



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

## **Wirtschaftsausschuss**

19. Wahlperiode - 12. Sitzung

am Mittwoch, dem 28. Februar 2018, 10:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 383 des Landtags

**Anwesende Abgeordnete**

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	Vorsitzende/r
Andreas Hein (CDU)	
Klaus Jensen (CDU)	
Lukas Kilian (CDU)	
Peer Knöfler (CDU)	i. V. von Hartmut Hamerich
Thomas Hölck (SPD)	
Kerstin Metzner (SPD)	
Kai Vogel (SPD)	
Kay Richert (FDP)	
Claus Schaffer (AfD)	i. V. von Volker Schnurrbusch
Flemming Meyer (SSW)	

**Weitere Abgeordnete**

Hans-Jörn Arp (CDU)  
Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Oliver Kumbartzky (FDP)

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

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Entwurf eines Länderabkommens zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg über die Finanzierung und Vergabe der Leistungsphasen 6 und 7 zum Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S 4 (Ost) von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Mündliche Anhörung</b>	<b>5</b>
	<b>Keine Tagesmaut auf den Inseln und Halligen</b>	<b>5</b>
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/311	
<b>3.</b>	<b>Planungsverfahren für die Infrastruktur beschleunigen</b>	<b>19</b>
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/14	
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/94	
<b>4.</b>	<b>Elektromobilität technologieoffen voranbringen</b>	<b>21</b>
	Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/453	
	Änderungsantrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/475	
	<b>Die Strategie für Elektromobilität technologieoffen und nutzerorientiert voranbringen</b>	<b>21</b>
	Alternativantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/477	
<b>5.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>23</b>

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

**1. Entwurf eines Länderabkommens zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg über die Finanzierung und Vergabe der Leistungsphasen 6 und 7 zum Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S 4 (Ost) von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe**

hierzu: [Umdruck 19/632](#)

Herr Dr. Rohlf, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, führt kurz in die schriftliche Vorlage, [Umdruck 19/632](#), ein.

In der anschließenden Aussprache begrüßt zunächst Abg. Vogel das Vorhaben des Neu- und Ausbaus der S-Bahnlinie S 4 (Ost). Von großem Interesse in diesem Zusammenhang sei für Schleswig-Holstein die Höhe der Beteiligung des Bundes. Er fragt, ob es im Hinblick darauf neue Erkenntnisse gebe. - St. Dr. Rohlf antwortet, die Landesregierung befinde sich in intensiven Gesprächen mit dem Bund. Derzeit gebe es keine neuen Ergebnisse zum Thema Kosten-Nutzen-Analyse. Auf der Fachebene seien die Gespräche an ihre Grenzen gestoßen, da gebe es nach wie vor unterschiedliche Sichtweise. So sei die Strecke aus Sicht des Bundes nach wie vor als Nachverkehrsstrecke einzuordnen, das Land Schleswig-Holstein betrachte die Strecke als wichtigen Bestandteil der Verkehrsführung der Festen Fehmarnbelt-Querung. Es bedürfe jetzt wohl einer politischen Entscheidung des Deutschen Bundestages. Das Ergebnis der Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene zu diesem Thema gehe aus seiner Sicht in die richtige Richtung.

Der Wirtschaftsausschuss nimmt die schriftliche Vorlage, [Umdruck 19/632](#), zur Kenntnis und empfiehlt dem Finanzausschuss, dem Länderabkommen zuzustimmen.

## 2. Mündliche Anhörung

### Keine Tagesmaut auf den Inseln und Halligen

Antrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/311](#)

(überwiesen am 16. November 2017)

hierzu: [Umdrucke 19/345](#), [19/544](#), [19/650](#), [19/652](#), [19/677](#), [19/679](#),  
[19/680](#), [19/681](#)

#### **Nordsee-Tourismus-Service GmbH**

Frank Ketter, Geschäftsführer

[Umdruck 19/679](#)

Herr Ketter, Geschäftsführer der Nordsee-Tourismus-Service GmbH, betont zu Beginn seiner Ausführungen, in der Diskussion gehe es nicht um die Neueinführung einer Tourismus-Maut - wie es in der Öffentlichkeit teilweise dargestellt werde -, sondern darum, die bereits bestehende Möglichkeit der Einziehung einer Tageskurabgabe von den Gästen sinnvoller auszugestalten beziehungsweise effektiver umzusetzen. Sodann trägt er den Inhalt der schriftlichen Stellungnahme, [Umdruck 19/679](#), vor.

#### **Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V.**

Dr. Catrin Homp, Geschäftsführerin

[Umdruck 19/680](#)

Frau Dr. Homp, Geschäftsführerin des Tourismusverbands Schleswig-Holstein e.V., schließt sich den Ausführungen ihres Vorredners zur Bedeutung der Kurabgabe an. Diese finanziellen Mittel seien für Investitionen in den Tourismus im Land außerordentlich wichtig. Die positiven Entwicklungen der letzten Jahre, die durch die Tourismusstrategie ausgelöst und dann durch eine Reihe von Investitionen der Kommunen in ihre Infrastruktur im Tourismus fortgeführt worden seien, müssten weiter am Laufen gehalten werden. Das werde nur gelingen, wenn den Kommunen auch ausreichender finanzieller Spielraum zur Verfügung stehe, um in diesem wichtigen Bereich, ein großer Wirtschaftsfaktor für das gesamte Land, auch zu investieren. Der Gesetzgeber könne das den Kommunen erleichtern, indem er Rahmenbedingun-

gen schaffe, das Einziehen der Kurabgabe, insbesondere auch bei Tagestouristen, zu optimieren. Vor diesem Hintergrund plädiere der Tourismusverband Schleswig-Holstein dafür, eine Änderung des Kommunalabgabengesetzes dahingehend vorzunehmen, die es künftig den Kommunen ermögliche, in ihren Kurabgabesatzungen den Verkehrsträgern, die geschäftsmäßig Gäste auf die Inseln und Halligen beförderten, Mitwirkungspflichten bei der Einziehung und Abführung der Kurabgabe aufzuerlegen. Im Folgenden trägt sie die Kernpunkte der schriftlichen Stellungnahme, [Umdruck 19/680](#), vor.

