



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

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 36. Sitzung

am Mittwoch, dem 6. November 2019, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 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)	
Volker Schnurrbusch (AfD)	
Flemming Meyer (SSW)	

Weitere Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

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

Tagesordnung:	Seite
1. a) Sachstandsbericht zur Finanzierung der S 4	5
Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/3112	
b) Bericht zum Knoten Hamburg und den Schlussfolgerungen der Landesregierung	8
Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/3113	
2. Bericht der Landesregierung zur Verkehrsministerkonferenz am 9. und 10. Oktober 2019	9
3. Bericht der Landesregierung zur Sitzung der dänisch-deutschen Verkehrskommission am 28. Oktober 2019	14
4. Bericht der Landesregierung und der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt zur Sperrung der großen Südkammer der Brunsbütteler Schleuse am Nord-Ostsee-Kanal Ende September für große Schiffe	16
Antrag des Abg. Vogel (SPD) Umdruck 19/2991	
5. Klare Regeln für Vermietung von Ferienunterkünften über Buchungsportale	19
Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/930	
Fairer Wettbewerb bei der Vermietung von Ferienunterkünften	
Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/979	
Änderungsantrag der Fraktion der SPD Umdruck 19/2442	
hierzu: Umdrucke 19/1729 , 19/1778 , 19/1793 , 19/1812 , 19/1817 , 19/1819 , 19/1839 , 19/1844 , 19/1845 , 19/1850 , 19/1852 , 19/1853 , 19/1856 , 19/1857 , 19/1858 , 19/1859 , 19/1861 , 19/1867 , 19/1868 , 19/1890 , 19/1891 , 19/1899 , 19/2012 , 19/2442	
Änderungsantrag der Fraktion der SPD Umdruck 19/2442	
6. Fahrverbot beim Wenden in der Rettungsgasse	20
Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/1532	

7. Verschiedenes

21

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Der Ausschuss kommt überein, die Punkte 1 b) und 6 von der Tagesordnung abzusetzen. Im Übrigen billigt der Ausschuss die Tagesordnung in der Fassung der Einladung.

1. a) Sachstandsbericht zur Finanzierung der S 4

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/3112](#)

Der Antragsteller, Abg. Vogel, erläutert, in der Presse sei von einer fast fertigen Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Bundesländern Schleswig-Holstein und Hamburg die Rede gewesen sowie davon, dass es diesbezüglich eine Kabinettsbefassung geben werde und der Verkehrsausschuss in Hamburg am 5. November 2019 über das Thema anhand einer Vorlage des Hamburger Senats berate. Da es sich um das wichtigste derzeit geplante Schieneninfrastrukturprojekt handle, sei er verwundert gewesen, die aktuellen Entwicklungen aus der Zeitung zu erfahren, während die Hamburger Bürgerschaft wesentlich stärker als der Schleswig-Holsteinische Landtag eingebunden worden sei.

Verkehrsminister Dr. Buchholz äußert Verständnis für Abg. Vogels Verwunderung. Die Kommunikation in Hamburg stehe weniger mit einem veränderten Sachstand als mit dem anstehenden Bürgerschaftswahlkampf in Zusammenhang, der zurzeit dazu führe, dass in Hamburg Senatsvorlagen gefertigt und Beschlüsse von Verkehrsausschüssen getroffen würden, bei denen nach seiner Einschätzung keineswegs feststehe, dass es so komme.

Im Vergleich zu früheren Finanzierungsschlüsseln sei es gelungen, mit dem Bund darüber zu verhandeln, die Risiken für die Länder auf ein vertretbareres Maß zu reduzieren. Indessen seien einzelne Finanzierungspunkte, wenngleich sie gestern im Hamburger Verkehrsausschuss beschlossen worden seien, noch strittig. So würden dem Hamburger Beschluss zufolge, nach dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG - nicht förderfähige Kosten vom Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSWAG - übernommen. Was nach dem GVFG nicht förderfähig sei, sei jedoch auch nach dem BSWAG nicht förderfähig. Die Frage der Kostenübernahme müsse noch geklärt werden.

