schleswig-Holsteins. Darüber hinaus ist sie die wichtigste Verbindung zwischen Skandinavien und dem restlichen Europa. Damit ist sie für die Wirtschaft diesseits und jenseits der Grenze von existenzieller Bedeutung. Gott sei Dank konnten die Schäden an den Betonpfeilern behoben werden, und die Brücke konnte nach nur drei Monaten wieder für den Güterverkehr freigegeben werden.

Der teilweise Ausfall der Brücke kam für uns alle überraschend. Je mehr über den Zustand der Brücke bekannt wurde, desto fraglicher wurde es, ob das Bauwerk seine geplante Lebenszeit überhaupt erreichen wird. Nun sieht es so aus, dass diese Befürchtung in nicht allzu ferner Zukunft Realität werden könnte. Baupfusch, Materialermüdung und der zunehmende Verkehr lassen die seinerzeit erwartete

(Flemming Meyer)

Lebensdauer erheblich schrumpfen. Die prognostizierten zwölf bis 15 Jahre aus dem noch nicht veröffentlichten Gutachten stellen nicht nur uns vor große Herausforderungen. Hier ist in erster Linie der Bund gefragt.

Das vorzeitige Ende der Brücke wird gerade von der hiesigen Wirtschaft mit großer Besorgnis gesehen. Aber auch politische und wirtschaftliche Partner in Dänemark sind angesichts der Prognose sehr in Sorge. Die Jütlandroute ist und bleibt für die produzierende Wirtschaft in Dänemark die **Hauptverkehrsachse** gen Süden. Das muss man wissen: Über 70 % der industriellen Arbeitsplätze sind in Dänemark westlich des Großen Belts angesiedelt, und die Prognosen dort bestätigen, dass der Verkehr über die A 7 und über die Bahnstrecke in den kommenden Jahren zunehmen wird. Es wird auch davon ausgegangen, dass der gesamte Güterverkehr aus Norwegen weiterhin auf der Jütlandroute stattfinden wird. Ein Ausfall der Rader Hochbrücke würde einen Verkehrsinfarkt ohnegleichen bewirken.

Mir ist wichtig, die **internationale Bedeutung** der Rader Hochbrücke noch einmal hervorzuheben, denn die A 7 ist eine Europastraße, die **E 45**, und damit hat der Bund auch gegenüber seinen europäischen Nachbarn eine Verpflichtung, eine intakte Verbindung vorzuhalten.

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

Wir haben also mit den Partnern in Dänemark und Norwegen durchaus Verbündete, wenn es darum geht, in Berlin für eine zügige Lösung der Kanalquerung zu sorgen. Diese Verbündeten muss man einbeziehen, und diese Situation muss man nutzen. Wie eine solche Lösung aussehen kann, lasse ich erst einmal dahingestellt. Wichtig erscheint mir jedoch, dass wir bei der Suche nach einer Lösung nicht nur auf den Straßenverkehr fokussieren. Die Rendsburger Hochbrücke ist seit Jahren ein Problem, denn sie ist ein Nadelöhr im Schienengüterverkehr. Auch wenn die **Rendsburger Hochbrücke** gerade erst eine Komplettsanierung hinter sich hat, was nach über 100 Jahren keinen verwundern kann, ist sie heute mehr unter dem Gesichtspunkt eines Industriedenkmals zu sehen als ein Stück Verkehrsinfrastruktur. Diese Brücke hat längst das Rentenalter erreicht, und angesichts des heutigen Bedarfs und des weiter zu erwartenden Schienenverkehrs ist eine neue Kanalquerung keine Luxusforderung.

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

Wenn wir also über einen Ersatz für die Rader Hochbrücke sprechen, dann dürfen wir den **Schieneverkehr** nicht außer Acht lassen. Die logische Konsequenz kann nur eine kombinierte Straßen-Schiene-Querung sein. Die Lebenszeiterwartung der Rader Hochbrücke beträgt wahrscheinlich noch zwölf bis 15 Jahre. Wir wissen, dass die Planung von großen Verkehrsprojekten in Deutschland sehr gründlich vonstatten geht. Es kann immer zu Verzögerungen kommen. Mit anderen Worten: Von der Planung bis zum Bau von Verkehrsprojekten vergeht sehr viel Zeit. Mit derartigen Vorzeichen können wir nicht mit ruhiger Hand Politik machen. Daher ist sofortiges Handeln notwendig. Es ist erfreulich, dass dies fraktionsübergreifend so gesehen wird, denn es wird sehr viel Arbeit kosten, Berlin von einem solchen Infrastrukturbauwerk zu überzeugen.

Dass Planung, Finanzierung und Umsetzung von Verkehrsprojekten viel Zeit in Anspruch nehmen kann, wird besonders bei der **A 20** deutlich. Die A 20, die Nord-West-Umfahrung von Hamburg mit westlicher Elbquerung, ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen für den gesamten nordeuropäischen Raum und zurzeit das größte Verkehrsprojekt in Schleswig-Holstein. Schon um das Jahr 2005 sollte die A 20 fertig gewesen sein, so plante man zumindest beim Beginn dieses Projektes kurz nach der Wende. Doch leider müssen wir feststellen, dass der Weiterbau der A 20 immer wieder ins Stocken geraten ist: Entweder hat es an der Finanzierung gehapert, oder der Bau der A 20 wurde beklagt. Es entstanden zeitliche Verluste, und das ist durchaus ärgerlich. Es gibt diese Klagemöglichkeiten aber, und sie haben ihre Berechtigung, auch wenn es manchmal schwerfällt.

Die jüngsten Erfahrungen in Bezug auf die **Klagen gegen das Planfeststellungsverfahren** für den Abschnitt südlich von Bad Segeberg machen deutlich, dass Verzögerungen manchmal auch auf hausgemachte Fehler zurückzuführen sind. Die politische Entscheidung, am gültigen Naturschutzrecht vorbeizuplanen, rächt sich jetzt. Zu den jüngsten Verzögerungen muss man ganz klar sagen, dass man sich das Recht eben nicht so hinbiegen kann, wie man es gern hätte. Die alte Landesregierung hat darauf gesetzt, naturschutzfachliche Aspekte des Projekts nur oberflächlich zu prüfen. Diesen politischen Fehler hat uns das Gericht ins Buch geschrieben. Auch wenn das Urteil klare Hinweise zum Weiterbau gibt, bedeutet es letztendlich zwei weite-

(Flemming Meyer)

re Jahre Stillstand beim Bau der A 20. Vor 2016 wird die Autobahn bei Bad Segeberg nicht weitergebaut werden können. Dies hat uns die alte Landesregierung eingebrockt. Diesen Fehler muss diese Landesregierung nun beheben.

Es hat sich gezeigt, dass der Richterspruch auch **Auswirkungen** auf die noch **offenen Planungsabschnitte** der A 20 hat. Das bedeutet, auch diese Teilstücke müssen näher unter die Lupe genommen werden, und die Planungen müssen gegebenenfalls nach den Vorgaben des Urteils nachgebessert werden. Dies wird wieder wertvolle Zeit kosten und den Weiterbau verzögern. Daher ist es notwendig, dass die Planungsverfahren für die verbleibenden Abschnitte bis zur Elbe gründlich abgeschlossen werden. Dabei hat Sorgfalt absoluten Vorrang vor übereilter Planung. Solche Fehler wie die der alten Regierung sollen uns nicht unterlaufen.

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

Es ist zu begrüßen, dass bei der zuständigen **Strassenbaubehörde** nun auch sieben Planstellen neu besetzt werden, wodurch die noch fehlenden Teilabschnitte durchgeplant werden.

Trotzdem werden wir unser Ziel, die A 20 bis 2017 bis zur A 7 weiterzubauen, nicht erreichen. Das ist richtig. Daran sind wir aufgrund der schlampigen Arbeit gescheitert. Da hilft es auch nicht, dass sich die A-20-Initiative, für dessen Forderung ich großes Verständnis habe, für einen zügigen **Weiterbau der A 20** einsetzt. Ich kann die Verärgerung dort über die Verzögerung sehr gut nachvollziehen. Aber auch die Initiative muss das Urteil mit seinen Auswirkungen auf die weiteren Planungsabschnitte akzeptieren.

Dass es nun gerade Herr Austermann ist, der sich mit an die Spitze der Bewegung stellt und den sofortigen Weiterbau der A 20 fordert, ist für mich nicht nachvollziehbar.

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

Das macht deutlich, dass Herrn Austermann ein solches Urteil mit seinen Konsequenzen nicht schert. Gott sei Dank hat unser Verkehrsminister ein anderes Rechtsverständnis und setzt Genauigkeit vor Schnelligkeit, die letztendlich keine ist. Das ist verantwortungsvolle Regierungsarbeit.

Der vierte **Landesweite Nahverkehrsplan** für den Schienenpersonennahverkehr ist in zwei Blöcke aufgeteilt. Zum einen beschreibt er die Weiterentwicklung des ÖPNV in den nächsten fünf Jahren

bei uns im Land. Zum anderen gibt er einen Ausblick für den Nahverkehr bis 2030.

Der zuletzt genannte Teil - Plus 50 Prozent - stellt dar, welche Voraussetzungen vorhanden sein müssen, um den Modal-Split-Anteil des ÖPNV um 50 % zu erhöhen. Dies ist natürlich ein sehr ehrgeiziges Ziel. Steigende Energiepreise und der demografische Wandel machen es aber erforderlich, dass man sich mit diesen Ideen und Denkanstößen des LNVP befasst, auch wenn sie bisher weder durchgeplant noch finanzierbar sind.

Von der Politik wird immer gefordert, vorausschauend und in die Zukunft gerichtet zu handeln. Daher ist dieser Teil des LNVP ein Teil guter langfristig ausgerichteter Landespolitik, der dazu beitragen soll, Diskussionsprozesse anzustoßen. Es geht also nicht darum, wie von Herrn Vogt behauptet, Hoffnungen zu wecken, die nicht eingehalten werden können. Vielmehr geht es darum, langfristig solche Strategien zu entwickeln.

Kommen wir nun zu den politischen Maßnahmen des LNVP, die in den kommenden Jahren, also bis 2017, umgesetzt werden können. Wie in vielen anderen Bereichen auch stehen die Maßnahmen des LNVP immer unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Hierbei geht es insbesondere um die vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel zur **ÖPNV-Finanzierung**, die jährlich um 1,5 % aufgestockt werden, denen aber Preissteigerungsraten von mindestens 3 % gegenüberstehen. Zudem wissen wir, dass die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz im Jahr 2019 auslaufen. Wir wissen, dass beide Punkte bereits in der Verkehrsministerkonferenz angesprochen wurden. Die Verkehrsministerkonferenz hat sich darauf verständigt, die Zukunft der Regionalisierungsmittel in einer Sonderkonferenz zu beraten.

Diese Finanzierungsmodalitäten können wir nicht einfach vom Tisch wischen. Es gehört zu einer verantwortungsvollen und vorausschauenden Politik, dass wir uns mit den Projekten genauestens befassen und durchrechnen, was finanzierbar ist. Das soll heißen, wir müssen uns darauf einstellen, dass auch bereits sicher geglaubte Projekte wieder auf den Prüfstand müssen, wenn wir nicht sicher sein können, dass wir uns den Bau und Betrieb nach 2019 noch leisten können. Das gehört zur Ehrlichkeit dazu.

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

Angesichts der aufgeführten finanziellen Unwägbarkeiten ist es durchaus zulässig zu hinterfragen,

(Flemming Meyer)

ob die Trassensicherung stillgelegter Strecken in jedem Fall noch leistbar ist. Die Reaktivierung von stillgelegten Trassen ist immer mit Kosten zum Beispiel für neue Lärmschutzmaßnahmen verbunden. Hinzu kommen die jährlichen Betriebskosten. Dies müssen wir uns vor Augen halten, wenn wir über die **Reaktivierung von Strecken** reden.

Auf der anderen Seite haben sich dort in weiten Teilen Busverkehre etabliert, die oft ohne öffentliche Zuschüsse funktionieren. Angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen sollten wir uns also überlegen, ob wir uns solche Trassen noch leisten können, und zwar insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein guter Ersatz vorhanden ist. Diese Frage stelle ich hier einmal in den Raum. Vor diesen Fragen stehen wir, wenn wir zum Beispiel über die Strecke Kiel-Schönberg sprechen. Ich weiß, dass die Zukunft dieser Strecke in der Koalition durchaus kontrovers diskutiert wird. Mein Kollege Lars Harms hat bei einer Podiumsdiskussion durchaus kritische Fragen zur Finanzierung und zur Wirtschaftlichkeit gestellt. Das halte ich nicht nur für zulässig, sondern auch für verantwortungsvoll.

(Christopher Vogt [FDP]: Finde ich auch!)

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg ist wünschenswert. Daher lehnen wir den Antrag von FDP und CDU ab. Die Finanzierung muss aber gesichert sein. Wenn wir nicht mehr Geld vom Bund bekommen, dann muss gesagt werden, wie solche Reaktivierungen mittel- und langfristig finanziert werden sollen. Dabei brauchen wir die Zusicherung vom Bund. Nur dann haben wir Planungssicherheit.

(Christopher Vogt [FDP]: Sehr gut!)

Ich will deutlich sagen, dass der Landesweite Nahverkehrsplan gute Ansätze aufzeigt, um die Herausforderungen wie Klimawandel, steigende Energiepreise oder demografische Entwicklung aufzugreifen. Die im Landesweiten Nahverkehrsplan beschriebenen Projekte sind nicht utopisch. Daher ist es die größte Herausforderung für das Land, die Unwägbarkeiten bezüglich der Bundesmittel zu klären. - Vielen Dank.