\* \* \*

In der anschließenden Aussprache beantwortet Herr Ketter eine Frage von Abg. Dr. Tietze dahingehend, dass die Einziehung der Kurabgabe über die Gastgeber für Übernachtungsgäste in den Kommunen unterschiedlich gelöst werde. Teilweise bekämen die Gastgeber für die Einziehung eine Aufwandsentschädigung. Eine entsprechende Entlohnung müsse natürlich auch im Zusammenhang mit der diskutierten Einziehung durch die Verkehrsträger bei der Ausgestaltung berücksichtigt werden. Über die Ausgestaltung müsse im Einzelnen noch gesprochen werden. Es sei sicherlich nicht zumutbar, dass beispielsweise die Fähranbieter dann auch Kontrollfunktionen ausübten. Es gebe den Vorschlag, dass die Tageskurabgabe zukünftig immer im Fahrpreis mit ausgewiesen werde und die Kommunen dann dafür zuständig seien, denjenigen, die zur Abgabe nicht verpflichtet seien, diese zurückzuerstatten.

Abg. Vogel bedauert es, dass kein Vertreter aus dem niedersächsischen Tourismusbereich an der Anhörung teilnehme, denn dort funktioniere die Einziehung über die Reedereien für die Ostfriesischen Inseln doch offenbar gut. - Auf Nachfrage von Abg. Hölck erklärt Herr Ketter, es gebe keine Rückmeldung der niedersächsischen Reedereien zu den Auswirkungen der Regelung in Niedersachsen. Die ihm vorliegenden Rückmeldungen von einigen Touristikkern seien unterschiedlich. Seinem Eindruck nach funktioniere das auf den Inseln Norderney und Juist gut, auf anderen Inseln weniger gut. Auch dort würden natürlich die gleichen Diskussionen geführt wie jetzt hier in Schleswig-Holstein, und die Neuregelung habe sich noch nicht überall eingespielt.

Abg. Kilian merkt an, wenn die Reedereien zwar kassieren, aber nicht kontrollieren sollten und die Kommunen für die Rückzahlung bei nicht verpflichteten Personen zur Zahlung der Kurabgabe zuständig blieben, stelle sich die Fragen, ob das nicht zu einem riesigen bürokrati-

tischen Aufwand für die Kommunen führe und ob dann im Endeffekt tatsächlich für die Kommunen auch finanziell ein Plus zu verzeichnen sein werde.

Zur Frage von Abg. Vogel, welche Gespräche zur Umsetzung des Wunsches, dass die Verkehrsträger die Einziehung der Kurabgabe für Tagesgäste übernehmen, bislang stattgefunden hätten, verweist Frau Homp auf die Vertreter der Kommunen in der nächsten Runde der Anhörung.

Abg. Kilian möchte wissen, warum das Aufstellen von Automaten eine schlechtere Lösung darstelle als die Einziehung über die Verkehrsträger. - Frau Homp antwortet, diese Lösung sei aufwändiger, lückenhafter, ungerechter und nicht so servicefreundlich für die Gäste wie die präferierte Lösung der Einziehung über die Verkehrsträger. Wenn bereits am Fähranleger beim Kauf des Fahrscheins die Kurabgabe mit entrichtet werde, müsse man den Gast im weiteren Verlauf seines Aufenthalts sozusagen nicht mehr belästigen. Es müsse nicht kontrolliert werden, und es müsse von ihm auch nicht noch einmal zusätzlich eine Zahlung an anderer Stelle geleistet werden. Entscheidend sei aus ihrer Sicht die Kommunikation und Werbung für die Abgabe gegenüber den Touristen und dass die Reedereien in ihrem Geschäftsbereich durch diese Maßnahme nicht unangemessen belastet würden.

Abg. Dr. Tietze regt an, Zusatzleistungen, wie beispielsweise die freie Nutzung des ÖPNV, mit der Kurabgabe zu verbinden und darüber einen Anreiz für die Touristen zu schaffen, diese auch zu zahlen. - Herr Ketter gibt zu bedenken, dass sich dadurch dann gegebenenfalls die Kurabgabe erhöhen werde. Das sei auf jeden Fall ein spannendes Thema, und seiner Erfahrung nach schätzten es die Gäste sehr, wenn sie über die Kurabgabe dann auch in den Genuss von weiteren Ermäßigungen oder sogar kostenlosen Leistungen kämen.