Der Bundesverkehrsminister habe ihm klargemacht, dass es eine Unterschrift unter einer Finanzierungsvereinbarung zu den jetzt besprochenen Bedingungen erst geben werden, wenn

die Haushaltsberatungen auf Bundesebene für das Bundesverkehrsministerium abgeschlossen sein würden. Er selbst habe, so Minister Dr. Buchholz, entschieden, dass Parlament erst zu informieren, wenn die Finanzierungsvereinbarung zur S 4 feststehe.

Richtig sei, dass aufgrund der Untersuchung zum Knotenpunkt Hamburg geklärt sei, dass es sich beim Projekt S 4 um kein reines Nahverkehrsprojekt handle, sondern Bundesverkehrselemente enthalten seien. Entsprechend seien die Finanzierungsanteile nicht nach einem einzelnen, bestimmten Muster abzubilden. Das GVFG sehe zum Beispiel vor, dass Planungskosten und Risiken allein bei den Ländern lägen und andere Anteile gegebenenfalls hinzukämen.

Man habe sich mit dem Bund im Wesentlichen darauf geeinigt, dass neben den Mitteln aus dem GVFG die Projektanteile aus Mitteln des BSWAG finanziert werden sollten, die auf den Nutzen der fern- und güterverkehrlichen Seite anzurechnen seien. Es handele sich um ungefähr 60 % der Gesamtkosten, welche der Bund allein tragen werde. Hinsichtlich weiterer Kosten nach dem GVFG übernehme der Bund 60 % der Anteile, sodass 40 % Anteile für die Länder verblieben.

Bei einer ganzen Reihe von Fragen, die sich in den letzten Monaten gestellt hätten, habe man zu einer informellen Einigung gefunden, insbesondere die Frage, wer die Risiken von erhöhten Kosten über das hinaus trage, was aktuell bei einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % gesehen werde. Die Größenordnung der Kosten für Risiken, die die Bahn als größer 50 % einschätze, deren Eintritt also wahrscheinlich sei, liege beim Preisstand 2018 bei 1,439 Milliarden €. Es habe Gespräche mit dem Bund und Hamburg bezüglich möglicher Anpassungen durch zu erwartende Kostensteigerungen aufgrund steigender Baupreise bis zur Beendigung des Projekts gegeben. Die Nominalisierung von Mitteln aus dem BSWAG sei bisher nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums nicht üblich gewesen, doch habe man sich nun darauf verständigt. Dies gelte über die Bauzeit bis Ende 2028 und führe zu einem Gesamtaufkommen der Mittel von etwa 1,847 Milliarden €, für die die Aufteilung der Risiken vorgesehen sei.

Des Weiteren gehe es um die Frage, wer darüberhinausgehende Risiken übernehme. Dazu gebe es eine Vereinbarung, wonach diese Risiken zunächst einmal von demjenigen zu übernehmen seien, der sie veranlasst habe. Träten Risiken beispielsweise aufgrund von zuvor nicht erkannten Bodenstrukturen auf und überschritten 1,84 Milliarden €, so würden diese aufgeteilt. Man habe sich darauf verständigt, dass die Risiken im Verhältnis der Gesamtkosten und der Gesamtübernahme der Kosten aufgeteilt würden, der Bund also 60 % und die Länder

40 % trügen. Von den 40 % der auf Länderseite verbleibenden Kosten trüge der Bund wie nach dem GVFG 60 %, sodass auf das Land Schleswig-Holstein ein Risikoanteil von maximal 10 % bis 15 % der überschießenden Kosten entfalle. Er halte dies für ein kalkulierbares Risiko, und werde, wenn es zu der Finanzierungsvereinbarung komme, dem Kabinett empfehlen, diese zu unterschreiben.

In den Verhandlungen seien bisher zwei Fragen offengeblieben: um einen, wer nicht förderfähige Kosten trage; zum anderen habe man mit dem Bund vereinbart, dass derjenige, der das Vorhaben verfolge und die Risiken eigentlich im Griff haben sollte, beteiligt werden müsse, wenn die von ihm kalkulierten Risiken noch einmal überschritten würden. Man habe den Standpunkt vertreten, dass die Deutsche Bahn AG an den Risiken beteiligt werden müsse. Die Frage, ob dies mit 20 Millionen € oder 60 Millionen € der Fall sein solle, sei zwischen den Beteiligten noch offen.