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

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Vielen Dank, Herr Kollege. - Bevor wir die Beratung fortsetzen, teile ich Ihnen mit, welche Restreizeiten bei uns notiert wurden. Der Kollege Christopher Vogt hat die vereinbarte Redezeit ausge-

nutzt. Der SPD-Fraktion stehen noch 4 Minuten Redezeit zur Verfügung. Für die CDU-Fraktion sind es 9 Minuten, für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 6 Minuten, für die Fraktion der PIRATEN zwei Minuten und für die Kollegen des SSW 3 Minuten.

Mir liegt auch schon eine Liste der Wortmeldungen vor. Zunächst erteile ich dem Kollegen Kai Dolgner von der SPD-Fraktion das Wort.

Dr. Kai Dolgner [SPD]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn man wie ich in fußläufiger Nähe zu den ganzen Bauwerken - mit Ausnahme der Rader-Hochbrücke - wohnt, dann mag man morgens schon nicht mehr die Zeitung aufschlagen. Ein großer Teil der Debatte spielt sich in der Gegend ab, in der ich zu Hause bin.

Heute Morgen war ich sehr irritiert aufgrund der Nachricht, die man so ein bisschen heraushören konnte: Wenn es nicht mit der Schiene geht, dann muss es halt ohne die Schiene gehen. - Wer das fordert, der muss auch sagen, wohin denn das **Ersatzbauwerk** für die **Eisenbahnbrücke** soll. Ansonsten stehen wir in zwölf Jahren vor genau dem gleichen Desaster.

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

Ich sage Ihnen eines: Langsam kann man das in meiner Region nicht mehr hören. Ich möchte Sie jetzt nicht mit einer Aufzählung all der Bauwerke, die saniert werden müssen, die teilweise halb oder ganz gesperrt sind, langweilen. Derzeit wälzt sich der gesamte Schwerlastverkehr durch meine Ortschaft, weil wegen der Sanierung der Eisenbahnhochbrücke der Zubringer zwischen Kanal und Hochbrücke einseitig gesperrt ist. Insofern begrüße ich alle Initiativen, die eine schnelle Lösung fordern.

Herr Kollege Breyer, bei uns geht es nicht darum, über eine Bürgerbeteiligung zu klären, ob wir ein Ersatzbauwerk wollen und ob wir etwas priorisieren. Die Bürger wollen keine Bürgerbeteiligung, sondern ein Ersatzbauwerk.

(Vereinzelter Beifall SPD)

Deshalb ist das übrigens auch nicht in einer Abwägung mit anderen Projekten zu machen. Wir reden hier nicht über eine Erweiterung von vorhandenen Verkehrsstrukturen. Vielmehr reden wir darüber, die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsstrukturen mindestens zu erhalten, und zwar im Sta-

(Dr. Kai Dolgner)

tus des Jahres 2000 und nicht mit der Minderleistungsfähigkeit, wie wir sie jetzt haben.

In diesem Zusammenhang kann ich mich nur wiederholen. Ich glaube, das ist auch eine wichtige Botschaft nach Berlin: Wer ernsthaft glaubt, er könnte jetzt eine weitere Trasse mit einem Ersatzbauwerk zumachen und auf dieser Trasse nicht zumindest Schienenverkehr vorsehen, den lade ich einmal zu mir nach Hause ein. Wir können dann eine wunderbare Wanderung machen. Der soll mir bitte einmal zeigen, wo es denn in 30 Jahren das entsprechende Bauwerk geben soll. Abgesehen von dem Weltkulturerbeantrag kann man die Eisenbahnbrücke nicht einfach abreißen. Man kann auch keine Schneise durch die Siedlung und die Wirtschaftsregion schlagen. Sie können das auch nicht 20 km weiter nach Westen verschwenken. Dann wären die Zubringertrassen für die Eisenbahn noch teurer. Das heißt, es muss genau an der Stelle sein.

Manchmal sind die Dinge so, wie sie sind. Das haben wir übrigens im Rendsburger Raum längst eingesehen. Ja, wir haben durchaus Befürchtungen, wenn die Eisenbahntrasse nach Osten verlagert wird, dass wir eventuell vom ÖPNV abgehängt werden könnten. Aber dazu muss ich Ihnen sagen, wenn nur noch ÖPNV über die Eiserne Lady geht, dann hält sie um einiges länger. Es sind ja nicht nur die Schienenverkehre nach Kiel, die dieses Bauwerk belasten, sondern es sind die ewig langen Güterzüge.

Wäre man übrigens den Vorstellungen des Landes Schleswig-Holsteins gefolgt, das bereits vor über 20 Jahren gefordert hat, das Ersatzbauwerk zu errichten, dann wäre es jetzt gebaut, und die Eisenbahnhochbrücke hätte jetzt schon die längere Lebensdauer. Dieses „Augen zu und durch“ und „hoffentlich muss ich das nicht finanzieren“ ist für meine Region nicht akzeptabel. Das ist nicht nur für meine Region inakzeptabel, sondern genauso für die anderen Regionen, die nördlich des Kanals wirtschaften, inklusive Dänemark.

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

Hätte ich vor zwei Jahren beim Landeskommmando gewusst, in welche Richtung es geht, hätte ich mich dagegen ausgesprochen. Damals wurde auf die Notüberquerung des Kanals verwiesen. Die brauchen wir wahrscheinlich auch bald noch einmal. Dann wird demnächst noch die Bundeswehr anrücken müssen. Früher hätte ich das für eine Utopie gehalten, wenn ich mir das aber jetzt mit den zwölf Jahren anhöre, müssen wir eigentlich heute damit star-

ten und nicht morgen oder übermorgen. Ja, wir werden das Schienenbauwerk brauchen, und es wird auch nicht billiger werden, wenn man es auf eine weitere Trasse verlagert. Es wird für andere teurer werden, aber das ist kurzfristige Politik.

Ich habe ehrlich gesagt meine Schwierigkeiten damit, dass den Menschen erzählt wird, wie das Rentenniveau im Jahr 2040 oder im Jahr 2050 aussehen soll und wie sich zu diesem Zeitpunkt die Demografie, das Bruttosozialprodukt und die Höhe der Rentenbeiträge gestalten werden, und man der Auffassung ist, dass man diese Zahlen alle vorausberechnen kann. Ich kann Ihnen aber sagen, was in 15 Jahren los sein wird. Man wird dann nämlich feststellen, dass man mit der Planung für den Schienenstrang immer noch nicht angefangen hat, aber eine weitere Trasse zugebaut hat. Dann werden unsere Nachfolger darüber diskutieren, wer denn schuld gewesen ist. Vielleicht ersparen wir sowie die Berliner uns eine solche Diskussion. - Vielen Dank.

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

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Das Wort für die Fraktion der CDU erteile ich Herrn Abgeordneten Hartmut Hamerich.

Hartmut Hamerich [CDU]:

Sehr verehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Minister Meyer, unter Tagesordnungspunkt 18 ist von der FDP ein Antrag gestellt worden: Bericht Raumordnung zum Bau der Hinterlandanbindung der festen **Fehmarnbelt-Querung**. Der Kollege Vogel meinte, die Diskussion zu diesem Antrag sei erfolgt. Vielleicht habe ich da nicht alles mitbekommen.

(Zurufe SPD)

- Ich habe gestern schon versucht zu erklären, dass es häufig besser ist, wenn man einfach erst einmal zuhört. Wenn man gewisse Erkenntnisse erlangt hat, dann kann man gerne dazu fragen.

(Zuruf Peter Eichstädt [SPD]: Das haben wir ja schon!)

- Bei Ihnen weiß ich das ja.

Herr Minister Meyer, Sie haben auf das Dialogforum am 8. Mai verwiesen. Deswegen macht es vermutlich keinen Sinn, dass wir diesen Antrag noch einmal zum Wirtschaftsausschuss am 7. Mai stellen. Wenn Sie in der Tat zunächst mit dem Dialog-

(Hartmut Hamerich)

forum das Raumordnungsverfahren besprechen wollen und anschließend erst mit dem Parlament, ist das Ihre Entscheidung.

Sie haben den zweiten Grund angeführt, die mangelhafte Planung bei der **Fehmarnsundbrücke**. Da muss ich Ihnen leider auch recht geben. Der Kreis Ostholstein hat rechtzeitig darauf hingewiesen, dass es so nicht funktioniert. Wer eine gewisse Ortskenntnis hat und weiß, wie oft die Parkplätze rund um die Sundbrücke jetzt schon belegt sind, weil die Brücke aufgrund von Witterungsbedingungen nicht befahren werden darf, weiß, worüber ich rede. Wir haben bei der Sundbrücke leider noch das Problem, dass auch dieses Bauwerk unter Denkmalschutz steht.

(Zuruf SPD)

- Selbstverständlich machen wir etwas. Ich denke, da muss eine vernünftige Sundquerung geplant werden. Darauf hat der Kreis Ostholstein rechtzeitig hingewiesen.

Für die CDU-Fraktion möchte ich ganz klar bekennen, dass wir selbstverständlich für die Fehmarnbelt-Querung sind und auch für die dafür notwendige Hinterlandanbindung. Wir haben Vertrauen in das Projekt der Querung, weil das von einem Land, von einem Vorhabenträger durchgeführt wird, der so etwas kann. Dänemark hat in den letzten Jahren zwei funktionierende Brücken gebaut.

Ich möchte aber auch noch auf einige kritische Dinge hinweisen. Ich bedanke mich ausdrücklich beim Kreis Ostholstein, der das Raumordnungsverfahren angeregt hat und bei der Forderung danach hartnäckig geblieben ist. Die Betroffenheitsanalyse allein hat nicht ausgereicht.

Ich sehe die Problematiken, die in einigen betroffenen Kommunen vorherrschen. Ich sehe die Gemeinde **Ratekau**, die immer wieder darauf hinweist, egal welche Trassenvariante diskutiert wird, dass sie die Wahl zwischen Pest und Cholera hat. Verzeihen Sie, wenn dieser Ausdruck vielleicht nicht parlamentarisch ist, aber das ist die Aussage der Gemeinde Ratekau.

Ich sehe die Bedenken der Stadt **Bad Schwartau**. Es gibt dort einen innerörtlichen Bahnübergang nach Kaltenhof. Wer wie ich dort einmal gewohnt, und ständig das Geklingel des Bahnübergangs in den Ohren hatte, weiß, wie sich der Ist-Zustand darstellt. Ich plädiere dafür, noch einmal darüber nachzudenken, ob man nicht die Möglichkeit in Betracht ziehen kann, einen nicht höhengleichen Bahnübergang ins Auge zu fassen, einen Bahnübergang, der

nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz möglicherweise nicht unbedingt zu einem Drittel von der Stadt Bad Schwartau finanziert werden muss.

(Zuruf Lars Winter [SPD]: Dann aber auch Göhl und anderen Orte!)

- Herr Kollege Winter, damit habe ich kein Problem, darüber können wir gerne reden. Sie haben die Möglichkeit, diese Themen hier anzusprechen. Sie sind ja gewählter Abgeordneter für den Norden Ostholsteins. Ich warte dann auf Ihre Einlassung.

Ich tendiere in die Richtung, wie sich der **Kreis Ostholstein** geäußert hat, hin zur „Zwei-plus-eins-Trasse“, indem die zwei neu zu schaffenden elektrifizierten Verbindungen entlang der Autobahn gebaut werden, aber für den Regionalverkehr der Bädergemeinden die alte Trasse erhalten bleibt. Ich bin nicht dafür, dass wirtschaftliche Wertschöpfung nur in den Metropolregionen Kopenhagen und Hamburg möglich ist und dass der Lärm und die Belastung in Ostholstein bleiben. Ich bin dafür, intensiv darüber nachzudenken, wie man über passiven und aktiven **Lärmschutz** die Bürger in den betroffenen Gemeinden ein bisschen mäßiger stimmen kann, damit sie künftig damit leben können. Wir brauchen eine so sozialverträgliche Trassenführung wie irgend möglich, zumal man in dem Bereich die Lärmschutzmaßnahmen, die für die A 1 angekündigt waren, bis heute noch nicht verwirklicht hat.

Herr Minister Meyer, Sie haben für einen großen Verbund zur Umsetzung der gesamten Verkehrsprojekte geworben. Sorgen Sie dafür, dass Ihre koalitionstragenden Fraktionen zur Fahne stehen. Für die Oppositionsfraktion der CDU sage ich meine Unterstützung herzlich gerne zu. - Schönen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU und FDP)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

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

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

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der LNVP verdient in dieser Debatte ein wenig mehr Aufmerksamkeit. Deshalb habe ich mich in dieser Debatte noch einmal zu Wort gemeldet. Er ist tatsächlich ein Herzstück dieser Regierung und liegt in sehr ansprechender Form, wie ich finde, Herr Minister, mit einem guten Design hier auf den

(Dr. Andreas Tietze)

Tischen des Parlaments. Aber der LNVP ist auch ein Herzstück grüner Politik. Ich darf an dieser Stelle einmal betonen, dass dies ein Aspekt ist, warum ich stolz darauf bin, in dieser Regierung mitzugestalten und mitzuarbeiten. Denn dort hat man konkrete Möglichkeiten, wirklich mitzugestalten.

Ich möchte fünf Aspekte nennen, die im Rahmen des LNVP aus Sicht meiner Fraktion wirklich sehr zentral sind: Erstens. Die Verknappung der Rohstoffe. Darüber haben wir heute noch nichts gehört. Zweitens. Die zunehmende Urbanisierung auch in Schleswig-Holstein. Drittens. Die Herausforderungen des demografischen Wandels. Viertens. Der Fortschritt der neuen Medien und fünftens die Problemlösungsstrategien für Staus und Verkehrsprobleme für Pendlerinnen und Pendler.

Erstens. Autofahren wird in den nächsten Jahrzehnten mehr und mehr zu einem finanziellen Problem für die Menschen in Schleswig-Holstein werden, auch und gerade durch die Verknappung des Rohstoffs Öl. Wenn wir nicht rechtzeitig umsteuern und andere Antriebstechniken haben, wird dies vor allem die Taschen der Menschen belasten, und sie haben nur begrenzte Ressourcen.