Abg. Kumbartzky möchte wissen, welche Unterschiede es bei der Durchsetzung der Abgabepflicht zur Kurabgabe auf den Inseln derzeit gebe. Provokant könne man ja sagen, manche Insel scheine das bisher nicht intensiv genug verfolgt zu haben, und deshalb forderten sie jetzt einfach, dass die Reedereien der Fähren diesen unangenehmen Job für sie erledigten. - Hierzu verweist Herr Ketter auf die Vertreter der Kommunen in der zweiten Anhörungsrunde. Sein Eindruck sei, dass bisher überwiegend auf Freiwilligkeit gesetzt worden sei. Eine eigene Infrastruktur für die Einziehung zu schaffen, beispielsweise durch Automaten, sei auch sehr aufwändig.

Herr Ketter hält es für spekulativ - eine Frage von Abg. Jensen -, dass durch den Aufschlag der Kurabgabe auf den Ticketpreis und die dadurch für den Touristen reelle Erhöhung der Preise der Umsatz der Reedereien zurückgehen werde. Hierzu gebe es aber auch aus Niedersachsen keine verlässlichen Aussagen.

### **Insel- und Halligkonferenz e.V.**

Jürgen Jungclaus, Vorstandsmitglied

[Umdrucke 19/345](#) und 19/652

Herr Jungclaus, Vorstandsmitglied der Insel- und Halligkonferenz e.V., trägt die Kernpunkte der schriftlichen Stellungnahmen, [Umdrucke 19/345](#) und 19/652, vor. Dabei betont er noch einmal, dass es ein großes Anliegen der Insel- und Halligkonferenz sei, zu einer Änderung des Kommunalabgabengesetzes zu kommen, mit der die Einführung einer durch die Reedereien eingetriebenen Tagesmaut für die Insel- und Halligbesucher erfolge. Dabei gehe es um eine Verfahrensoptimierung, um die für die Inseln und Halligen wichtige Einnahmequelle der Kurabgabe noch besser ausschöpfen zu können. Wichtig sei allerdings auch, dass eine praxisnahe Lösung gefunden werde, die die Verkehrsanbieter so wenig wie möglich belaste. So sei es aus seiner Sicht nicht Aufgabe der Verkehrsbetriebe, die Differenzierung und Beachtung von Sonderfällen bei der Erhebung der Kurabgabe zu kontrollieren, für diesen Bereich blieben die Kommunen zuständig.

### **Kreis Nordfriesland**

Dieter Harrsen, Landrat

[Umdruck 19/681](#)

Herr Harrsen, Landrat des Kreises Nordfriesland, verweist auf den Beschluss des Wirtschaftsausschusses des Kreises Nordfriesland vom 27. Februar 2018, [Umdruck 19/681](#). Der Wirtschaftsausschuss habe sich mit einem Votum von acht zu zwei für eine Änderung des Kommunalabgabengesetzes entsprechend der niedersächsischen Regelung ausgesprochen. Über die Einbeziehung der Verkehrsbetriebe in die Einziehung der Kurabgabe werde

seit über zehn Jahren diskutiert. Bislang sei man jedoch noch zu keiner Lösung gekommen. Nur eine gesetzliche Regelung werde helfen, hier voranzukommen. Die Landesregierung betone immer wieder, dass sie die kommunale Selbstverwaltung stärken und ihre Autonomie sichern wolle. Mit der entsprechenden gesetzlichen Änderung könne das Land jetzt zeigen, dass es das ernst nehme. Es gehe darum, den Gemeinden die Möglichkeit zu eröffnen, Verkehrsträger mit einzubinden. Die Resolution enthalte auch den Wunsch an den Landesgesetzgeber, in dem Gesetz dann auch eine angemessene Provision für die zur Einziehung verpflichteten Dritten bei der Kurabgabe vorzusehen.

### **Hallig Hooge**

Matthias Piepgras, Bürgermeister

Herr Piepgras, Bürgermeister Hallig Hooge, berichtet, dass er vor etwa acht Jahren angefangen habe, Gespräche mit allen Beteiligten darüber zu führen, dass es den Wunsch der Gemeinde nach Einbindung der Verkehrsträger in die Erhebung der Kurabgabe gebe. Er habe sich über die Jahre intensiv mit diesem Thema befasst, und aus seiner Sicht seien bereits alle Fragen in diesem Zusammenhang hoch- und runterdiskutiert worden. Es sei für ihn nicht einzusehen, warum man in Schleswig-Holstein dem positiven Beispiel von Niedersachsen hier nicht folgen wolle. Ein Fazit der von ihm geführten zahlreichen Gespräche sei für ihn: Wer etwas will, suche Wege, wer etwas nicht wolle, suche Gründe.

Herr Piepgras verweist zu vielen bereits in dieser Anhörung diskutierten Fragen auf das Beispiel Niedersachsen, wo für viele dieser Fragen bereits entsprechende Lösungen und Regelungen gefunden worden seien. Man finde einen Weg, wenn man etwas umsetzen wolle, da sei er sicher, auch in dem vorliegenden Fall. Er bedanke sich bei allen, die sich für dieses Vorhaben einsetzten.

\* \* \*

Abg. Kilian merkt an, wenn er sich die Beiträge in der heutigen Anhörung anhöre, habe er den Eindruck, dass in diesem Fall eine Mediation vielleicht hilfreicher wäre als eine Geset-

zesänderung. Fraglich sei doch, ob überhaupt eine Gesetzesänderung erforderlich sei oder ob man nicht auch auf freiwilliger Basis ein entsprechendes Verfahren etablieren könne.