Zusammengefasst seien die Verhandlungen zur Finanzierung der S 4 fortgeschritten, doch existiere noch keine unterschriftsreife Finanzierungsvereinbarung.

Abg. Vogel fragt, wie im Bereich der Nahverkehrsstrecke, da sie parallel zur Fernverkehrsstrecke verlaufe, die Lärmschutzmaßnahmen geregelt seien. Er vermutet, dass die Lärmschutzmaßnahmen über die Fernverkehrsstrecke geregelt und finanziert würden. Er weist darauf hin, dass aufgrund des zu erwartenden Lärms und der Zerschneidung von Ortsteilen durch Lärmschutzwände Sorgen auf kommunaler Seite aufkämen.

Minister Dr. Buchholz antwortet, dass alles, was gesetzlicher Lärmschutz sei, vorzusehen und in der Maßnahme mit zu berechnen sei, da es sich um eine Ausbaumaßnahme handele. Für den Ausbau der S 4 zwischen Oldesloe und der Hamburger Stadtgrenze seien Lärmschutzmaßnahmen entsprechend einkalkuliert. Die Menschen hätten zurecht das Bedürfnis nach Lärmschutz. Wie er im Einzelnen ausfalle und ob Sichtachsen zerschnitten würden oder beispielsweise durchsichtige Lärmschutzwände zur Anwendung kämen, werde mit der Deutschen Bahn AG noch kommunalpolitisch zu verhandeln sein.

Abg. Vogel erkundigt sich, ob gegebenenfalls zusätzliche Mittel über einen Nachtragshaushalt eingestellt werden müssten und es eines weiteren Landtagsbeschlusses bedürfe. - Minister Dr. Buchholz erklärt, dass, wenn es bei der Finanzierungsvereinbarung in der geschilderten

Größenordnung bleibe, die Mittel, die das Land bereitzustellen hätte, über das Sondervermögen IMPULS gesichert und ausreichend vorhanden seien. Mit der geplanten Regelung werde nach derzeitigem Stand kein zusätzlicher Landtagsbeschluss erforderlich sein.

Auf eine weitere Frage des Abg. Vogels antwortet der Verkehrsminister, zum Anteil, den Schleswig-Holstein im Falle überschießender Kosten durch Bodenbeschaffenheit oder Ähnliches zu tragen habe, das Land habe den kleineren Anteil zu tragen, weil der Finanzierungsanteil der Länder zu zwei Dritteln bei Hamburg liege. Bei Schleswig-Holstein verbliebe ein Drittel von 40 % der Kosten, die nach GVFG von den Ländern zu tragen seien. Alle drei Partner seien an Risiken, die niemand von ihnen veranlasst habe, zu den beschriebenen Bedingungen beteiligt.

b) Bericht zum Knoten Hamburg und den Schlussfolgerungen der Landesregierung

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/3113](#)

Der Tagesordnungspunkt wurde vertagt.

2. Bericht der Landesregierung zur Verkehrsministerkonferenz am 9. und 10. Oktober 2019

Verkehrsminister Dr. Buchholz geht auf Schwerpunkte der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz ein, in deren Zentrum die Diskussion um das aktuelle Klimaschutzprogramm der Bundesregierung gestanden habe. Daraus habe sich der Bereich „Stärkung des Schienenverkehrs als Konferenzschwerpunkt“ ergeben. Es sei auch um ein Gespräch mit der Deutschen Bahn AG über Probleme, die mit ihr teilweise bestünden, gegangen. So sei auf seine Aussage hin, dass Schleswig-Holstein einen Elektrifizierungsanteil am Schienennetz von nur 29 % habe, so Minister Dr. Buchholz, der Vorstandsvorsitzende der DB AG an ihn herangetreten und habe sich überrascht über die Information gezeigt.