Deshalb wird es darauf ankommen, stärker Elektromobile, elektrische Unterstützungssysteme zwischen Auto und ÖPNV, SPNV zu unterstützen. Gerade das Fahrrad - so haben wir gelesen - nimmt bei den Menschen immer mehr Raum ein auf dem Weg zur Arbeit, und hier vor allem durch die Unterstützung der E-Mobilität.

Aber auch der **Eisenbahnverkehr** nimmt zu, und zwar um 25,3 % gegenüber dem Jahr 2004. Damit ist der **Nahverkehr** mit über 98 % der Fahrgäste und 73 % der gefahrenen Kilometer die tragende Säule. Das heißt, wenn man tatsächlich an die Wurzeln der Verkehrs- und Energiewende herangeht, muss man sich auf den Nahverkehr konzentrieren, Herr Minister. Deshalb ist es richtig, dass wir den LNVP hier diskutieren.

Zweitens. Die Urbanisierung.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Bemerkung des Herrn Abgeordneten Dr. Breyer?

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

Ja.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Bitte schön, Herr Dr. Breyer.

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]: Lieber Kollege Andreas Tietze, Sie haben gerade die große Bedeutung des Nahverkehrs im Verhältnis zum Schienenverkehr insgesamt dargestellt. Kann diese große und wachsende Bedeutung vielleicht auch damit zusammenhängen, dass sich die Bahn zunehmend aus dem Fernverkehr zurückgezogen hat - Stichwort Interregio-Verbindungen? Kann es sein, dass es eigentlich keinen Sinn macht, den Nahverkehr immer weiter aufzubauen, da er sehr auf Anstückeln ausgelegt ist, sondern dass wir auch die Bahn in die Verantwortung nehmen müssten, ihrer regionalen Verantwortung im Fernverkehr wieder gerecht zu werden?

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

Herr Kollege Breyer, Sie haben recht. Der **Fernverkehr** ist für Schleswig-Holstein zentral, allein schon durch den **Tourismus**. Wir brauchen auch starke Fernverbindungen, gerade in Schleswig-Holstein. Darüber besteht wohl kein Dissens.

Aber wir brauchen vor allen Dingen moderne Nahverkehrszüge. Dabei ist Schleswig-Holstein wirklich vorbildlich. Schauen Sie sich das Bahnmateriale an! In den Ausschreibungen haben wir modernste Fahrzeugtypen, bei denen es selbstverständlich ist, dass man unterwegs am Laptop seine Arbeit erledigen kann, sodass der Weg sozusagen mit zur Büro- und Arbeitszeit gezählt werden kann. Wir stellen den Gästen, aber auch den Pendlerinnen und Pendlern modernste Verkehrsinfrastruktur und modernste Fahrzeuge zur Verfügung. Ich bin davon überzeugt, dass wir einen Mix aus Fernverkehr und Nahverkehr brauchen werden.

Sie haben auch recht, dass wir uns einige Fernverbindungen anschauen sollten. Ich glaube aber, dass auch die Modernisierung des Nahverkehrs eine zentrale Innovation sein wird.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich komme zum zweiten Aspekt, zur **Urbanisierung**. Städtisches Wohnen ist in. Immer dort, wo Menschen dichter beisammen leben, entsteht Mobilität. Ein Autofahrer - auch in einem Elektroauto - verbraucht fünfmal bis zehnmal so viel Fläche wie ein Fahrgast. Städte benötigen einfach einen leistungsfähigen Nahverkehr. Ohne ihn wären Städte

(Dr. Andreas Tietze)

nicht mehr Städte, sondern nur noch Parkplätze. Wir sehen das teilweise auch in Kiel. Wir Grüne wollen keine Asphaltwüsten und keine Parkplatzwüsten in Städten, sondern lebendige Städte.

Gerade Städte profitieren von einem modernen Nahverkehrssystem. Besonders schnelle Schienen in die Stadt hinein sind die Innovation, die Sie sich bei dem Thema **StadtRegionalBahn** beharrlich wahrzunehmen weigern. Die Innovation liegt darin, dass man mit der Straßenbahn in die Innenstadt fahren und gleichzeitig die Fernstrecken im SPNV überwinden kann. Das macht dieses Verkehrsmittel so innovativ.

Ich sage auch: Junge Menschen wohnen vorzugsweise dort, wo ein Auto nicht zwingend notwendig ist. Wenn Sie in alten Bahnen denken und behaupten „Bei uns im Dorf haben doch alle jungen Leute ein Auto“, dann sage ich Ihnen: Ich habe eine andere Wahrnehmung. Diejenigen ohne Auto wohnen eben nicht mehr in unseren Dörfern. Unsere Jugend lebt zunehmend ohne Auto. Das ist eine Realität in unserem Land. Sie ziehen in die Städte, wenn sie studieren und sich freier bewegen. Sie kommen nicht mehr zurück in unsere Dörfer. Das ist ein Problem.

Der dritte Megatrend, den wir in Schleswig-Holstein zu bewältigen haben, ist der **demografische Wandel**. Die Zahl der über 60-Jährigen nimmt um 31 % zu. Mehr Menschen können sich den öffentlichen Nahverkehr immer mehr als Chance vorstellen. Hier wird vor allen Dingen die Frage wichtig sein, wie man zum Bahnhof gelangt und wie hierfür integrierte Systeme geschaffen werden können. Natürlich stehen wir auch für die Zubringerbus- und ÖPNV-Verbindungen. Es muss eine vernünftige Balance zwischen SPNV und ÖPNV geben. Das ist für uns kein Gegensatz, sondern muss sich qualitativ ergänzen.

Viertens, der Fortschritt der **neuen Medien**. Ich erlebe es bei meinen Kindern: Das Nutzen ist wichtiger als das Besitzen. Auch diesen Trend müssen wir wahrnehmen, auch im LNVP. Eigentlich wäre es das Ziel, in jedem Bus und in jeder Bahn mit einem Wireless-LAN-Netz unterwegs zu sein und den jungen Leuten anzubieten, dort gemeinsam mit ihren Facebookfreunden chatten zu können. Dies wäre eine moderne Innovation für den Nahverkehr, natürlich alles unter Berücksichtigung des Datenschutzes.

(Beifall Wolfgang Dudda [PIRATEN])

Im Prinzip geht es darum: Besser die Daten rasen als die Autos. Das ist unsere Philosophie dabei.

Der LNVP ist auch für die Probleme und Herausforderungen, die wir derzeit bei dem Ausbau der A 7 haben, eine gute Grundlage. Wir müssen den Menschen etwas anbieten. Ich denke, wenn es uns gelingt, dass eingefleischte Autofahrerinnen und Autofahrer umsteigen und sagen: „Es ist mir eine Freude, wenn ich mit dem Zug nach Hamburg einfahre; denn ich spare eine Stunde, lebe länger und gesünder, weil ich weniger Stress habe und der Blutdruck zurückgeht“, dann könnte damit tatsächlich die Wirkung eintreten, dass wir mehr Kunden - auch das ist ein Ziel des LNVP - in den öffentlichen Nahverkehr bekommen. Herr Minister, deshalb ist für uns das Szenario „Plus 50 Prozent“ zwar eine ambitionierte Herausforderung, aber wir müssen, wie Sie es in Ihrem Vorwort beschrieben haben, an Visionen arbeiten und die Zukunft des ÖPNV und der Mobilität heute schon denken. Der LNVP ist ein guter erster Schritt. Herzlichen Dank dafür, dass Sie ihn hier eingebracht haben.

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

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Das Wort hat der Abgeordnete Magnussen von der CDU-Fraktion. Ich denke, dass Sie die restliche Redezeit, die Ihrer Fraktion zur Verfügung steht, nutzen wollen. Das wären 4 Minuten. Ist das so?

Jens-Christian Magnussen [CDU]:

Ja.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Dann machen wir das so.

Jens-Christian Magnussen [CDU]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Meyer, zunächst vielen Dank für Ihr Eingangsstatement „Mobilität für Deutschland“. Das ist eine wichtige Überschrift über das Thema, über das wir heute Morgen diskutieren. Einige Punkte, die Sie in der Folge zum Besten gegeben haben, will ich aber noch aufnehmen.

Der Kollege Meyer hat das schöne Gleichnis mit der Sau und dem Wiegen gebracht. Ich meine, auch Sie holen immer wieder Dinge aus der Mottenkiste hervor, um auf die Vorgängerregierung zu zeigen. Das erscheint mir bei diesem Thema ein Stück weit verfehlt. Ich möchte aus einer Rede Herrn Meyers auf einer öffentlichen Veranstaltung in der letzten Woche bei der Volksinitiative in Itzehoe zitieren.

(Jens-Christian Magnussen)

Dort hat er gesagt, die Situation um den **Fledermausschutz** sei seinerzeit durch Gutachten von dem anerkanntesten Fledermausgutachter begleitet worden. Man hat sich also nicht einfach irgendeines Experten bedient, um das Thema zu begleiten, sondern hat dazu wirklich anerkannte Fachleute herangezogen.

Mit Blick auf die Umgehung habe ich noch seine Aussage im Ohr, das Risiko, das die Vorgängerregierung seinerzeit eingegangen ist, wäre er auch eingegangen, um ein beschleunigtes Verfahren zu erreichen. Dass das nun leider fehlgeschlagen ist, ist misslich, aber es ist, wie es ist.

(Lachen Olaf Schulze [SPD])

- Wir stehen nun vor der Situation, dass wir zwei Jahre verloren haben, Herr Schulze. Das ist das Problem.

(Lars Winter [SPD]: Warum denn? - Dr. Ralf Stegner [SPD]: Das hat Ihr Minister verurteilt!)

- Das hat nicht unser Minister verursacht. Wenn Sie das Gerichtsurteil genau lesen, Herr Kollege Stegner - lesen Sie einmal auf Seite drei nach -, dann werden Sie feststellen, dass der letzte Beschluss im Jahre 2013 eingegangen ist. Das ist ein Kritikpunkt, den man hier auch noch einmal kurz auf den Tisch legen sollte.

(Olaf Schulze [SPD]: Übernehmen Sie doch endlich einmal Verantwortung! - Unruhe - Glocke der Präsidentin)

Ich möchte noch die Situation um den **Schleusen-neubau** ansprechen. Für mich und für uns als CDU-Fraktion ist völlig unverständlich, was in der letzten Woche abgelaufen ist. Es geht um ein Verfahren, das mittlerweile seit 1962 bekannt ist. Eine Woche vor Auftragsvergabe ist in ein laufendes Verfahren eingeschritten worden. Seitens des Bundesrechnungshofs wurde gesagt, das alles müsse noch einmal auf den Prüfstand gestellt werden. Das ist für mich und für die Menschen vor Ort eine Lösung, die überhaupt nicht nachvollziehbar ist. Diese Situation ist nicht tragbar.

Der Kompromiss, der sich daraus ergeben hat, dass man nämlich dem Neubau zustimmt - das begrüßen wir außerordentlich -, aber die Sanierung infrage stellt, ist für mich noch unverständlicher. Also fangen wir wieder bei null an. Herr Meyer, ich hoffe, dass wir weiterhin gemeinsam an der Front kämpfen, um die Situation des **Nord-Ostsee-Kanals** zu verbessern.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Bemerkung des Abgeordneten Dr. Breyer?

Jens-Christian Magnussen [CDU]:

Die kann er gern machen, ja.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Dr. Breyer, bitte.

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]: Herr Kollege, da Sie das Verhalten des Bundesrechnungshofs so stark infrage stellen, frage ich Sie: Können Sie vielleicht nachvollziehen, dass man, da eine Kosten-Nutzen-Rechnung vorgelegt wurde, die mehrere Jahre alt ist und sich auf eine Kostenschätzung bezieht, die nicht auch nur annähernd aktuell ist, zu einem negativen Kosten-Nutzen-Ergebnis kam und der Bundesrechnungshof dann natürlich zu Recht darauf aufmerksam gemacht hat? Noch zwei Monate später hat das Ministerium keine Nachbesserung vorgelegt. Können Sie nachvollziehen, dass dann dem Ausschuss nur noch das zu tun bleibt, was er auch getan hat, nämlich die Reißleine zu ziehen?

Jens-Christian Magnussen [CDU]:

Herr Kollege, dass man in einer Situation, bei einem Projekt, das derart in der breiten Öffentlichkeit diskutiert wird, in ein laufendes Verfahren hineingrätcht, bei dem wir kurz vor einer Vergabe stehen - mit allen möglichen Eventualitäten, die noch auftreten können, mit Klageverfahren im Vergabeverfahren -, eine Woche vorher, das Projekt gänzlich infrage stellt und auch die Sanierung infrage stellt, geht nicht. Dass man Dinge überprüft, das ist vollkommen in Ordnung, das stelle ich gar nicht Abrede, aber doch nicht in so einer Situation! Wenn wir so weit sind, beklagen wir uns nicht nur beim Ausbau der Oststrecke, sondern wir sind dann im Grunde genommen jenseits jeglicher Kultur, miteinander umzugehen. Wie wollen wir denn dann noch Infrastrukturprojekte in Deutschland auf den Weg bringen, wenn plötzlich Dinge wieder infrage gestellt werden. Wir diskutieren doch nicht erst seit einem Jahr über den Nord-Ostsee-Kanal, Herr Breyer.

(Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]: Aber die Zahlen waren nicht aktuell! - Sandra Redmann [SPD]: Was wollen Sie uns erzählen? So ganz blicke ich da nicht durch!)