Im Zusammenhang mit einer weiteren Nachfrage von Abg. Kilian führt Herr Piepgras aus, es sei unsinnig, wenn 70 % der eingenommenen Kurabgabe dann dafür ausgegeben werden müsse, um das Geld einzusammeln und das Verfahren zu kontrollieren. Deshalb müssten andere Wege beschritten werden. Das KAG biete jetzt bereits die Möglichkeit, zur Einziehung der Kurtaxe Vermieter heranzuziehen. Warum solle dies nicht für die Tagesgäste auch auf weitere Personenkreise, nämlich die Verkehrsträger, ausgeweitet werden? Nachdem sechs Jahren lang diskutiert und keine Lösung gefunden worden sei, sei es aus seiner Sicht jetzt ein probates und schlaues Mittel, über die Gesetzesänderung hier endlich einen Schritt weiterzukommen.

Auf eine Frage von Abg. Hein antwortet Herr Piepgras, auf der Hallig Hooge mache der Handwerkeranteil an den Besuchern durchschnittlich etwa 2 bis 3 % aus. Für diese geringe Personenzahl Befreiungen auszustellen, sei für die Kommunen also nur mit einem geringen Aufwand verbunden. - Herr Jungclaus berichtet, dass die Ausnahmen von der Tageskurabgabepflicht auf Amrum etwa 3 bis 4 % ausmachten.

Abg. Kumbartzky möchte wissen, über welche Summen Tageskurabgabe man hier rede. - Herr Jungclaus antwortet, für die Insel Amrum habe man hochgerechnet, dass jährlich rund 200.000 € an Kurtaxeinnahmen verlorengingen, wenn man es nicht schaffe, die Tagesgäste mit einzubeziehen.

Abg. Jensen möchte wissen, was auf freiwilliger Basis zwischen den Reedereien und den Kommunen vereinbart worden sei, wie die Kommunen bisher die Tageskurabgabe eingezogen hätten und ob zur Umsetzung des Wunsches der Kommunen tatsächlich eine Änderung des KAG unabdingbar sei. - Herr Jungclaus antwortet, es müsse versucht werden, durch eine Kanalisierung den Aufwand für die Kontrollen und die Einziehung möglichst gering zu halten. Deshalb müsse man die Kurabgabe schon vor dem oder bei dem Betreten der Inseln und Halligen erheben. Mit diesem Wunsch, sie entsprechend einzubinden, sei man immer wieder an die Reedereien herangetreten. Eine Basis für weitere Gespräche mit den Reedereien sehe er nur, wenn auch eine entsprechende Gesetzesänderung verabschiedet werde. Er betont noch einmal, dass es nicht darum gehe, die Reedereien in die Pflicht zu nehmen und sie auf den Kosten, die ihnen dadurch entstünden, dann sitzen zu lassen.

Abg. Dr. Tietze fragt nach konkreten Umsetzungsschritten und -plänen, sollte eine entsprechende Änderung jetzt zeitnah umgesetzt werden. Außerdem möchte er wissen, welche der in Rede stehenden Kommunen eine entsprechende Vereinbarung mit den Reedereien vielleicht eher realisieren werde als andere. - Herr Harrsen erklärt, die Umsetzung vor Ort sei Sache der jeweiligen Kommune. Wichtig sei, dass das Kommunalabgabengesetz zunächst einmal die Möglichkeit eröffne. Die kommunalen Finanzausschüsse müssten dann über entsprechende Regelungen und Vereinbarungen beraten und auch darüber, wie man hier gegebenenfalls zu technischen Lösungen kommen könne. Außerdem müsse man das Gespräch mit den Reedereien suchen, um möglichst zu einer freiwilligen Vereinbarung zu kommen. Die Lebenswirklichkeit sage ihm aber, dass man nur zu einer Freiwilligkeit kommen könne, wenn es auch die Möglichkeit zum Zwang gebe. - Herr Piepgras ergänzt, aus seiner Sicht gebe es technische Lösungen für die Umsetzung, die relativ einfach und schnell einzuführen seien. Er halte die Einziehung der Kurabgabe für die Tagesgäste in dieser Form für eine Übergangslösung, am Ende müsse man dazu kommen, den Mehrwert der Kurabgabe durch Einbeziehung weiterer Angebote, insbesondere von Verkehrsleistungen, zu erhöhen. Dann müsse man gegebenenfalls auch über andere Einzugsmöglichkeiten nachdenken. - Auch Herr Jungclaus hält eine zeitnahe Umsetzung, sollte eine entsprechende Neuregelung kommen, für realistisch. Hierüber müsse dann aber natürlich jede Gemeinde selbst entscheiden. Dass die Umsetzung in enger Absprache mit den Reedereien und Verkehrsträgern vor Ort erfolgen müsse, sei ebenfalls klar. Er rechne damit, dass in diesem Zusammenhang dann sicher auch noch das eine oder andere Problem auftauchen werde, das gelöst werden müsse.

Abg. Vogel merkt an, ihm leuchte immer noch nicht ein, warum es bei den bisherigen Gesprächen mit den Verkehrsträgern offenbar so viele Probleme gegeben habe. - Herr Piepgras hält eine Moderation in dem Verfahren für sehr wichtig. Selbst wenn es zu einer Gesetzesänderung käme, sei es für die Kommunen vor Ort sicher hilfreich, wenn bei den weiteren Gesprächen mit den Verkehrsträgern auch eine Unterstützung durch die Landespolitik erfolgen könnte. Er wünsche sich, dass sich die Landesregierung in diesem Bereich noch mehr engagiere.