Die Verkehrsminister hätten im Rahmen der Konferenz umfangreiche Beschlüsse im Hinblick auf die Stärkung des Schienenverkehrs gefasst. Unter anderem sei eine Verdopplung der Pro-Kopf-Investitionen auf 150 € pro Kopf pro Jahr notwendig, um das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen zu erreichen. Außerdem hätten die Verkehrsminister festgestellt, dass, wenn das Angebot dergestalt deutlich ausgeweitet werden sollte, dies mit einer schrittweisen Erhöhung der Regionalisierungsmittel einhergehen müsse. Die Verkehre im Nahverkehr müssten über die Regionalisierungsmittel bestellt werden.

Ein Ausbau der Elektrifizierung von Strecken sei weiterhin, wie es im Koalitionsvertrag der Bundesregierung niedergelegt sei, erforderlich. Dass Schleswig-Holstein einen Elektrifizierungsanteil des Schienennetzes von lediglich 29 % habe, während im Bundesdurchschnitt 54 % des Schienennetzes elektrifiziert seien und die Bundesregierung eine Ausweitung dessen auf über 70 % anstrebe, habe auch anderweitig zu Aktivitäten seitens Schleswig-Holsteins geführt.

Wie auch im Landtag deutlich geworden sei, laufe die Elektrifizierungsoffensive des Bundes, wenn sie auf der Basis des Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes finanziert werden solle, ins Leere, weil im Zweifel Länder wie Schleswig-Holstein sich die Finanzierungen nicht leisten könnten. Eine Kostenbeteiligung des Landes von 40 %, während die Planungskosten, die durchschnittlich 80 % der Gesamtkosten ausmachten, komplett beim Land lägen, ergäbe, dass über 50 % der Gesamtkosten auf Ländersseite lägen. In diesem Falle könne von einem Elektrifizierungsprogramm des Bundes nicht die Rede sein. Im Landtag sei darüber diskutiert und in diesem Zusammenhang ein einstimmiger Beschluss gefasst worden. Man

habe als Land Schleswig-Holstein eine Bundesratsinitiative gestartet, um den Bund aufzufordern, die Elektrifizierungskosten voll zu übernehmen.

Minister Dr. Buchholz teilt er könne auf Basis eines Referentenentwurfes aus dem Bundesverkehrsministerium eine erfreuliche Mitteilung machen: Der Bundesverkehrsminister habe ihn am Rande der Sitzung der Verkehrsministerkonferenz darüber informiert, dass der Bund bereit sei, auf die Kritik aus Schleswig-Holstein einzugehen und deutlich höhere Kosten zu übernehmen. Demnach bleibe es dabei, dass die Regularien des Bundesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bleiben sollten. Der Bund sei jedoch bereit, bei Elektrifizierungsmaßnahmen 90 % der Kosten zu übernehmen sowie 10 % der in der Regel 18 % betragenden Planungskosten. Dadurch würde die Umsetzung von Elektrifizierungsvorhaben im Lande tatsächlich ermöglicht. Nun komme es darauf an, dass der Referentenentwurf das Bundeskabinett passiere.

Minister Dr. Buchholz geht darauf ein, welche Vorteile die Elektrifizierung des Schienennetzes und neue XMU-Züge, die sowohl im elektrifizierten als auch im noch nicht elektrifizierten Bahnnetz fahren könnten, hätten. So sei eine Elektrifizierung gegebenenfalls auch auf Teilstrecken beschränkt denkbar, sodass beispielsweise in naturschutzrelevanten Bereichen auf Oberleitungen verzichtet werden könnte. Mit einer Elektrifizierung zwischen Heide und Westerland ließen sich gegebenenfalls die Probleme abstellen, zu denen es mit Dieselloks auf der Marschbahnstrecke komme. Ferner habe er signalisiert bekommen, dass durch bauliche Veränderungen der Autozüge nach Sylt deren Einsatz unter einem Fahrdrabt ermöglicht werden könnte.