(Jens-Christian Magnussen)

Jetzt möchte ich weiterkommen. Sie werben hier für ein **Infrastrukturbündnis** für die Rader Hochbrücke. Da sind wir sicherlich ganz nah bei Ihnen, aber für mich geht es darum, hier ein Bündnis für alle Infrastrukturprojekte zu schmieden und nicht nur für die Rader Hochbrücke.

(Vereinzelter Beifall CDU)

Ich hoffe nicht, dass dieses Projekt Rader Hochbrücke darauf angelegt ist, von anderen Projekten abzulenken. Das ist leider meine große Befürchtung.

Ich möchte dann noch einmal zum **Antrag der SPD** zur A 20 kommen. Den finde ich schon ein Stück weit abenteuerlich.

(Dr. Ralf Stegner [SPD]: Der ist richtig gut!)

- Der ist wirklich super. - Sie stellen sich hier hin und fordern von Dobrindt einen minutengenauen Zeitplan für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und stellen hier fest, dass die Landesregierung die Planungsverfahren der A 20 abschließt. Punkt. - Wann? 2030? 2050? Im Zuge des Breitbandausbaus, oder wann wollen Sie es machen?

(Zuruf Dr. Ralf Stegner [SPD])

- Herr Dr. Stegner, wenn Sie hineingeschrieben hätten: „Im Jahr 2014 schließt diese Landesregierung das Verfahren ab“, wäre ich voll bei Ihnen und würde sofort mit meine Hand heben. Vielleicht arbeiten Sie noch einmal daran.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege!

Jens-Christian Magnussen [CDU]:

Ich lasse jetzt keine Zwischenfragen zu.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, entschuldigen Sie, bitte lassen Sie mich ausreden. Denn ich habe Sie nach der Zwischenfrage gefragt, was Sie schon beantwortet haben, wollte Ihnen aber weiterhin mitteilen, dass Ihre Redezeit abgelaufen ist und Sie bitte, zum Schluss zu kommen.

Jens-Christian Magnussen [CDU]:

Ja, dann will ich jetzt auch mit dem letzten Satz zum Schluss kommen, Frau Präsidentin. - Herr Minister, was ich mir erhofft hätte, wäre, dass Sie noch etwas zum Ausbau und zur Sanierung der **A 7** in Verbindung mit dem **Kleeblatt** zur **A 20** sagen.

Dazu ist überhaupt nichts gesagt worden. Wir diskutieren hier über einen Blick in die Glaskugel und wissen nicht, wie es letztendlich weitergeht. Ist dieses ein Projekt im Zuge des Ausbaus der A 7 zwecks Anbindung der A 20, oder ist es nicht so? Ich möchte dafür werben, dass Sie das in der Form noch einmal ausführen.

Zu guter Letzt noch einmal zur Rader Hochbrücke.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Zu guter Letzt, Herr Kollege: Sie sind weit über die Zeit, die wir vereinbart hatten. Bitte kommen Sie zum Schluss.

Jens-Christian Magnussen [CDU]:

Vielleicht können wir auch über alternative Konzepte nachdenken, wie man nicht im Moment saniert und neu baut, sondern wie man das, was im Moment im Bestand da ist, so herrichtet, dass man es weiter nutzen kann. - Vielen Dank, Frau Präsidentin.

(Vereinzelter Beifall CDU)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Gern. - Jetzt haben wir keine verbleibenden Redezeiten mehr, sondern kommen zu den Dreiminutenbeiträgen. Der SSW wollte von den Redezeiten keinen Gebrauch machen. - Zu einem Dreiminutenbeitrag hat Volker Dornquast für die CDU-Fraktion das Wort.

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

Volker Dornquast [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Nur zwei oder drei Stichworte. Einmal zur **S 21**: Da haben Sie, Herr Minister, so getan, als ob alles gut und in trockenen Tüchern sei. Ich bedaure, dass die Machbarkeitsstudie für die S 21 immer noch nicht vorliegt. Sie ist seit eineinhalb Jahren angekündigt, sie liegt immer noch nicht vor. Deshalb meine ich, dass jetzt ganz dringender Handlungsbedarf besteht, diese fertigzustellen und die daraus folgenden weiteren Beschlüsse und Planungen auch wirklich in Gang zu bringen, denn das Jahr 2019 - auch Sie haben das genannt -, das für die Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen wichtig ist, sitzt uns im Nacken und muss beachtet werden. Ich meine, wir müssen jetzt wirklich zu Entscheidungen kommen. Da reicht es nicht, hier und da Gespräche zu führen,

(Volker Dornquast)

sondern da muss richtig Dampf rein. Das vermisste ich.

Zweitens. Bei der **A 7** haben Sie uns vorgeworfen, Krokodilstränen zu vergießen. Ich finde, wir haben alle sehr konstruktiv daran mitgewirkt, dass hier bei der **A 7** etwas passiert. Wir haben alle gesagt, dass die Staus kommen werden, sich das nicht vermeiden lässt und das nun einmal so ist. Wir unterstützen alle die Notwendigkeit dieser Baumaßnahme. Ich glaube, man kann nicht mehr tun. Aber was hier fehlt, ist eindeutig, dass zum Beispiel Park-and-Ride-Plätze geschaffen werden, dass hier Entscheidungen zu **Park-and-Ride-Plätzen** gefällt werden.

Die Taktverbesserung für die **AKN** ist von den Mehrheitsfraktionen abgelehnt worden, obwohl sie zwingend erforderlich und auch machbar ist. Ein **Ausweichstreckenmanagement** vermag ich hier auch nicht zu erkennen. Insofern fordere ich Sie auf, jetzt wirklich zu handeln und nicht uns den Schwarzen Peter zuzuschieben und Dinge zu unterstellen, die wir gar nicht gesagt haben.

(Beifall CDU und Oliver Kumbartzky [FDP])

Zum dritten Punkt, **Erhalt statt Neubau**: Das klingt ja gut, aber Erhalt statt Neubau ist nicht die ganze Wahrheit, denn wir brauchen beides, das ist ausgeführt worden. Dazu brauche ich nicht mehr zu sagen. Aber bei Ihnen fehlt sogar der Erhalt, und das ist das Problem. Sie stellen nicht genügend Mittel bereit, um den Erhalt sicherzustellen. Wenn man sich die Straßen in den verschiedenen Landesteilen anschaut, stellt man fest, dass es immer schlimmer wird. Der Erhalt findet nicht statt, sondern der Zustand der Straßen wird immer schlimmer. Da können Sie jetzt nicht sagen, dass sei noch Schuld von Herrn Austermann oder von wem auch immer, sondern da sind Sie jetzt - genau wie bei der **S 21** und bei anderen Dingen - seit fast zwei Jahren in der Regierung. Sie können nicht so tun, als trügen Sie für diese Zeit keine Verantwortung, Herr Minister. - Danke schön.

(Vereinzelter Beifall CDU und FDP)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

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

Oliver Kumbartzky [FDP]:

Sehr geehrte, liebe Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn man sich die Situation der Verkehrsinfrastruktur ansieht - von

den Landesstraßen bis hin zum Nichtweiterbau der **A 20** ist das eine ganze Bandbreite -, muss man doch leider nüchtern, aber doch sehr traurig feststellen, dass das Minister Meyers echter Norden ist. Wir müssen etwas dagegen tun.

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

- Zu Ihnen komme ich jetzt, Frau Kalben, ich möchte nämlich jetzt allen **A-20-Fans** - ich bin selbst auch Mitglied im **A-20-Fanclub** und freue mich auch über das klare Bekenntnis unsers Fanclub-Vorsitzenden Reinhard Meyer zur **A 20** - und den Skeptikern etwas sagen beziehungsweise den Befürwortern Hoffnung geben: Es gibt durchaus Mitglieder bei den Grünen, die für die **A 20** sind, auch sehr prominente Mitglieder. Ich kenne zwei aus **Dithmarschen**, nämlich Holger Dräger und Klaus Kronberg,

(Lars Harms [SSW]: Gute Leute!)

- gute Leute -, ehemalige **Kreistagsabgeordnete**, die sich ganz klar zur **A 20** bekennen.

(Beifall Anita Klahn [FDP] und Lars Harms [SSW])

- Der Applaus ist verdient.

Die haben am 5. April 2014 in der „DLZ“ einen sehr langen Leserbrief veröffentlicht, in dem sie hart mit der Haltung ihrer Landespartei ins Gericht gehen, und wo sie ganz klar sagen - ich zitiere zwei oder drei Sätze:

Gedacht ist, die Umwelt zu retten und den Autoverkehr zu vermindern. Das sind zwar löbliche Ziele für die autofreie Zukunft,

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

sie haben aber nichts mit der in der Gegenwart mehr als kritischen Verkehrssituation Schleswig-Holsteins zu tun. Ohne eine entlastende neue Elbquerung und eine ausgebaute **A 20** als Querspange durchs Land lassen sich die vielen hunderttausende von Tonnen zusätzlichen **CO₂** und Feinstaub nicht vermeiden,

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

die jedes Jahr durch die riesigen Staus vor dem Elbtunnel und auf den maroden Autobahnen und Straßen Schleswig-Holsteins immer wieder in unsere Luft geblasen werden.

(Oliver Kumbartzky)

(Beifall FDP - Zuruf Christopher Vogt [FDP])

- Ganz klare Kritik an der eigenen Landespartei. Ich hoffe doch sehr, dass die Landtagsfraktion der Grünen auf ihre Basis hört, ihre Mitglieder ernst nimmt und ihre Haltung bei der A 20 wirklich einmal überdenkt.

(Beifall FDP - Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wenn es mal mehr als zwei wären! - Weitere Zurufe)

- Herr Dr. Tietze, wo Sie mich gerade ansprechen, auch zu Ihnen: Ich möchte auch gern etwas zum **LNVP** sagen. Sie haben recht, dass das Design gut ist. Vorher war das Deckblatt grün, jetzt ist es blau - immerhin.

(Eka von Kalben [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Jeder hat seinen Bruderle!)

Zum LNVP möchte ich Herrn Minister Meyer noch einen Wunsch mit auf den Weg geben, und zwar ist die **Reaktivierung der Bahnstrecke Wrist-Kellinghusen** mit einem Prüfvermerk versehen. Man macht sich vor Ort sehr viele konstruktive Gedanken, man hat schon Investitionen getätigt und viele tausend Unterschriften pro Reaktivierung der Bahnstrecke gesammelt. Ich bin wirklich der Meinung, dass Sie die Bevölkerung dort nicht mehr länger hängen lassen können. Die brauchen endlich eine klare Aussage von Ihnen, Herr Minister, wie es nun mit dieser Bahnstrecke weitergeht. - Vielen Dank.

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Für die CDU-Fraktion erteile ich Herrn Abgeordneten Peter Sönnichsen das Wort.

Peter Sönnichsen [CDU]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! In einer solchen Generaldebatte, die wahrscheinlich notwendig ist, gehen Einzelprojekte immer ein wenig unter. Deshalb möchte ich den Antrag zur Bahnstrecke **Kiel-Schönberger Strand** hier noch einmal besonders ansprechen.

Die verkehrstechnische Infrastruktur, liebe Kolleginnen und Kollegen, im ländlichen Raum ist die Straße. Daran gibt es nichts zu deuteln.

(Zurufe)

- Und auf den Straßen, Herr Minister, fahren Busse und nichts anderes. Darin liegt auch die Zukunft.

(Birgit Herdejürgen [SPD]: Autos auch!)

- Autos auch, aber wir reden hier ja die ganze Zeit über den öffentlichen Personennahverkehr.

Sehr geehrter Herr Minister, wenn Sie hier so freundlich über die schmidtschen Visionen gesprochen haben, könnte man auch sagen: Nennen wir es doch einfach Wunschkonzert. Wenn Sie hier das Jahr 1997 anbringen, wissen wir auch, wer damals das Orchester gewesen ist, das dieses Wunschkonzert gespielt hat. Das muss ich mir von Ihnen hier nicht vorhalten lassen.

Sie wollen 30 Millionen € investieren, um dann jedes Jahr 2 Millionen € Folgekosten auszulösen. In Anbetracht der Position 321 des LNVP, den Sie hier vorgelegt haben, sollten Sie das noch einmal genau überdenken.

Sie schränken die **Qualität** des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich Kiel-Schönberg ein. Zurzeit können die circa 20.000 Einwohner dort von 29 Haltepunkten in diese Richtung fahren. Zukünftig sollen es fünf Haltepunkte sein, und die kommunale Familie soll zusätzlich sozusagen den Zubringerverkehr organisieren. All das kann nicht wirklich ernst gemeint sein.

Ich kritisiere ganz besonders stark das **Verfahren**, das Sie gewählt haben. Das wird ja meistens Dialog genannt. Hier wird gesagt, da war einmal eine Bahnschiene, da setzen wir jetzt wieder eine drauf - von einem Planfeststellungsverfahren, wie es sonst üblich ist, war keine Rede. Die Gemeinden, die dem kritisch gegenüberstehen, werden erst einmal ein bisschen links liegen gelassen. Dafür kommt der Staatssekretär dann als Überraschungsgast in politische Runden, um das ein bisschen geradezuziehen. Ich erinnere auch an das Anhörungsverfahren des Kreises im letzten Jahr, wo mit einer Vierwochenfrist Pläne vorgelegt wurden und am ersten Tag der Herbstferien die Eingänge erfolgen, um dann in einer Sondersitzung des Kreistages bearbeitet zu werden. Alles das spricht nicht für die Qualität dessen, was Sie uns hier verkaufen wollen. Es ist ihr eher abträglich.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Abgeordneter, gestatten sie eine Bemerkung des Herrn Abgeordneten Dr. Tietze?