Im Zusammenhang mit Fragen von Abg. Vogel und Abg. Hölck, wie eine Unterscheidung zwischen Tages- und Übernachtungsgästen sowie zwischen kurabgabepflichtigen und nicht kurabgabepflichtigen Personen gemacht werden solle, führt Herr Jungclaus aus, der Personenkreis für Ausnahmen von der Kurabgabe sei klar umrissen, und zwar in den jeweils exis-

tierenden örtlichen Satzungen. Von daher sei die Abgrenzung nicht schwer und bereits eindeutig geregelt. - Herr Piepgras führt aus, eine Unterscheidung zwischen Tages- und Übernachtungsgast benötige man nicht, wenn man gleich im Fährpreis die Kurabgabe für den ersten Tag inkludiere. Bei Gästen, die dann längere Zeit auf der Insel oder Hallig verblieben, werde dann ab der zweiten Nacht die Kurabgabe - wie bisher auch - durch den Vermieter eingezogen.

Abg. Meyer spricht die Chancengleichheit an, die aus seiner Sicht bei einer Änderung des KAG dann vielleicht für die Inselgemeinden im Vergleich zu ihren niedersächsischen Konkurrenten gelte, jedoch nicht gegenüber den Festlandsgemeinden. - Herr Piepgras merkt an, er vertrete hier eine schleswig-holsteinische Inselgemeinde und sei nicht für die Einhaltung der Chancengleichheit für alle Kommunen im Land zuständig, hierfür sei die Landespolitik zuständig.

Die Nachfrage von Abg. Jensen, ob, sollte eine freiwillige Vereinbarung mit den Reedereien nicht realisiert werden können, die Gemeinden planten, dann zu einem Zwang zu kommen, beantwortet Herr Jungclaus dahingehend, Zielsetzung sei, zeitnah zu einer Umsetzung zu kommen. Wie der Umsetzungsstand in den einzelnen Gemeinden und ihre Gespräche mit den Verkehrsträgern hierzu jeweils aussähen, könne er nicht sagen. Die gesetzliche Grundlage sei wichtig, um auf Vertragsbasis zu einer gemeinsamen Vereinbarung kommen zu können. Wenn keine einvernehmliche Lösung mit den Reedereien gefunden werden könnte, könne er sich nicht vorstellen, dass eine Kommune sich in die Belange einer Reederei dahingehend einmischen werde, ihre Arbeitsabläufe zu bestimmen.

\* \* \*

**Neue Pellwormer Dampfschiffahrts GmbH**

Sven Frener, Geschäftsführer

**Reederei Adlerschiffe GmbH & Co. KG**

Sven Paulsen, Geschäftsführer

**Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH**

Axel Meynköhn, Geschäftsführer

[Umdruck 19/650](#)

Herr Meynköhn, Geschäftsführer der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, stellt einleitend fest, die Insel- und Halligreedereien hielten die von den Kommunen und der Insel- und Halligkonferenz vorgetragene Änderung des kommunalen Abgabengesetzes zur Einfügung einer Ermächtigungsregelung, die es den Gemeinden ermögliche, in ihren Kurabgabensatzungen Reedereien sowie Betreibern von Flug- und Bahnlinien die Erhebungspflicht bei der Einziehung und Abführung der Kurabgabe für Tagesgäste aufzuerlegen, für ein Bürokratie- und Kontrollmonster.

Neben den in der schriftlichen Stellungnahme der Reedereien, [Umdruck 19/650](#), niedergelegten Argumenten gegen diese Regelung moniert Herr Meynköhn insbesondere, dass die Reedereien von den Kommunen - auch nicht vom Wirtschaftsausschuss des Kreises Nordfriesland vor Verabschiedung seiner Resolution - nicht angehört und in ihre Überlegungen mit einbezogen worden seien. So sei bislang keine einzige Einladung an einen Reedereivertreter ausgesprochen worden, um über diesen Wunsch zu sprechen. Auch die Insel- und Halligkonferenz habe nicht den Kontakt mit den Reedern gesucht. Richtig sei, dass es mehrfach eher freundschaftliche, aber auch kontroverse Gespräche von ihm mit Herrn Piepgras gegeben habe sowie auch zwei Gespräche mit dem Amt von Amrum. Es habe jedoch keinerlei offizielle Einbindung der Reedereien in die Überlegungen gegeben.

Herr Meynköhn berichtet weiter, dass es für die Insel Föhr einen Entwurf einer bereits ausgehandelte Vereinbarung mit der Wyker Dampfschiffs-Reederei gebe. Nach dem aktuellen Beschluss der Insel- und Halligkonferenz sei jedoch die Unterzeichnung durch die Reederei

zunächst zurückgestellt worden. Wenn sich hierzu eine Klärung ergebe, sei der WDR selbstverständlich bereit, diese Vereinbarung auch umzusetzen.

Herr Meynköhn merkt weiter an, es ärgere ihn gewaltig, dass bislang von den Inselgemeinden wenig dafür getan worden sei, die Kurabgabe auch von Tagesgästen einzuziehen. Hierzu habe es nicht einmal spezielle Hinweise für die Gäste gegeben. Jetzt solle eine Gesetzesänderung, analog zu Niedersachsen, hier sozusagen der erste Aufschlag sein. Seinen Informationen nach laufe das Verfahren in Niedersachsen nicht optimal. Er habe von der Reederei Frisia gehört, dass diese so schnell wie möglich aus der Vereinbarung wieder aussteigen wolle. Insofern könne er die positiven Erfahrungen in Niedersachsen nicht bestätigen.