Am Rande der Verkehrsministerkonferenz habe die Landesregierung darauf hingewiesen, dass ihr bestimmte Aktivitäten des Bundesverkehrsministeriums durchaus kritisch erschienen, zum Beispiel die Eigenkapitalaufstockung bei der Deutschen Bahn in Höhe von 1 Milliarde €. Er sei diesbezüglich allerdings neben wenigen anderen Ländern der einzige Kritiker geblieben, so Verkehrsminister Dr. Buchholz. Aus einer für Investitionen in die Infrastruktur vorgesehenen Eigenkapitalerhöhung ergebe sich keine Sicherheit im Gegensatz zur Bildung eines Sondervermögens bei der Deutschen Bahn, aus der diese Infrastrukturmaßnahme hätte finanzieren können, so wie es seitens der schleswig-holsteinischen Landesregierung vorgeschlagen worden sei. Letzteres Modell habe sich nicht durchgesetzt, doch habe die Landesregierung es im Bundesrat noch einmal zu Protokoll gegeben.

Minister Dr. Buchholz berichtet, er habe eine stärkere Steuerung der DB AG durch den Bund mit Blick auf Verbesserungen bei der Leistung und Qualität angemahnt. Die bei der Verkehrsministerkonferenz anwesenden Vertreter der Deutschen Bahn habe er darauf hingewiesen, dass Schleswig-Holstein gern zur Verfügung stehe, wenn die Deutsche Bahn ein Pilotprojektland brauche, und zwar für alle Belange, in der sie eine Modernisierung darstellen wolle. Dies gelte sowohl für die Elektrifizierung des Schienennetzes als auch die Digitalisierung der Strecke.

Herr Pofalla, DB-Vorstandsmitglied, habe ihm zugesichert, dass er im Jahr 2020 Schleswig-Holstein besuchen wolle, um gemeinsam mit dem Minister die Aktivitäten zum Ausbau der Strecke Flensburg-Hamburg vorzustellen, die als eine der ersten Strecken in Deutschland in das Europäische Train-Control-System - ETCS - eingebunden werden solle. Das System ziele darauf ab, eine höhere Einsatz- und Taktzahl von Zügen auf Strecken zu ermöglichen. Auch Herr Lutz, der Vorstandsvorsitzende der DB AG, habe ihm zugesichert, im Jahr 2020 nach Schleswig-Holstein zu kommen, um gemeinsam mit dem Minister die Pendlerinnen und Pendler auf der Marschbahnstrecke zu treffen und sich ein Bild von der Situation vor Ort zu machen.

Abg. Dr. Titze äußert als Vorsitzender und derjenige, der den Berichtsantrag gestellt habe, es handele sich um einen großen Erfolg für das Land, dass habe erreicht werden könne, dass der Bund seiner Verantwortung gerecht werden und 90 % der Kosten der Elektrifizierung tragen wolle. Es handle sich zudem um einen enormen Beitrag für den Klimaschutz. Er bedankt sich im Namen des Ausschusses für das Engagement des Verkehrsministers.

Abg. Kilian geht angesichts der präsentierten Zahlen davon aus, dass es mit Blick auf Elektrifizierungsmaßnahmen in Schleswig-Holstein zu einer erheblichen Verbesserung kommen werde. Bisher sei das Land finanziell so weit abgeschlagen gewesen, dass der Bund Elektrifizierungsprojekte nur in südlichen Bundesländern finanziert habe, die sich den Eigenanteil von 40 % beziehungsweise 50 % inklusive Planungskosten hätten leisten können. Er wertet es in diesem Zusammenhang als Erfolg, dass im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens Akkutriebwagen verfügbar würden, sich Mittel zur Elektrifizierung des Schienennetzes auch für „Strominseln“ einsetzen ließen und Züge im Akkubetrieb fahren könnten, wo es aus naturschutzrechtlichen oder landschaftlichen Gründen nicht möglich sei, Oberleitungen zu errichten.

Abg. Kilian betont, es sei wichtig, dass die Verantwortlichen der DB AB nach Schleswig-Holstein kämen, um sich ein Bild von der „Misere“ vor Ort zu machen. Er erkundigt sich nach dem weiteren zeitlichen Ablauf, wann gegebenenfalls mit den zusätzlichen Mitteln zu rechnen sei.