Peter Sönnichsen [CDU]:

Nein. - Ich möchte hier noch einen letzten Punkt hinzufügen. In dieser Angelegenheit werden wir auch den Innenminister als Zuständigen für die

(Peter Sönnichsen)

kommunale Familie ganzheitlich mit in die Pflicht nehmen. Wenn man uns über Haushaltskonsolidierungsverträge, über die Änderung des FAG, bindet, dann aber sagt, na gut, wenn die Gemeinden dann die Straßen zu den Bahnhöfen bauen müssen und Park-and-Ride sicherstellen müssen, wenn die kommunale Verkehrsgesellschaft zukünftig weitere Zuschüsse leisten muss, dann ist das alles hinnehmbar, passt das mit der Politik insgesamt nicht zusammen.

Ich verstehe auch nicht - den letzten Satz gestatten Sie mir bitte - den SSW, der hier Bedenken formuliert, dann aber eine Ausschussüberweisung ablehnen will. - Danke schön fürs Zuhören.

(Beifall CDU und vereinzelt FDP)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Vielen Dank. - Das Wort hat jetzt Frau Abgeordnete Regina Poersch für die Fraktion der SPD.

Regina Poersch [SPD]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Sönnichsen, Ihr Beitrag kann natürlich nicht unwidersprochen bleiben. Sie können nicht hier den Eindruck erwecken, die Reaktivierung der **Bahnstrecke Kiel-Schönberg** sei die spinnerte Idee eines einsamen Ministers, sondern das ist der Wunsch der Region, es ist der Wunsch der Gemeinde Schönberg, es ist der Wunsch einer Bürgerinitiative, die in weniger als einer Woche 1.300 Unterschriften dafür gesammelt hat.

(Beifall SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie können auch nicht bemängeln, dass ein Dialog, ein Austausch mit den Menschen in der Region, angeblich nicht stattfindet, um dann den Staatssekretär bei einem Besuch einer Veranstaltung in Probsteierhagen als Überraschungsgast zu bezeichnen. Was soll er denn nun machen? Soll er in seinem Büro bleiben, oder soll er hingehen und sich der Diskussion stellen? Ich bin sehr froh, dass die Landesregierung hingetht und sich der Diskussion stellt.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW - Zuruf Peter Sönnichsen [CDU])

Ich wäre auch sehr neugierig darauf zu wissen, wie die Antwort Ihrer Fraktion auf die Resolution der Gemeinde Schönberg aussah, in der die Landesregierung von gleich drei Fraktionen, nämlich von der CDU-Fraktion, der SPD-Fraktion und der Freien Wähler, und den Bürgermeistern aufgefor-

dert wird, den eingeschlagenen Weg zur Reaktivierung der Bahnstrecke konsequent fortzusetzen. Es wird darin an uns alle die Frage gerichtet, wie ernst wir es mit der Bevölkerung im ländlichen Raum meinen.

Es gibt den Wunsch nach der Reaktivierung dieser Bahnstrecke. Das passiert konsequenterweise, es passiert - das hat der Minister in seinem Bericht gesagt - mit einem Konzept, das Bus und Bahn gut miteinander verknüpft und vernetzt. Diese Richtigstellung war mir wichtig.

(Beifall SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Vielen Dank.

(Wortmeldung Peter Sönnichsen [CDU] - Zurufe SPD: Kein Dreiminutenbeitrag mehr! Zweimal drei Minuten!)

- Genau, ich habe mich gerade noch einmal abgesichert. Sie können sich leider nicht noch einmal zu einem weiteren Dreiminutenbeitrag melden. Die Redezeit für Ihre Fraktion war in der Tat schon vorbei.

Ich erteile noch einmal für die Landesregierung dem Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Reinhard Meyer, das Wort.

(Olaf Schulze [SPD]: Gleich geht es wieder! Dann darfst du dich auch noch einmal zu Wort melden!)

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

Meine Damen und Herren! Zunächst einmal vielen Dank für die doch in weiten Teilen - auf die anderen Teile komme ich später noch einmal - sachliche Debatte. Ich möchte beginnen, Herr Abgeordneter Vogt, mit einer Selbstverständlichkeit, die ich in meiner Rede - weil sie mir so selbstverständlich erschien - schlicht vergessen habe. Das **Raumordnungsverfahren Fehmarnbelt-Querung** soll am 6. Mai 2014 abgeschlossen werden. Am 7. Mai 2014 tagt der Wirtschaftsausschuss des Landtages, und am 8. Mai 2014 findet das Dialogforum statt. So wird auch die Reihenfolge sein. Das zur Klarstellung in der Sache.

(Hartmut Hamerich [CDU]: Das heißt, wir bekommen das am 7. Mai 2014 im Wirtschaftsausschuss?)

(Minister Reinhard Meyer)

- Am 7. Mai 2014 tagt der Wirtschaftsausschuss. Ja, genau, da werden wir darüber berichten, das passiert ja in Abstimmung mit der Landesplanung.

(Hartmut Hamerich [CDU]: Alles klar! Sehr schön!)

Meine Damen und Herren von der CDU, Herr Dornquast und Herr Arp, ich stehe selbstverständlich, ob ich hier oder andernorts rede, zu meinen Aussagen. Was mich manchmal sehr stört, ist, dass immer wieder Dinge behauptet werden, die gar nicht stimmen, oder mit denen der Eindruck erweckt wird, dass wir bestimmte Dinge so handhaben würden, wie Sie das hier dargestellt haben. Herr Dornquast, mich wundert zum Beispiel, was Sie hier zum Thema **S 21** und **AKN** gesagt haben. Wir haben immer wieder, auch im Wirtschaftsausschuss, sehr ausführlich und auch offen über die Rolle von Hamburg diskutiert. Dass Sie das an dieser Stelle wieder anders darlegen, wundert mich. Aber ich freue mich, dass wir gemeinsam hier auch weiterhin Druck in der Veranstaltung halten, um die S 21 - so wie wir uns das vorstellen, in der durchgehenden Zweigleisigkeit - dann auch voranzubringen.

Das gilt auch für alles, was Sie zur AKN gesagt haben. Wir haben immer darauf hingewiesen: Mit den neuen Fahrzeugen wird die Kapazität erhöht. Und was Sie mir zum Thema Park-and-Ride-Flächen vorwerfen, ist ja schön, aber wie soll man die alle in einem Dreivierteljahr planen? Wo ist das, was vorher in den Gesprächen mit den Kommunen geplant worden ist? Ich glaube, und was ich damit sagen will, Herr Dornquast: Wir müssen hier schon gemeinsam zu unserer Verantwortung stehen. Ich betone noch einmal, Verkehrspolitik ist etwas Langfristiges. Daran haben alle Anteil und müssen am Ende dazu stehen.

Zur **A 7** werden wir die nächste Veranstaltung im Mai in Norderstedt abhalten. Dabei werden wir wieder umfassend darüber informieren, auf welchem Stand wir sind. Herr Fuchs, der gemeinsame Baustellenkoordinator von Hamburg und Schleswig-Holstein, wird dazukommen. Sie sehen, wir sind also an dem Thema dran.

Und ich lasse mir nicht vorwerfen, der Erhalt der Landesstraßen werde von uns vernachlässigt. Wir haben das Sondervermögen auf den Weg gebracht. Das war dieses Parlament. Das zeigt, dass wir dieses Thema ernst nehmen, meine Damen und Herren.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW - Zuruf CDU: Viel zu wenige!)

- Ich habe vom Parlament gesprochen, Herr Koch.

Herr Arp, ich möchte mich ausdrücklich dafür bedanken, dass - ich habe mit Herrn Böge darüber gesprochen - ein solches **Infrastrukturbündnis für Schleswig-Holstein** möglich ist. Wir sollten diese Chance auch gemeinsam nutzen. Ich sage das ganz ausdrücklich. Ich möchte nur eines verhindern - da stehe ich auch zu meiner Verantwortung -, weil wir alle gefordert sind, nämlich, dass wir eine Diskussion führen, in der wir selber den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein schlechtreden. Das tun wir bisweilen in hitzigen Diskussionen. Genau das darf uns nicht passieren. Denn dieser Standort ist gut. Wir müssen aber durch eine funktionierende Infrastruktur dafür Sorge tragen, dass er nicht nur gut bleibt, sondern dass er besser wird, meine Damen und Herren.

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

- Vielen Dank.

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

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Nach unserer Geschäftsordnung hat Herr Sönnichsen keine Gelegenheit mehr zu einem Dreiminutenbeitrag. Aber er hat Gelegenheit, noch einmal die 4 Minuten, die die Landesregierung gerade geredet hat, zu nutzen. Dies dürfen dann selbstverständlich auch alle anderen Fraktionen in Anspruch nehmen. - Herr Sönnichsen.

Peter Sönnichsen [CDU]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren! Herr Minister, vielen Dank für Ihren Beitrag, der es mir ermöglicht, meiner Kollegin Regina Poersch noch kurz die offenen Fragen zu beantworten.

Ja, ich kenne die **Bürgerinitiative**, die sich gebildet hat, aber, liebe Regina Poersch, Plön-Nord hat nicht nur Schönberg, sondern auch viele andere Gemeinden. Da gibt es Schönberg, da gibt es Probsteierhagen. Dann kennen Sie vielleicht auch die Bürgerinitiative „Pro Bus“, die mindestens genauso viele Unterschriften gesammelt hat. Wenn wir das als Grundlage unserer Politik und Entscheidung nehmen, dann herzlichen Glückwunsch.

Nach Ihrer Meinung habe ich den Überraschungsbesuch des Staatssekretärs kritisiert. Lassen Sie sich einmal von Ihrem Kollegen Kai Vogel, der auch zu

(Peter Sönnichsen)

diesem Termin da gewesen ist, die Einladung zeigen. Er kam zustande, weil der Gemeinde Probsteierhagen eben diese Gespräche nicht angeboten und Informationen nur sehr selektiv gegeben worden sind, weil die Gespräche sehr selektiv angeboten wurden. Dann ist es nur berechtigt, dass die Politik da hinkommt. Dann verwundert es doch, dass sich im zweiten Schritt plötzlich einer, der lang ersehnt war, herablässt, nach Probsteierhagen zu fahren.

(Zurufe: Oh!)

- Herzlichen Dank.

(Beifall CDU und FDP - Zurufe)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Nun hat der Abgeordnete Bernd Heinemann von der SPD-Fraktion das Wort.

Bernd Heinemann [SPD]:

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn es um **Kiel-Schönberg** geht, geht es natürlich zum einen um die **Probstei**, aber es geht zum anderen auch um **Kiel-Ost**. Sie wissen alle, dass der Ostring dermaßen überlastet ist, dass es unerträglich ist, im Bereich des Ostringes überhaupt noch zu leben. Es gibt viele individuell am Straßenverkehr Teilnehmende, die würden viel lieber statt 40 Minuten 25 Minuten mit dem Zug nach Schönberg fahren und den Ostring meiden. Das gilt für die Busse, das gilt aber auch für den Individualverkehr. Wenn wir da nicht langsam einmal etwas tun, dann bricht der Ostring unter der Last zusammen. Ich bin sehr, sehr froh, dass der Minister die Initiative ergreift und endlich einmal etwas Entlastung auf diesen überlasteten Strecken schafft. Als für das Ostufer Verantwortlicher sage ich, es wird höchste Zeit, dass die Strecke Kiel-Schönberg kommt - und in Gaarden ein Haltepunkt ist.

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

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

So, nun scheint es keinen weiteren Redebedarf mehr zu geben. - Ach, das war tatsächlich eine Meldung. Das habe ich anders verstanden. Sie dürfen selbstverständlich einfach einmal sagen, was Sie wollen.

(Heiterkeit)

Christopher Vogt [FDP]:

Frau Präsidentin! Vielen Dank, das macht ja immer Sinn. Bevor wir in die Abstimmung eintreten, beantrage ich für meine Fraktion, dass die FDP-Anträge, die nicht abgearbeitet wurden, Drucksachen 18/1725, 18/1726 und 18/1749, in den Wirtschaftsausschuss überwiesen werden.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Mit etwas Konzentration bekommen wir das auch hin. Aber danke für den Hinweis.

Ich schließe also die Beratungen und stelle ordnungsgemäß zunächst fest, dass der Berichtsantrag Drucksache 18/1729 - Bericht zur festen Fehmarnbelt-Querung, Raumordnungsverfahren - durch die Berichterstattung der Landesregierung seine Erledigung gefunden hat.

Weiter ist beantragt worden, dass der Bericht der Landesregierung, Drucksache 18/1748 - Bericht zum Nahverkehrsplan -, dem Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung überwiesen werden soll. Wer dieser Überweisung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe? - Enthaltungen? - Damit ist dies einstimmig so beschlossen.

Nun kommen wir zur Abstimmungen über die weiteren Anträge. Zunächst lasse ich über den Antrag der FDP-Fraktion, Drucksache 18/1725, abstimmen. Da geht es um die Rader Hochbrücke. Die FDP beantragt Ausschussüberweisung. Wer dieser Ausschussüberweisung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind alle. Wer ist dagegen? - Wer enthält sich? - Damit ist dies einstimmig so beschlossen, und der Antrag in den Wirtschaftsausschuss überwiesen worden.

Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag der FDP, Drucksache 18/1726, und zum Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen, Drucksache 18/1793 - Weiterbau der A 20 westlich der A 7. Auch da hat die FDP Ausschussüberweisung beantragt. Wer dieser Ausschussüberweisung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sieht sehr einvernehmlich aus. Gegenprobe? - Enthaltungen? - Damit sind beide Anträge dem Wirtschaftsausschuss überwiesen worden.

Nun kommen wir zum Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Abgeordneten des SSW, Drucksache 18/1730 - Zukunft des Nord-Ostsee-Kanals. Ich habe nicht vernommen, dass er überwiesen werden soll. Ist das richtig? - Dann stimmen wir in der Sache ab?

(Vizepräsidentin Marlies Fritzen)

(Zuruf: Ausschussüberweisung!)

- Okay. Wer den Antrag 18/1730 dem Wirtschaftsausschuss überweisen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Enthaltungen? - Damit ist auch dieser Antrag dem Wirtschaftsausschuss überwiesen worden.