Er betont, dass es den Reedereien wichtig sei, dass man hier zu freiwilligen Lösungen komme und insbesondere von den Kommunen dann auch im Vorwege die Tagesgäste über die Tageskurabgabe umfassend aufgeklärt und ihnen die entsprechenden Möglichkeiten der Abgabe verdeutlicht würden. Es könne nicht sein, dass die Inseln und Halligen weiter damit würben, sie seien Orte der Freiheit, um es dann den Reedereivertretern zu überlassen, auf dem Festland die unangenehmen Diskussionen mit den Touristen darüber zu führen, ob sie abgabepflichtig seien oder nicht. Es sei auch nicht einzusehen, dass die privilegierte Lage von Inseln und Halligen jetzt von ihnen ausgenutzt werde, indem sie ihre Hausaufgaben nicht machten, anders als viele Festlandsgemeinden, die die Einziehung der Tageskurabgabe bereits anderweitig realisiert hätten.

Außerdem stelle die Beauftragung der Insel- und Halligreeder mit der Einziehung der Kurabgabe einen Eingriff in den unternehmerischen Betrieb der Reedereien dar. Die Erhöhung des Endfahrpreises um den Teil der Tageskurabgabe stelle aus Sicht des Gastes eine Erhöhung des Fahrpreises dar. Dem sei es egal, woraus sich der Preis im Einzelnen zusammensetze. Vor diesem Hintergrund machten sich die Reeder verständlicherweise große Sorgen um die Attraktivität ihrer Angebote.

Herr Paulsen, Geschäftsführer Reederei Adlerschiffe, knüpft an die Ausführungen seines Vorredners an und betont noch einmal die schwierige Situation der Reeder gerade im Bereich des Ausflugstourismus. Dieser stelle keinen wachsenden Markt dar, sondern stagniere in den letzten Jahren. Die Reedereien unternähmen deshalb große Anstrengungen, um die abnehmende Attraktivität aufzufangen. Hier sei die Erhöhung des Preises - jedenfalls aus

Sicht des Gastes - durch den Aufschlag einer Tageskurabgabe natürlich alles andere als hilfreich.

Er plädiert dafür, die Kurabgabe insgesamt auf neue Beine zu stellen und durch eine entsprechende Vernetzung endlich dafür zu sorgen, dass Gäste, die schon an anderer Stelle Kurabgabe gezahlt hätten, diese nicht doppelt zahlen müssten. Die von den Gemeinden und der Insel- und Halligkonferenz geforderte Lösung empfinde er für die Reedereien als geschäftsschädigend.

Herr Frener, Geschäftsführer der Neuen Pellwormer Dampfschiffahrts GmbH, kritisiert ebenfalls, dass er bisher von keiner Gemeinde angesprochen worden sei, um zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen. Er finde das sehr schade und plädiere dafür, zu freiwilligen Vereinbarungen zu kommen.

\* \* \*

Abg. Vogel merkt zunächst noch einmal an, dass es ihn in dieser Anhörung immer wieder verwundere, dass es unterschiedliche Auffassungen zwischen den verschiedenen Anzuhörenden darüber gebe, ob bereits Gespräche zwischen Kommunen und Reedereien stattgefunden hätten oder nicht. Ihm erschließe sich nicht, worin das Bürokratiemonster bestehe, das von den Reedereivertretern befürchtet werde. Denn für die Rückerstattung der Kurabgabe, beispielsweise für Handwerker oder andere ausgenommene Personengruppen, sei doch die Kommune vor Ort zuständig und nicht die Reederei.

Abg. Metzner möchte wissen, worin der Unterschied bestehe zwischen der schon fast zu Ende verhandelten freiwilligen Vereinbarung für Föhr und der jetzt im Raum stehenden gesetzlichen Regelung. - Herr Meynköhn antwortet, die freiwillige Vereinbarung sehe vor, dass auf Nachfrage eines Gastes die Tageskurabgabe gleich beim Kauf der Fahrkarte mit bezahlt werden könne. Mehr sei dann allerdings vonseiten der Reedereien nicht vorgesehen. Das bedeute, die Tageskurabgabe sei nicht automatisch im Preis mit veranschlagt oder integriert, sodass der Gast selbst entscheiden könne, ob er die Tageskurabgabe gleich beim Kauf der Fahrkarte mit bezahlen wolle. Wenn man die Kurabgabe automatisch in den Preis mit aufnehme, also analog der Hafennutzungsgebühren als Reederei mit einziehe, und dann später weiterleiten müsse, stelle das einen erheblichen bürokratischen Aufwand für die Reedereien dar. Der Haken aus Sicht der Kommunen an der ausgehandelten freiwilligen Vereinbarung

sei natürlich, dass es ihnen obliege, weiter zu kontrollieren und gegebenenfalls noch Gebühren einzufordern, wenn diese nicht mit der Fährüberfahrt bereits abgegolten seien. Das wäre für die Gemeinden bei einer gesetzlichen Lösung natürlich einfacher.

Abg. Dr. Tietze schlägt weiter vor, als Anreiz über weitere Vergünstigungen für die Gäste nachzudenken, wenn sie die Kurabgabe gleich mit der Fahrkarte erwürben, beispielsweise über Prozente beim Kaffeekauf auf der Fähre. - Herr Meynköhn wendet ein, die Reedereien hätten kein wirtschaftliches Interesse an der Erhebung der Tageskurabgabe, deshalb seien sie auch nicht gewillt, jemanden dafür zu belohnen, wenn er sie erbringe, beispielsweise mit einem Rabatt auf einen Kaffee oder Ähnliches.