- Minister Dr. Buchholz antwortet, Bundesverkehrsminister Scheuer habe ihm am Rande der Verkehrsministerkonferenz signalisiert, dass mit einer Kabinettsbefassung noch im Jahr 2019 zu rechnen sei, um das parlamentarische Verfahren im nächsten Jahr anzuschieben. Die Haushaltsberatungen für das Bundesverkehrsministerium fänden in den nächsten Wochen statt, wovon auch weitere Planungen in Berlin abhängig seien. Indem Schleswig-Holstein das Verkehrsministerium auf seine Seite gebracht habe, sei eine wichtige Hürde genommen.

Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass der Vorstand der DB Regio, Herr Sandvoß, sich zum zweiten Mal mit ihm treffen werde, um mit ihm die Qualität der DB Regio auf den schleswig-Holsteinischen Strecken zu besprechen. Gegenstand des Gesprächs werde auch sein, dass die Pünktlichkeitsquoten im Nahverkehr weit von dem entfernt seien, was vertraglich vereinbart worden sei.

Abg. Vogel weist darauf hin, dass in den letzten Jahren für viele Strecken eine Elektrifizierung angedacht gewesen sei, so zum Beispiel bei der Marschbahn. Auch wenn es zu einer Finanzierung käme, bei der der Bund 90 % übernehme, wäre dieser nicht davon entbunden zu fragen, wo sich eine Elektrifizierung vermeintlich rechne. Er erkundigt sich nach der Vorstellung des Ministeriums, wie die Elektrifizierung auf wenig befahrenen Strecken vorangetrieben werden könne.

Minister Dr. Buchholz antwortet, eine wesentliche Rolle bei der Verkehrsministerkonferenz habe die Diskussion darüber gespielt, ob die Frage der Elektrifizierung nach Kosten-Nutzen-Faktoren der alten Tage beantwortet werden könne. Der bisherige Umgang damit führe nicht weiter, und man werde sich davon verabschieden müssen. Fraglich sei, ob Investitionen nur von einem erhöhten Fahrgastaufkommen abhängig gemacht oder als Klimainvestitionen verstanden würden. Wenn Kosten-Nutzen-Faktoren nicht mehr allein in den Vordergrund gestellt würden, müssten andere Kriterien wirklich werden. Ein wesentliches Kriterium müsse sei, so Minister Dr. Buchholz, wie hoch der Elektrifizierungsgrad in einem Bundesland sei und wie abhängig die Stabilität der Verkehre in bestimmten Bereichen gegebenenfalls von der Elektrifizierung sei. Die Marschbahn habe dabei höchste Priorität. Insofern, als bereits absehbar sei,

dass ab 2035 keine Diesellokomotiven mehr nachzubeschaffen sein würden, die die entsprechenden Züge ziehen könnten, sei die Elektrifizierung notwendig, um die Erreichbarkeit der Insel zu gewährleisten.

3. Bericht der Landesregierung zur Sitzung der dänisch-deutschen Verkehrskommission am 28. Oktober 2019

Verkehrsminister Dr. Buchholz berichtet, dass die deutsch-dänische Verkehrskommission zweimal jährlich beziehungsweise zuletzt einmal jährlich getagt habe und die Häufigkeit der Treffen eventuell erhöht werden solle. Die Kommission setze sich aus Politikern, Wirtschaftsvertretern und Verwaltungsfachleuten aus der Dänemark und Schleswig-Holstein zusammen. Ihr Ziel sei es, insbesondere die Verbindungen auf der Jütland-Route abzustimmen. Die Verkehrskommission sei ins Leben gerufen worden, als die Planungen zur Fehmarnbelt-Querung begonnen hätten und auf dänischer Seite Befürchtungen aufgekommen seien, dass Jütland dabei das Nachsehen haben würde.