Nun kommen wir zum Antrag von FDP und CDU, Drucksache 18/1749 - Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberg. Die FDP hatte soeben beantragt, diesen Antrag an den Wirtschaftsausschuss zu überweisen. Wer dieser Überweisung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. Mit Ja stimmen die Kolleginnen und Kollegen der CDU-, FDP- und Piratenfraktion. Wer lehnt die Ausschussüberweisung ab? - Das sind die Abgeordneten von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW. Wer enthält sich? - Das ist niemand. - Damit ist die Ausschussüberweisung abgelehnt.

Wir kommen also zur Abstimmung in der Sache. Wer dem Antrag der Fraktionen von CDU und FDP, Drucksache 18/1749, seine Zustimmung erteilen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Abgeordneten von CDU und FDP. Wer diesen Antrag ablehnt, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. - Das sind die Kolleginnen und Kollegen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Piratenfraktion und SSW. Wer enthält sich? - Das ist keiner. Damit ist der Antrag, Drucksache 18/1749, abgelehnt.

Wir kommen zur Abstimmung über den Antrag der CDU, Drucksache 18/1751 (neu). Da geht es um ein tragfähiges Verkehrskonzept für Schleswig-Holstein. Auch dieser Antrag soll in den Ausschuss überwiesen werden. Wer dieser Überweisung zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Fraktionen von CDU, FDP und PIRATEN. Wer lehnt die Ausschussüberweisung ab? - Das sind die Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Abgeordneten des SSW. Enthaltungen sehe ich keine. - Damit ist die Ausschussüberweisung abgelehnt, und wir kommen zur Abstimmung in der Sache.

Wer dem Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 18/1751 (neu), seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Abgeordneten der CDU. Wer lehnt diesen Antrag ab? - Das sind die Abgeordneten von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und SSW. Wer enthält sich? - Das sind die Kolleginnen und Kollegen der FDP-Fraktion. - Damit ist der Antrag, Drucksache 18/1751 (neu), abgelehnt.

Meine Damen und Herren! Ich rufe den Tagesordnungspunkt 23 auf:

Kreisfachberater für Natur und Umwelterziehung erhalten - Bildungskonzept für nachhaltige Entwicklung beibehalten

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/1734

Das Wort zur Begründung wird offenbar nicht gewünscht. Dann eröffne ich die Aussprache und erteile das Wort der Kollegin Barbara Ostmeier von der CDU-Fraktion.

Barbara Ostmeier [CDU]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Anfang des Jahres hat die Landesregierung - haben Sie, Frau Ministerin Wende -, die Entscheidung getroffen, die Stellen für 16 **Kreisfachberaterinnen und Fachberater für Natur- und Umwelterziehung und Bildung für nachhaltige Entwicklung** zu streichen. Stattdessen soll die Organisation dieses Bildungsfeldes zukünftig von fünf Regionalbeauftragten bewältigt werden. Über 60 Stunden würden dann auf rund 25 Stunden heruntergekürzt werden - und das in einem Bildungsfeld, das Sie, Frau Ministerin Wende, noch vor rund einem Jahr bei der Auszeichnung einer Zukunftsschule dem Sinn nach als eines der wichtigsten Bildungsthemen unserer Zeit gewürdigt haben, für das Herr Minister Habeck in Schleswig-Holstein die Schirmherrschaft übernommen hat und für das Sie beide mit Unterstützung des Ministerpräsidenten Albig auf einer Fachtagung im vergangenen Jahr die Vorbildfunktion Schleswig-Holsteins und die Chancen sehr prominent zum Ausdruck gebracht haben.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Förderung des Bewusstseins für nachhaltiges Handeln, das Erwerben von zukunftsorientiertem Verantwortungsbewusstsein in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und soziales Miteinander - eben Bildung für nachhaltige Entwicklung - mag derzeit noch ein Randhema für gesellschaftliches Handeln sein. Aber ich möchte die Landesregierung darin unterstützen, die darin liegenden Potenziale weiter zu stärken.

Vor diesem Hintergrund frage ich Sie, Frau Ministerin Wende: Warum nehmen Sie diese Streichungen vor? Ist es so etwas wie vorausseilende Ahnung, weil die **UN-Dekade für BNE** in diesem Jahr zu Ende geht? Das kann es eigentlich nicht sein, denn im November vergangenen Jahres hat die UNESCO-Generalkonferenz den Vorschlag für ein

(Barbara Ostmeier)

Weltaktionsprogramm „BNE“ angenommen und an die Vereinten Nationen weitergeleitet. Darin enthalten ist neben der Schaffung eines förderlichen Umfeldes zur festen Integration von BNE unter anderem auch die Förderung zur BNE-Vermittlung von Lehrerinnen und Lehrern. Möchten Sie vielleicht eine Entlastung für unsere Lehrerinnen und Lehrer schaffen oder gar den Landeshaushalt entlasten?

Richtig ist, dass der Aufwand für die Kreisfachberaterinnen und -fachberater für ihren Bildungsauftrag durch vier Stunden Entlastung bei der Lehrerverpflichtung ausgeglichen werden. Bei einem umgerechnet auf alle Schulen in Schleswig-Holstein geschaffenen durchschnittlichen Mehr von rund drei Minuten pro Schule und pro Woche - die Sekunden für die Schüler möchte ich hier gar nicht zählen - scheint mir das auch nicht das Motiv gewesen zu sein. Die 60 Stunden als Entlastung für den Landeshaushalt möchte ich hier auch nicht als Motiv gelten lassen.

Ein nachvollziehbarer Grund für die Streichungspläne könnte darin bestehen, dass die Arbeit der Kreisfachberaterinnen und -fachberater nicht auf eine entsprechende Resonanz gestoßen wäre, das nicht erfolgreich war.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, selbstverständlich leisten Lehrerinnen und Lehrer in unseren Schulen einen großen Teil der Bildungsarbeit auch im Bereich Natur, Umwelt und Nachhaltigkeit. Aber darüber hinaus unterstützen die Kreisfachberaterinnen und -fachberater diesen Lehrauftrag durch ihre mittlerweile unentbehrliche Koordinierungs- und Kooperationsarbeit.

Die auslaufende UN-Dekade ist gerade in Schleswig-Holstein ein Erfolgsprojekt geworden. Gerade auch mit Unterstützung der Landesregierung haben sich bei uns unzählige außerschulische Bildungspartner auf den Weg begeben. Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberater sind wichtiges **Binglied zwischen** der **Schule** und den **unterschiedlichen Akteuren**, angefangen vom Kreisjugendring Pinneberg über den Abwasserzweckverband Südholstein, den Bauernverband, den Naturverbänden und auch dem IQSH. 80 % der Tätigkeiten gehen in das Arbeitsfeld Zukunftsschule.

Als Bürgermeisterin der ersten und bisher einzigen von der UNESCO ausgezeichneten Gemeinde in Schleswig-Holstein weiß ich, wie zeitaufwendig und wertvoll diese Arbeit ist. Ich kann Ihnen sagen: Infiziert worden - und das möchte ich betonen - sind wir in Hetlingen von unseren Kleinsten, von

unserer Kita, die mittlerweile zwei Auszeichnungen bekommen hat.

(Beifall CDU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unter Tagesordnungspunkt 1 dieser Plenartagung haben wir das Thema Energiewende unter wirtschaftlichen Aspekten miteinander diskutiert. Zwischenzeitlich gab es bildungspolitische Reibungspunkte, und irgendwie schließt sich der Kreis heute mit diesem Antrag. Damit die angestrebte Energiewende erfolgreich wird, haben wir auch einen bildungspolitischen Auftrag. Über BNE haben wir die Chance, die Energiewende gesellschaftsfähig und bereits unsere jüngsten Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner für die Zukunft noch energiewendefähiger zu machen. Wir wissen alle: Da besteht noch Potenzial.

Damit Schleswig-Holstein weiterhin Vorreiter der Energiewende bleibt, bitte ich Sie, Frau Ministerin Wende: Wenden Sie sich nicht von dem eingeschlagenen Weg ab. Lassen Sie Herrn Minister Habeck mit seiner Schirmherrschaft nicht im Regen stehen. Ersticken Sie die erfolgreiche Arbeit der Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberater nicht im Keim. Und lassen Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, uns gemeinsam im Ausschuss für die Fortsetzung dieser erfolgreichen Arbeit kämpfen. - Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Vielen Dank. - Für die Fraktion der SPD hat der Abgeordnete Kai Vogel das Wort.

Kai Vogel [SPD]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Bereits mehr als 220 Schulen in unserem Land haben sich erfolgreich um den Titel „**Zukunftsschule**“ beworben.

(Zuruf Dr. Heiner Garg [FDP])

- Machen Sie noch mehr Eingaben, Herr Garg! Vielleicht können Sie meine Vorrednerin dazu motivieren, auch noch einen Dreiminutenbeitrag zu leisten.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Ich hätte aber lieber Frau Redmann gehört! - Heiterkeit)

Voraussetzung dafür ist, dass die Schulen mit mindestens zwei Projekten im Bereich der nachhaltigen

(Kai Vogel)

Entwicklung tätig sind. Umweltschutz, Klimawandel, Globalisierung, fairer Handel und anderes mehr können bei der Bewerbung berücksichtigt werden. Auf der Website „zukunftsschule.sh“ finden wir über 1.300 Projekte auf drei ganz unterschiedlichen Leveln.

Diese Form der **Binnendifferenzierung** ist vom Konzept her auch bewusst so gewollt, damit sich auch Schulen, deren personelle, zeitliche und organisatorischen Möglichkeiten geringer sind, in den Bereich Bildung für nachhaltige Entwicklung einlinken können.

Das Land hat dieses Projekt bisher mit 16 **Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberatern**, von denen derzeit eine Stelle vakant ist, unterstützt, die zusammen 63 **Ermäßigungsstunden** erhalten. Das ist eine wichtige Tätigkeit, wie auch viele andere außerunterrichtliche Tätigkeiten an Schulen wichtig sind.

(Beifall Barbara Ostmeier [CDU])

Wir kommen aber nicht umhin, Ermäßigungstatbestände aller Art regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und ihre Unentbehrlichkeit hin zu überprüfen.

Das **Projekt** Zukunftsschule hat sich landesweit **etabliert** und sich mit der Website, die ich genannt habe, eine zentrale Struktur erarbeitet. Das heißt natürlich nicht, dass externe Beratung gänzlich überflüssig wäre. Das heißt aber, dass wir über die Strukturen und die Verteilung der Kreisfachberater im Land diskutieren sollten.

Das Ministerium hat bereits in seiner Antwort auf eine Kleine Anfrage der Kollegin Franzen und des Kollegen Sönnichsen seine Überlegungen mitgeteilt, die Kreisfachberater durch insgesamt fünf **Regionalkoordinatoren** mit Zuständigkeit für jeweils drei Kreise beziehungsweise kreisfreie Städte ersetzen zu wollen. Diese Koordinatoren sollen mit jeweils fünf Lehrerwochenstunden entlastet werden. Das kann funktionieren, wenn die inhaltliche Beratung im Mittelpunkt steht und die organisatorische Betreuung durch die Website und die damit verbundene Vernetzung zumindest erheblich reduziert wird.

Diese neue Struktur wird den Schulen nicht übergestülpt, sondern in enger Zusammenarbeit mit den bisherigen Kreisfachbearbeitern erarbeitet. Ob es dabei noch zu Veränderungen des neuen Konzepts kommt, können wir heute noch nicht wissen.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, gestatten Sie eine Bemerkung der Frau Abgeordneten Ostmeier?

Kai Vogel [SPD]:

Sehr gern.

Barbara Ostmeier [CDU]: Herr Vogel, ich bin sehr erfreut darüber, dass Sie erwähnen, dass dies in Zusammenarbeit mit den Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberatern geschehen ist. Können Sie mir sagen, wann diese Gespräche aufgenommen worden sind?

- Ich kann Ihnen nicht den genauen Zeitpunkt nennen. Aber aufgrund dessen, was ich in Rücksprachen erfahren habe, weiß ich, dass es Gespräche im Vorweg gegeben hat - das ist jetzt natürlich nicht zeitaktuell -, dass man sich also im Augenblick noch in Gesprächen befindet, dass es aber auch noch weitere Gespräche geben wird, um die neue Struktur nochmals zu bewerten. Geklärt werden soll auch, ob das, was ich eben genannt habe, also die Reduzierung, der sinnvollere Weg ist oder gegebenenfalls das Modell, das Sie vorschlagen, ein wirklich berechtigtes Modell ist. Soweit ich weiß, hat es solche Gespräche gegeben und wird es solche Gespräche auch noch weiterhin geben.

- Na gut. Ich habe darüber zwar andere Informationen, aber ich würde mich sehr freuen, wenn es so wäre. Vielleicht kann die Frau Ministerin ja darauf gleich noch einmal eingehen. - Danke schön.

Meine Damen und Herren, aus unserer Sicht sind die **Inhalte**, also die Ausweitung der Bildung für nachhaltige Entwicklung an unseren Schulen wichtig, nicht die **Beratungsstruktur**, mit der sie begleitet wird. Ich schlage daher vor, dass wir den Antrag der CDU an den Bildungsausschuss überweisen und ihn dort zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit der Berichterstattung des Ministeriums aufrufen. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall SPD und SSW)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Frau Abgeordnete Anke Erdmann das Wort.

Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die **Zukunftsschulen** machen eine gute Arbeit im

(Anke Erdmann)

Land, das ist klar. Sie sind ein Erfolgsmodell. 253 Schulen nehmen - so glaube ich - teil. Das ist ein guter Anfang. Ich glaube, dass diese Arbeit fortgeführt wird und auch fortgeführt werden soll. Das war von Anfang an klar.