Abg. Dr. Tietze regt an, als Kompromiss über die Aufstellung von Automaten zur Einziehung der Kurabgabe in den Häfen nachzudenken.

Abg. Jensen unterstützt die Forderung nach einer gegenseitigen Anerkennung der Kurkarten anderer Gemeinden. Hier sei man in Schleswig-Holstein im Bereich der Westküste schon einmal viel weiter gewesen. Derzeit klinkten sich jedoch zunehmend wieder mehr Gemeinden aus dieser Vereinbarung aus. Aus seiner Sicht sei es Aufgabe der Tourismusgemeinden an der gesamten Westküste, hier zu einer gegenseitigen Anerkennung zu kommen.

Im Zusammenhang mit einer Anregung von Abg. Jensen antwortet Herr Meynköhn, unterschiedliche Fahrpreise für Tagesgäste und Übernachtungsgäste habe es früher zwar gegeben, davon habe man jedoch inzwischen bei allen Reedereien Abstand genommen. Die Reederei biete eine gleiche Leistung für beide Arten von Gästen an, diese müsse auch gleich vergütet werden. Er halte es deshalb für keinen guten Weg, im Zusammenhang mit der Diskussion über die Einziehung von Kurabgaben hier wieder zu einer Differenzierung zu kommen.

Herr Meynköhn betont noch einmal, dass die Reedereien zu Gesprächen bereit seien. Es müsse jedoch klar sein, dass es Aufgabe der Kommunen sei, den Gast von der Abgabe der Kurabgabe zu überzeugen und hierfür Werbung zu betreiben. Die Reedereien hätten ein stagnierendes Geschäft und kämpften um jeden Gast. Darüber hinaus gebe es regelmäßig vor Abfahrt der Schiffe in den Häfen auch einen großen Zeitdruck, es sei also sozusagen ein Stoßgeschäft. Es sei deshalb den Reedereien und ihren Angestellten in dieser Situation nicht zumutbar, noch zusätzlich Diskussionen mit Gästen über die Kurabgabe führen zu müssen.

Man müsse sich darauf einstellen, dass dies auch noch über Jahre erklärungsbedürftig bleiben werde.

Im Übrigen unterstütze auch er die Auffassung von Herrn Jensen, dass eine Anrechnung von Kurabgaben unter den jeweiligen Westküstenkommunen erfolgen müsse. Es sei Aufgabe des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein, dieses Thema noch einmal neu aufzugreifen und hierzu entsprechende Gespräche zu initiieren. Er könne sich zum Beispiel die Einführung einer Art Nordseecard vorstellen, die unter anderem dann auch die Kurabgabe beinhalte.

Abg. Hein hält es für relativ einfach, für den Fahrgast übersichtlich darzustellen, was der Fahrpreis für die Überfahrt sei und welcher Anteil am zu entrichtenden Preis die Kurabgabe ausmache. Vielleicht könne man dann dem Fahrgast anbieten, diesen Anteil gleich mit zu bezahlen und ansonsten darauf hinweisen, dass er die Kurabgabe vor Ort am Automaten zu entrichten habe. Mit einer solchen transparenten Preisgestaltung und dem schon bestehenden freiwilligen Angebot der Reedereien, die Kurabgabe mit zu kassieren, wenn dies der Gast wolle, müsste doch eine Lösung zu finden sein. - Auch Abg. Hölck ist der Auffassung, dass sich der Wunsch der Reedereien, gegenüber den Gästen transparent deutlich zu machen, welcher Anteil am Gesamtpreis die Kurabgabe ausmache, doch erfüllen lassen müsste. - Abg. Knöfler regt an, dass sich vielleicht statt der kommunalen Politiker die Touristiker mit den Reedereien zusammensetzen und darüber beraten sollten, wie man hier zu einer Vereinbarung kommen könne. - Herr Meynköhn wendet ein, lediglich den Fahrgast transparent darauf hinzuweisen, welcher Anteil am Gesamtpreis die Kurabgabe darstelle, helfe nicht weiter. Der Fahrgast gucke nur auf den Endpreis, wenn ihm der zu hoch sei, entscheide er sich gegen die Fahrt auf die Insel.

Herr Paulsen erklärt, aus seiner Sicht hätten die Kommunen bis heute nicht alle ihre Möglichkeiten genutzt, um die Kurabgabe tatsächlich bei jedem Gast zu erheben. Dazu gehöre beispielsweise auch die Eröffnung der Möglichkeit, diese online zu entrichten.

Herr Frener betont noch einmal, es sei nicht Wunsch der Reedereien, die Kurabgabe mit einzuziehen, deshalb sehe er sich da auch nicht in einer Bringschuld. Die Reedereien seien aber - wie schon mehrfach betont - für Gespräche offen. Wichtig sei ihm dann aber auch, dass auch diejenigen Gäste, die mit der Bahn oder dem Flieger eine Insel erreichten, mit einbezogen würden.

Abg. Dr. Tietze erklärt, seine Fraktion würde es begrüßen, wenn man sich sozusagen untergesetzlich darauf einigen könnte, dass sich alle Beteiligten noch einmal zusammensetzten und in Gespräche zur Findung freiwilliger Lösungen einträten.

Der Ausschuss schließt damit seine mündliche Anhörung ab.