Trotz dieses Hintergrunds biete die Kommission Gelegenheit, am Rande mit den dänischen Kollegen auch über das Thema Fehmarnbelt-Querung zu sprechen. So habe man sie in diesem Jahr darüber informieren können, dass das Bundesverwaltungsgericht dem Verkehrsministerium mitgeteilt habe, dass die Verhandlung über die acht Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss Fehmarnbelt-Querung voraussichtlich im September 2020 anstehe. Der Minister teilt mit, dass er und der Staatssekretär beabsichtigten, zu Beginn des Verfahrens anwesend zu sein, um die Wichtigkeit der transeuropäischen Trasse vor dem Verwaltungsgericht zu verdeutlichen.

In der 16. Sitzung der deutsch-dänischen Verkehrskommission habe zunächst ein Austausch über den Stand der wichtigsten Verkehrsprojekte in beiden Ländern stattgefunden. Minister Dr. Buchholz hebt hervor, dass während Schleswig-Holstein noch mit der Fehmarnbelt-Querung befasst sei, die Dänen bereits über die nächste große feste Landverbindung zwischen Alsen und Fünen Planungen anstellten und ihre Projekte zu einer 15 km langen Brücke vorgestellt hätten. Das Projekt sei noch ganz am Anfang, doch werde deutlich, dass die Dänen vergleichsweise schnell planten und frühzeitig zur Projektvorstellung bereit seien.

Insbesondere das XMU-Beschaffungsprojekt habe auf dänischer Seite Interesse geweckt. Der dänische Transportminister, Benny Engelbrecht, habe sich das Projekt im Einzelnen vorstellen lassen. Er habe angeregt, dass die Fahrzeuge grenzüberschreitend unterwegs sein könnten. Das Ministerium habe die Prüfung in Auftrag gegeben, inwiefern die XMU-Züge, sobald sie zum Einsatz kämen, nicht allein von Kiel nach Flensburg, sondern gegebenenfalls von Kiel über Flensburg und Tinglev bis Fredericia fahren oder auch bei Tinglev nach Sønderborg abbiegen könnten, um den dänischen Nahverkehr zu unterstützen.

Minister Dr. Buchholz fasst zusammen, dass europäische Verkehrsprojekte auch im Bereich des Nahverkehrs stattfinden sollten. Man habe darüber gesprochen, im deutsch-dänischen Austausch zwischen Esbjerg, Tønder und Niebüll demnächst möglichst emissionsarm oder -frei unterwegs zu sein. Die entsprechenden Verkehrsunternehmen seien aufgefordert zu prüfen, ob sich der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Schienenfahrzeugen anbieten könnte.

Das Verhältnis der deutschen und der dänischen Seite sei ausgesprochen positiv und gerade auch mit dem neuen Amtskollegen, Benny Engelbrecht, sehr eng, vertrauensvoll und zielorientiert. Daraus ergebe sich für Schleswig-Holstein als Region die Chance, die Zusammenarbeit im Bereich Verkehr noch zu vertiefen.

Abg. Meyer erkundigt sich, ob das Treffen der Verkehrskommission etwas Konkretes bezüglich einer zweiten Spur auf der Strecke Tinglev-Padborg ergeben habe. - Minister Dr. Buchholz verneint dies, doch sei der dänischen Seite bewusst, dass es sich um ein Nadelöhr handle. Die Landesregierung werde das Thema bei der nächsten Kommissionssitzung einbringen und helfen, den zweigleisigen Ausbau der Strecke voranzubringen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze antwortet Minister Dr. Buchholz, dass bei der Kommissionssitzung die Möglichkeit, das dänische Nahverkehrskonzept „Letbane“ auf deutscher Seite zu übernehmen, nicht thematisiert worden sei. Er macht deutlich, dass Anregungen dankbar aufgegriffen würden und die Möglichkeit bestehe, dass einzelne Parlamentsmitglieder zu einer Sitzung der deutsch-dänischen Verkehrskommission hinzukommen kämen.