Frau Ostmeier, Sie haben gefragt, wann diese Gespräche stattgefunden haben. Ich glaube, dies hat etwas damit zu tun, dass es von den Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberatern Gegenwind gab. Daraufhin hat es - wenn ich das richtig weiß - eine stärkere Einbeziehung gegeben. Ich freue mich, dass jetzt zusammen mit den Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberatern über dieses Konzept geredet wird und dass man guckt, wie man sich neu aufstellen kann.

Sie sind auch sportpolitische Sprecherin. Ich muss sagen: Rückwärtsrolle, Vorwärtsrolle, Oppositionsrolle. In der Oppositionsrolle sind Sie schon ganz gut angekommen, Frau Ostmeier.

Man muss genau darauf gucken, was Ihr Kollege, Herr Koch, immer fordert. Herr Koch legt sehr großen Wert darauf, dass man eine **Aufgabenkritik** macht. Diese ist meines Erachtens im Ministerium erfolgt. Wenn ich das richtig sehe, dann gibt es zwei Punkte, an denen nachjustiert werden muss. Ich gebe Ihnen recht, dies macht man am besten gemeinsam mit den Kreisfachberatern. Das muss aber nicht bedeuten, und hier gebe ich Ihnen nicht recht, dass alles so bleiben muss, wie es ist.

Zwei Punkte spielen meines Erachtens eine Rolle: Erstens. Das ist ein sehr **aufwendiges Zertifizierungsverfahren**. Das bedeutet relativ viel Organisationsarbeit. Wenn wir sehen, wie viele Lehrkräfte uns für den Unterricht fehlen, dann sage ich: Nicht immer, aber oft sehe ich lieber nicht die Organisationsarbeit im Vordergrund, sondern den Unterricht. Man muss sehen, wie man das schlank und gut organisiert kriegt. Ich glaube, das war das Ziel der ersten Bemühungen.

Zweitens. Ein weiterer Aspekt, um den es meines Erachtens geht, ist die Frage: Wie kommt man aus dem Projektbereich heraus? Ein Problem bei der Evaluation scheint zu sein, dass das keine **Querschnittsaufgabe** ist. Ich finde es richtig, diese an die **SINUS-Struktur** anzudocken, um zu schauen, wie wir die wichtigen Inhalte zur Bildung in nachhaltiger Entwicklung möglicherweise in den naturwissenschaftlichen Unterricht integrieren können. Ich spreche mich nicht gegen Projektunterricht aus, ich spreche mich für das Anliegen des IQSH aus, zu sagen, wir wollen daraus an den Schulen eine Querschnittsaufgabe machen. Darum geht es auch

bei der Frage der Bildung zur nachhaltigen Entwicklung.

Wie gesagt, ich freue mich, dass wir darüber im Ausschuss beraten können. Dort können wir die verschiedenen Interessenlagen noch einmal genau ansehen. Auf der einen Seite aber immer Aufgabenkritik zu fordern und diesen Bereich dann sehr kritisch zu sehen, das kann ich nicht ganz nachvollziehen. Über den Antrag werden wir im Ausschuss beraten, ich bin gespannt. - Tschüss.

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

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Nein, nicht Tschüss, Frau Kollegin, wir haben noch etwas zu tun. Erst einmal hören Sie noch der Frau Kollegin Klahn zu. Dann sehen wir, wie es weitergeht.

Anita Klahn [FDP]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich werde die fünf Minuten nicht ausnutzen. Ich danke für den Antrag. Auch wir haben einen Brief von einem Kreisfachberater erhalten, allerdings schrieb er diesen in einer anderen Funktion. Er hat sich also nicht offiziell als Kreisfachberater gemeldet. Er hat uns aber erstmalig darüber informiert, was angedacht ist.

Die **Antwort auf die Kleine Anfrage der CDU** sieht für mich sehr abschließend aus. Es sieht so aus, als sei dies alles schon in trockenen Tüchern. Frau Kollegin Erdmann, von daher nehme ich Ihr Angebot sehr gern an, darüber ausführlich noch einmal im Ausschuss zu diskutieren und dort die Abwägung in der Frage vorzunehmen, wie sinnvoll es ist, die Aufgabe der Kreisfachberater für Natur- und Umwelterziehung im SINUS-Programm anzusiedeln.

Meine eigenen Kinder sind an einer Zukunftsschule unterrichtet worden. Ich weiß, wie umfanglich die Arbeit ist, die die dortigen Fachberater leisten. Ehrlich gesagt geht diese Arbeit **über die Koordinierungsaufgaben hinaus**. Die Projekte werden sehr intensiv begleitet. Wir müssen es uns vor Augen halten: Unsere Kinder wachsen heute in einer anderen Welt auf. In der Regel haben sie keinen Großvater mehr, der zuhause im Garten eine Bienenzucht hat und sein Wissen an die Kinder weitergibt. Vielmehr sind das Aufgaben, die heute zum Beispiel in der Schule geleistet werden. Wenn es darum geht, den Kindern beizubringen, wie man mit

(Anita Klahn)

den Ressourcen, mit Energie und Wasser, umgeht, wenn Schülerfirmen gegründet werden und begleitet werden, dann kann man sich ausmalen, wie viel Zeit investiert werden muss.

Bei der Antwort auf die Kleine Anfrage habe ich mich auch gefragt, wie diese Aufgabe von jemandem im Kreis Stormarn, im Kreis Herzogtum-Lauenburg und in der Stadt Lübeck in den fünf Stunden tatsächlich geleistet werden kann, die er als Ausgleich bekommt.

Gleichwohl wollen wir als Liberale durchaus anerkennen und respektieren, dass Sie sagen, Unterricht zu erteilen sei wichtiger, als Koordinierungsaufgaben zu übernehmen. Dies ist angesichts der Tatsache so, dass uns gerade im naturwissenschaftlichen Bereich viele Lehrer fehlen. Daher würde ich mich freuen, wenn die Frau Ministerin uns im Ausschuss erklären würde, wie was zustande gekommen ist, wie was gedacht ist und wie sich dies positiv auf die Unterrichtsverteilung auswirkt. Wir schließen uns dem Antrag auf Ausschussüberweisung gern an. - Vielen Dank.

(Beifall FDP und Peter Lehnert [CDU])

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Für die Piratenfraktion hat der Kollege Sven Krumbeck das Wort.

Sven Krumbeck [PIRATEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Kinder wachsen heute zunehmend in einer bebauten Umwelt auf. Sie lernen ihre Umwelt als einen Ort kennen, der von Gebäuden, schnellen Bewegungen und einem schier endlosen Überangebot geprägt ist. Sie kennen die bunten Bonbonregale in den Supermärkten, die Autos, die jeden Tag zu Hunderten an Ihnen vorbeifahren, und die undurchsichtigen Hausfassaden. Was Sie immer seltener erleben können, ist weit gucken zu können und das offene Feld, den Himbeerstrauch und das erholsame Durchwandern von Wiesen und Wäldern.

Dass die **moderne Welt** Kindern heute viele neue Möglichkeiten eröffnet, ist unbestritten. Auf der anderen Seite geht Ihnen jedoch ein Raum verloren, in dem sie sich selbst entdecken können. Deshalb brauchen wir das **Erlebnis** der **naturorientierten Umweltbildung**.

(Beifall PIRATEN und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir brauchen den Klassenausflug, bei dem Kinder und Jugendliche etwas über ihre Umwelt lernen, indem sie sich in der Natur aufhalten. Diese Erfahrung kann das Klassenzimmer nicht ersetzen, weil dort nicht die Gerüche, die Geräusche und die Farben erlebbar sind, die uns die Natur zu bieten hat. Genau diese Dinge sind es doch, die sich uns so besonders gut einprägen. Man sollte nur einmal aus dem Fenster gucken.

Das Gleiche gilt im Übrigen für einen Besuch auf dem Bauernhof. Selbst wenn Kinder wissen, dass die Milch nicht aus dem Tetrapack kommt, so ist es doch eine wichtige Erfahrung mitzuerleben, wie eine Kuh gemolken wird. Die Lehrer haben nun das Problem, dass die Lehrpläne inzwischen völlig überladen sind und ihnen immer neue Aufgaben übertragen werden. Da leuchtet es ein, dass es für jeden Lehrer eine riesige Entlastung ist, wenn der **Klassenausflug** nicht ganz allein organisiert werden muss. Deshalb bin ich sicher, dass die **Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberater** hier einen ganz wichtigen Job machen, dessen Funktion wir unbedingt erhalten müssen.

(Beifall Dr. Patrick Breyer [PIRATEN])

Inwieweit die von der Landesregierung vorgesehene Struktur mit nur fünf Mitarbeitern in der Lage ist, die Tätigkeit der 16 Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberater adäquat zu ersetzen, vermag ich im Augenblick noch nicht ganz zu überblicken. Dazu haben mir bislang weder die CDU-Fraktion noch die Landesregierung ausreichende Informationen zur Verfügung gestellt. Dazu muss ich erst noch hören, was die Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberater selbst zu sagen haben.

(Beifall PIRATEN)

In einem Punkt bin ich mir allerdings schon jetzt sicher: Kreisfachberater wird man aus Überzeugung und persönlichem Interesse. Wer auch immer zukünftig diese Aufgabe übernimmt, sollte dies aus voller Motivation heraus tun. Nur so ist sichergestellt, dass den Kindern und Jugendlichen die Begeisterung vermittelt wird, die sie brauchen, um selbst zu überzeugten Naturschützern zu werden.

Wenn es jetzt allerdings nur um die Finanzierung geht, dann fällt auf, dass Kinder aus Altona, Elmsbüttel oder St. Pauli viel stärker unter dem Mangel an Natur leiden als die Kinder in Dithmarschen oder Pinneberg. Vielleicht können wir uns mit unseren Nachbarn aus Hamburg zusammentun. Ich freue mich auf die Diskussion im Ausschuss. - Vielen Dank.

(Sven Krumbeck)

(Beifall PIRATEN und Anke Erdmann
[BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

- Vielen Dank. - Für die Kollegen des SSW spricht jetzt Frau Abgeordnete Jette Waldinger-Thiering.

Jette Waldinger-Thiering [SSW]:

Sehr geehrte Landtagspräsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir alle kennen die Geschichten, dass Kinder nicht mehr wissen, woher das Fleisch auf ihrem Teller kommt, und glauben, dass die Milch in der Tüte aus der Fabrik kommt. Das sind keine Anekdoten, sondern Alarmzeichen für eine zunehmende Entfremdung der Kinder von ihrer Umwelt. Ja, es gibt Kinder, die kaum einen nicht asphaltierten Weg kennen und auch als kleine Schleswig-Holsteiner noch nie am Meer waren. Also: Raus mit ihnen in den Wald, auf die Wiese oder auf den Bauernhof. Es ein vorbildliches Projekt, das jüngeren Kindern einen Besuch auf einem Bauernhof ermöglicht.

Hier kommen die Kreisfachberater ins Spiel. Sie sind es, die die Ausflüge organisieren und begleiten. So hat es jahrelang der Lecker Lehrer Wolfgang Ziriakus gemacht, der mit Schülerinnen und Schülern der dritten bis achten Klasse nordfriesische Bauernhöfe besuchte. Viele von den Kindern streichelten bei diesen Besuchen erstmals eine Kuh oder lernten etwas über die Milchwirtschaft.

Die Schule muss hier also manches nachholen, was den Eltern an Vermittlung von Wissen und Erfahrung nicht gelingt. Zum Bildungsauftrag der Schule gehören solche schönen authentischen Erlebnisse einfach dazu. Schule muss so etwas möglich machen können. Damit werden die Kleinen sensibilisiert, und so werden aus Kindern mündige Bürgerinnen und Bürger.

So in etwa kann man auch den Hintergrund der Kreisfachberater verstehen. Sie machen natürlich nicht alle Ausflüge selbst, sondern unterstützen Lehrkräfte in Sachen naturpädagogische Maßnahmen. Ehrlicherweise muss man allerdings eingestehen, dass die Kreisfachberater mittlerweile in **Sachbearbeitertätigkeiten** ersticken. Vorschriften und organisatorischer Aufwand haben in den vergangenen Jahren enorm zugenommen. Einfach mal so auf einem Bauernhof vorbeizuschauen, das geht gar nicht. Vor einem solchen Besuch sind viele Vorbereitungen, bis hin zur Anfahrt, zu treffen. Das kostet Zeit und bindet Energie, sodass kaum noch Zeit für andere Aktivitäten bleibt.

Vor allem die Umweltverbände kritisieren das. Sie bekommen wegen der komplizierten und langwierigen Verfahren via Kreisfachberater nur schwer Kontakt zu den Schulen. So ehrlich müssen wir sein und feststellen, dass die Arbeit der Kreisfachberater in diesem Bereich neu strukturiert werden muss. Nur weil etwas in der Vergangenheit gut geklappt hat, heißt das nicht, dass die Verfahren noch heute funktionieren.

Vorrangig gilt es, die Kreisfachberater zu entlasten und ihnen die nötigen Freiräume für ihre eigentlichen Aufgaben zu schaffen. Es ist überhaupt nicht einzusehen, dass die Berater zu einer Art Flaschenhals werden, die Kooperationen im Wege stehen, anstatt sie zu befördern.

Viele Schulen machen es sich vielleicht auch zu einfach, indem sie auf lange Wartezeiten des Kreisfachberaters verweisen. Sie können den Kontakt zu den Verbänden durchaus selbst herstellen. Eine vermittelnde Instanz ist in Zeiten von Google und Telefonbuch doch nicht mehr erforderlich. An dieser Stelle wünsche ich mir mehr **Eigeninitiative der Schulen**.

Weiterhin wichtig ist die Vermittlung naturpädagogischer Inhalte, damit aus einem Ausflug auf den Bauernhof nicht einfach nur eines von vielen beliebigen Events wird, sondern die Kinder wirklich begreifen, was sie da sehen und anfassen. Damit Kinder Fragen stellen, bedarf es eines entsprechenden **naturpädagogischen Konzepts**.