### 3. Planungsverfahren für die Infrastruktur beschleunigen

Antrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/14](#)

Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

[Drucksache 19/94](#)

(überwiesen am 20. Juli 2017)

hierzu: [Umdrucke 19/239](#), [19/254](#), [19/348](#), [19/374](#), [19/391](#) (neu),  
[19/403](#), [19/404](#), [19/414](#), [19/420](#), [19/421](#), [19/422](#),  
[19/428](#), [19/429](#), [19/498](#), [19/499](#), [19/533](#), [19/668](#)

Abg. Meyer führt aus, nachdem nun die Stellungnahmen aus der durchgeführten schriftlichen Anhörung vorlägen, schlage er vor, den Wirtschaftsminister in eine der nächsten Sitzungen des Ausschusses einzuladen, um sich vortragen zu lassen, was an konkreten Maßnahmen vonseiten der Landesregierung geplant sei. Danach könne dann entschieden werden, ob sich der vorliegende Antrag gegebenenfalls bereits erledigt habe.

Abg. Kilian verweist auf den Alternativantrag der Koalitionsfraktionen, [Drucksache 19/94](#), der dem Ursprungsantrag des SSW, [Drucksache 19/14](#), ähnlich sei. Der größte Unterschied bestehe darin, dass der SSW vorgesehen habe, dass abschließend immer noch ein politisches Gremium entscheide. Das lehne die Koalition ab, da ansonsten aus jedem Bauprojekt ein politisches Projekt gemacht werde und eine Verzögerung des Bauvorhabens zu befürchten sei.

Abg. Richert beantragt Abstimmung in der Sache in der heutigen Sitzung. Aus Sicht der Koalitionsfraktionen sei es an der Zeit, zu einer Entscheidung über die Vorlagen zu kommen.

Abg. Metzner merkt an, dass es Planfeststellungsverfahren nicht nur im Zuständigkeitsbereich des Wirtschaftsministeriums gebe, sondern auch im Bereich des Umweltministeriums.

Die Nachfrage von Abg. Vogel, welche wegweisenden und verfahrensbeschleunigenden Dinge mit Verabschiedung des Alternativantrags der Regierungskoalition schon heute sozusagen in Gang gesetzt werden könnten, beantwortet Herr Richert dahingehend, dass auch eine weitere Vertagung der Beschlussfassung über die beiden Anträge nicht zu einer Beschleunigung führen werde.

Der Ausschuss schließt seine Beratungen zu den Vorlagen ab.

In der anschließenden Abstimmung empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag mit den Stimmen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen des SSW, den Antrag der Abgeordneten des SSW, Planungsverfahren für die Infrastruktur beschleunigen, [Drucksache 19/14](#), abzulehnen.

Mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD bei Enthaltung der Stimmen von SPD und SSW empfiehlt er dem Landtag, den Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, [Drucksache 19/94](#), anzunehmen.

#### 4. Elektromobilität technologieoffen voranbringen

Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

[Drucksache 19/453](#)

Änderungsantrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/475](#)

#### **Die Strategie für Elektromobilität technologieoffen und nutzerorientiert voranbringen**

Alternativantrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/477](#)

(überwiesen am 24. Januar 2018)

Abg. Meyer erklärt, der Änderungsantrag der Abgeordneten des SSW, [Drucksache 19/475](#), habe sich dadurch erledigt, dass die Inhalte des Antrags im Rahmen der letzten Plenartagung in einen neuen Antrag mit übernommen worden seien.

Abg. Hein beantragt, in der heutigen Sitzung die Beratungen abzuschließen. - Abg. Hölck erklärt, die SPD-Fraktion hätte gern noch den Versuch unternommen, hier zu einem gemeinsamen Antrag zu kommen. - Abg. Kilian merkt an, dazu habe es bereits einige Vorgespräche gegeben. Allerdings hätten die Vertreter der Regierungskoalition vor dem Hintergrund des kurz vor der heutigen Sitzung veröffentlichten Presstextes der SPD-Fraktion nur noch wenig Lust, weiter nach Gemeinsamkeiten zu suchen.

Der Ausschuss schließt seine Beratungen ab.

Im Einvernehmen mit dem Antragsteller empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag, den Änderungsantrag der Abgeordneten des SSW, [Drucksache 19/475](#), für erledigt zu erklären.

Mit den Stimmen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD bei Enthaltung des SSW empfiehlt er dem Landtag, den Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, Elektromobilität technologieoffen voranbringen, [Drucksache 19/453](#), anzunehmen.

Der Alternativantrag der Fraktion der SPD, Strategie für Elektromobilität technologieoffen und nutzerorientiert voranbringen, [Drucksache 19/477](#), wird vom Ausschuss mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der SPD bei Enthaltung des SSW dem Landtag zur Ablehnung empfohlen.

## 5. Verschiedenes

Der Ausschuss nimmt auf Vorschlag von Abg. Vogel in Aussicht, sich im Wege der Selbstbefassung in einer seiner nächsten Sitzungen mit dem aktuellen Sachstand zur Umsetzung des sogenannten 7-Punkte-Plans zur Marschbahn zu befassen und hierzu Herrn Reh als Vertreter von DB Regio und die Landesregierung einzuladen.

Darüber hinaus kommen die Ausschussmitglieder überein, eine weitere auswärtige Sitzung des Ausschusses im zweiten Halbjahr 2018 zum Thema Feste Fehmarnbelt-Querung auf Fehmarn durchzuführen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 12:45 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze  
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder  
Geschäfts- und Protokollführerin