Genau an dieser Stelle sind die Kreisfachberater gefragt. Derzeit werden sie noch als eine Art „Gelbe Seiten“ benutzt, und ihr eigentliches Know-how liegt brach. Das müssen wir ändern. Schließlich eignen sich nicht alle naturpädagogischen Angebote für alle Schulen. Vielmehr ist eine intensive Beratung unbedingt angezeigt. Naturpädagogik muss sich nicht unbedingt nur auf Fächer wie Sach- und Naturkunde beschränken, sondern kann mit einem geeigneten Konzept auch fächerübergreifend eingesetzt werden. Das kostet aber nun einmal Zeit, Zeit, die die Kreisfachberater zurzeit nicht haben.

Die Regionalisierung der Beratungsleistungen ist der Weg zur besseren Beratung. Ob allerdings die Standorte optimal gewählt sind, muss sich noch zeigen. Ich freue mich auf die Beratung im Bildungsausschuss.

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

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Für die Fraktion der CDU hat die Kollegin Barbara Ostmeister das Wort zu einem Dreiminutenbeitrag.

Barbara Ostmeier [CDU]:

Lassen Sie mich die Chance nutzen, noch etwas anzusprechen, weil noch so viele da sind. Zunächst einmal bedanke ich mich bei der Kollegin Erdmann für ihren Beitrag und die vielen Informationen, die wir heute bekommen haben. Mir war nicht bekannt, dass dort Gespräche geführt und Konzepte erarbeitet werden. Die Antwort auf die Kleine Anfrage hingegen bringt deutlich zum Ausdruck, dass die Entscheidung gefallen ist, sie abzuschaffen. Ich habe auch nicht behauptet, dass hier vorher gar keine Gespräche stattgefunden haben.

(Vereinzelter Beifall CDU)

Ich freue mich, dass Sie bestätigen, dass es offensichtlich intensive Gespräche mit den Kreisfachberatern gibt. Ich wünsche mir, dass die Ministerin dies vonseiten der Landesregierung auch bestätigt. Was Sie sagen, ist das eine. Was die Frau Ministerin sagt, ist das andere.

Wir können die Aufgaben der Kreisfachberater nicht nur auf die Koordination beschränken. Das haben die Beiträge auch gezeigt. Die Wertschätzung dieser Arbeit ist sehr groß. Deshalb bedanke ich mich bei allen, die sagen, dass die Arbeit wichtig ist.

Nun noch kurz etwas zu den Schwerpunkten, weil die **Haushaltsverantwortung** immer wieder gern beiseitegeschoben wird. Ich habe Ihnen das gestern schon gesagt. Vier Stunden sind das, was ein Haushalt durchaus verkraften kann. Bei diesem Haushaltsbudget, mit dem Sie heute arbeiten können, hätten wir die Kreisfachberater nicht abgeschafft. Das kann ich Ihnen sagen.

(Vereinzelter Beifall CDU - Wortmeldung
Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] - Zuruf Rasmus Andresen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Ja, das ist eine Aussage. Bei dieser Haushaltslage hätten wir sie nicht abgeschafft.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Frau Kollegin, gestatten Sie eine Bemerkung der Frau Abgeordneten Erdmann?

Barbara Ostmeier [CDU]:

Ich wusste, dass das noch einen Aufreger gibt. Das steht jetzt erst einmal so hier. Das können Sie mir so glauben. Ich habe auch vorher abgestimmt, dass ich das so sagen darf.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Frau Kollegin!

Barbara Ostmeier [CDU]:

Wir stimmen uns ab. Ich spreche auch für den agrarpolitischen Sprecher, für den bildungspolitischen Sprecher, für unseren parlamentarischen Fraktionsgeschäftsführer und für unseren Fraktionsvorsitzenden. Was meinen Sie denn?

Das zu der Aussage „Schwerpunkte setzen“.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Die Präsidentin würde gern auch einmal etwas sagen. Gestatten Sie, dass Frau Erdmann eine Bemerkung macht oder eine Frage stellt?

Barbara Ostmeier [CDU]:

Ich habe das erwartet. Gern.

Anke Erdmann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist eher eine Bemerkung. Frau Kollegin Ostmeier, Ihnen ist schon bewusst, dass wir bei Ihren Sparplänen mindestens 200 Stellen weniger im System hätten.

Der zweite Punkt betrifft die Frage des Gesamtkonzeptes, auf das ich noch einmal eingehen möchte. Wie gesagt, Herr Koch ist nicht da. Wir waren vor Kurzem auf einer Podiumsdiskussion zum Thema „Sport“. Da haben Sie die ziemlich kesse Aussage getroffen, dass Sie den **Sport** aus der **Kontingentsstudenten**tafel herausnehmen wollen. Insofern sind wir gespannt auf Ihre Haushaltsanträge. Mir ist klar, dass die Kontingentsstudenten-tafel und der Sport eine ganz andere Größenordnung betreffen. Ich glaube, wir kommen hierbei auf einen gemeinsamen Weg. Ich glaube, das muss man aber auch einmal als Paket sehen. Mir geht es darum, dass man nicht auf der einen Seite immer nur sagt, wem man etwas Gutes tut, aber auf der anderen Seite den Kontext vergisst.

(Beifall Dr. Marret Bohn [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

(Barbara Ostmeier)

- Gott sei Dank haben wir die gleiche sportpolitische Veranstaltung besucht. Ich weiß genau, was ich gesagt habe. Ich habe nicht gesagt, dass das abgeschafft wird. Vielmehr habe ich ganz eindeutig gesagt, dass ich mich dafür einsetzen werde, dass der Sport mehr Gewicht in der Schule bekommt und dass man den Wunsch der Sportlehrer, über die Kontingenzstundentafel nachzudenken, ernst nehmen muss. Das werde ich weiter in die Gespräche einbringen. Ich habe nicht gesagt, dass das kommt. Das weiß ich ganz genau.

Zum Schluss haben wir auch Abschlussstatements abgegeben. Sie haben noch andere Sachen gesagt, die ich hier gar nicht wiedergeben möchte.

(Zuruf CDU: Was denn? - Heiterkeit CDU)

Ich finde es aber schön, dass Sie bestätigen, dass die Bildung für nachhaltige Entwicklung neben der Inklusion ein Thema ist, das wir weiter miteinander bearbeiten wollen.

Frau Ministerin, ich habe in meiner Rede viele Fragen gestellt. Außerdem habe ich in meiner Rede nicht ein einziges Mal mit Vorwürfen gearbeitet. Ich habe aber nicht ein einziges Mal feststellen können, dass Sie meinem Redebeitrag oder einem anderen Redebeitrag zu diesem Thema in diesem Hause Ihre Aufmerksamkeit geschenkt haben. Ich freue mich aber darauf, heute Ihre Antworten zu hören. Vor allem freue ich mich auf Planungssicherheit für die Schulen, damit klar ist, ob die Gespräche Aussicht auf Erfolg haben oder ob Ihre Entscheidung feststeht. - Danke.

(Vereinzelter Beifall CDU)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Das Wort hat Frau Ministerin Dr. Wende.

Dr. Waltraud Wende, Ministerin für Bildung und Wissenschaft:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Abgeordnete! **Natur- und Umwelterziehung** sowie die **Bildung für nachhaltige Entwicklung** sind als Themen an unseren Schulen längst verankert, und zwar in den Lehrplänen, in den Schulprogrammen sowie in zahlreichen außerschulischen Aktivitäten und Projekten.

Dabei geht es zum Beispiel um Solaranlagen auf dem Schuldach, die Videobeobachtung von Nistplätzen, Gewässeruntersuchungen oder fair gehandelte Lebensmittel. Dabei tragen Lehrkräfte die

nachhaltige Entwicklung in die Schulen hinein, in den Unterricht und in die Ganztagsangebote.

Dafür benötigen sie **Hilfestellungen**, Unterrichtsmaterialien und Ideenpools, aber auch Kontaktadressen von möglichen außerschulischen Partnern. Hierbei haben sich in den vergangenen Jahren die **Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberater** unbestritten große Verdienste erworben. Dass wir mittlerweile 280 zertifizierte Zukunftsschulen haben, ist ebenfalls zu einem großen Teil dem Engagement der Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberater zu verdanken.

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

Diese Verdienste werden von niemandem in Abrede gestellt, wie die heutigen Debattenbeiträge noch einmal eindrucksvoll belegen. Und niemand hat die Absicht, die Unterstützung der Schulen in diesem Bereich einzustellen.

Aber auch die engagierteste Arbeit kann und muss weiterentwickelt werden. Wir haben deshalb in den vergangenen Wochen erneut ein **Gespräch** mit Vertreterinnen und Vertretern der Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberatern für Natur und Umwelt geführt.

Meine Damen und Herren, es bestand große Einigkeit darüber, dass durch zahlreiche **organisatorische Aufgaben** die **inhaltliche Arbeit** zu kurz kommt, dass die Zertifizierung der 280 Zukunftsschulen eine gute Grundlage bildet, um die inhaltliche Arbeit weiterzuentwickeln, dass es das Ziel sein muss, nachhaltige Bildung in den einzelnen Fächern zu implementieren, dass dafür Fortbildungs- und Vernetzungsangebote notwendig sind, dass hierfür in Anlehnung an die guten Erfahrungen mit den SINUS-Projekten eine regionale Fortbildungsplattform aufgebaut werden soll, um den großen Sachverstand zu bündeln und einen effektiven Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Schulen zu erreichen, und dass die Zusammenarbeit von Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberatern, von IQSH-Schulen und außerschulischen Einrichtungen noch verbessert werden sollte. Denn alle die genannten Gruppen ergänzen sich und erreichen gemeinsam sehr viel mehr als jeder für sich allein. Weiterhin bestand Einigung, dass trotz notwendiger Veränderungen selbstverständlich an das Erreichte angeknüpft werden soll, um die kurz skizzierte Weiterentwicklung optimal zu gestalten.

Wir haben uns mit den Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberatern darauf verständigt, dass sie ge-

(Ministerin Dr. Waltraud Wende)

meinsam mit den fachlich zuständigen Kolleginnen und Kollegen des MBW und dem IQSH bis zur Sommerpause eine **inhaltliche Konzeption** erarbeiten. Dabei werden auch alle anderen wichtigen Partner einbezogen. Dieses Konzept soll im kommenden Schuljahr erprobt werden, die aufgewendeten Stunden werden die Kreisfachberaterinnen und Kreisfachberater dokumentieren. Bis dahin werden keine Veränderungen bei der Vergabe von Ausgleichsstunden vorgenommen.

(Beifall CDU)

Sobald uns das entwickelte Konzept vorliegt, werde ich gern den Bildungsausschuss darüber informieren. Ich bin zuversichtlich, dass wir einen breiten Konsens in dieser Sache erzielen werden.

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

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Vielen Dank, Frau Ministerin. - Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Deshalb schließe ich die Beratung.

Es ist beantragt worden, den Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 18/1734, an den Bildungsausschuss zu überweisen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Damit ist dies einstimmig so beschlossen.

Jetzt muss ich noch einmal den Tagesordnungspunkt 34 aufrufen. Bei dem sehr zügigen Abschluss der gestrigen Tagung ist es unter meiner - an dieser Stelle fehlerhaften - Sitzungsleitung dazu gekommen, dass wir einen Punkt nicht richtig abgestimmt haben. Das machen wir jetzt formal noch einmal neu. Ich habe mich auf ein Zuwinken verlassen, das jedoch nicht ausreichend ist.

Ich rufe daher Tagesordnungspunkt 34 a) auf:

Keine zusätzliche Behörde in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/1457

Bericht und Beschlussempfehlung des Umwelt- und Agrarausschusses
Drucksache 18/1590

Ich erteile zunächst dem Berichterstatter des Umwelt- und Agrarausschusses, dem Abgeordneten Hauke Göttisch, das Wort.

Hauke Göttisch [CDU]:

Frau Präsidentin! Der Antrag der CDU hat sich erledigt.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Ich danke dem Berichterstatter. - Der Ausschuss empfiehlt also, den Antrag mit Zustimmung der Antragsteller für erledigt zu erklären. Wer diesem so zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Damit ist dies einstimmig so beschlossen.

Wir kommen zum Tagesordnungspunkt 35:

Mehr Leichte Sprache in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 18/496

Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses
Drucksache 18/1744

Hierzu gibt es jetzt verschiedene Hinweise. Ich erhalte die Nachricht, dass dieser Tagesordnungspunkt vertagt und in der nächsten Sitzung wieder aufgerufen werden soll. - Das ist nach Verständigung aller Ihre übereinstimmende Meinung. Darüber lassen wir jetzt abstimmen, ob dem wirklich so ist. Wer diesen Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung vertagen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Damit wäre auch diese Vertagung erfolgt.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die Sammeldrucksache:

Sammeldrucksache über Vorlagen gemäß § 63 Abs. 1 a der Geschäftsordnung des Schleswig-Holsteinischen Landtags

Drucksache 18/1736

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 18/1736. Voraussetzung für die Abstimmung ist, dass keine Abgeordnete oder kein Abgeordneter dem widerspricht. - Das ist offenbar auch nicht der Fall.

Wer mit der Übernahme der Empfehlungen entsprechend der Sammeldrucksache 18/1736 einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Ge-

(Vizepräsidentin Marlies Fritzen)

genprobe! - Enthaltungen? - Damit hat der Landtag diese Empfehlungen einstimmig bestätigt.

Meine Damen und Herren, die Sonne scheint, wir sind am Ende unserer Tagung. Mir bleibt jetzt, Ihnen eine schöne Osterpause und schöne Ferien zu wünschen. Alles Gute bis zur nächsten Tagung, die vom 14. bis 16. Mai 2014 stattfinden wird.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss: 13:37 Uhr