Der Vorsitzende stellt fest, der Ausschuss werde das Angebot gern aufgreifen und sei stets bemüht im Hinblick auf die deutsch-dänische Zusammenarbeit im Bereich Verkehrspolitik. So bestünden Kontakte zwischen dem Ausschuss und Kolleginnen und Kollegen des dänischen Folketings, und er könne sich vorstellen, im Jahr 2020 einen entsprechenden Termin auf Ebene des Parlaments anzustreben. Derlei diene der verbesserten Zusammenarbeit und Stärkung der Beziehungen zwischen beiden Ländern.

4. Bericht der Landesregierung und der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt zur Sperrung der großen Südkammer der Brunsbütteler Schleuse am Nord-Ostsee-Kanal Ende September für große Schiffe

Antrag des Abg. Vogel (SPD)
[Umdruck 19/2991](#)

Der Vorsitzende informiert den Ausschuss darüber, dass Herr Dr. Witte, Präsident der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt - GDWS -, angeboten habe, in eine der nächsten Ausschusssitzungen zu kommen und allgemein über deren Arbeit am Nord-Ostsee-Kanal zu berichten. Er gehe davon aus, dass der Ausschuss dieses Angebot gern annehmen werde.

Abg. Vogel pflichtet dem bei und bedauert, dass die GDWS zur heutigen Beratung nicht vertreten sei. Sein Antrag gehe darauf zurück, dass Ende September 2019 eine Sperrung der großen Südkammer der Brunsbütteler Schleuse am Nord-Ostsee-Kanal aufgrund von Verschlickung notwendig geworden sei. Bereits 2013 habe es eine Diskussion über die Verfügbarkeit von Tauchpersonal gegeben, als es dort zu einem größeren Schaden gekommen sei, die ergeben habe, dass zusätzliches Personal eingestellt werden müsse. Soweit er wisse, stünden zusätzlichen Stellenbesetzungen altersbedingte Abgänge gegenüber, sodass es zu keiner wirklichen Personalverstärkung gekommen sei. Er weist darauf hin, dass im aktuellen Fall keine Rufbereitschaft bestanden habe, um gegebenenfalls professionelle Taucher einzusetzen. Er halte die Situation insgesamt für problematisch und Wiederholungen nicht für ausgeschlossen. Schiffsmakler vor Ort äußerten starke Bedenken und erwögen, den Nord-Ostsee-Kanal dauerhaft zu meiden und alternative Strecken zu nutzen. Aus sozialdemokratischer Sicht handle es sich beim Nord-Ostsee-Kanal um eine extrem wichtige Wirtschaftsader.

Minister Dr. Buchholz bestätigt eingangs, dass die Schifffbarkeit des Nord-Ostsee-Kanals und die Funktionsfähigkeit der Schleusen volkswirtschaftlich für Schleswig-Holstein von eminenter Bedeutung seien. Die weitere Planung zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals sei im Rahmen des Maßnahmegesetzes des Bundes vorgesehen, in dem auch der zweigleisige Ausbau in Niebüll-Klanxbüll projektiert sei. Es handle sich um einen Planfeststellungsverfahrensersatz durch das Maßnahmegesetz des Bundes und um ein Zeichen dafür, dass der Nord-Ostsee-Kanal in Berlin wichtig genommen werde.

Aus Sicht des Verkehrsministeriums sei der Fall des Ausfalls der Schleusen im September 2019 ein Beispiel dafür, dass die Situation ernstgenommen werde. Am 21. September 2019

sei die Südkammer der großen Schleuse Brunsbüttel außerplanmäßig außer Betrieb gegangen. Zum Schadenszeitpunkt sei in Kiel und in Brunsbüttel jeweils eine der großen Schleusenkammern wegen planmäßiger Wartungsarbeiten außer Betrieb gewesen. Dies habe das Problem in Brunsbüttel ausgemacht. Eine große Schleuse sei planmäßig zu Wartungsarbeiten außer Betrieb und nicht schnell wieder einsatzfähig gewesen. Die zweite Schleuse habe am Samstagnachmittag des 21. September 2019 außer Betrieb genommen werden müssen.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes habe bereits im Vorfeld der Wartungsarbeiten an den großen Schleusen mögliche ungeplante Ausfälle in ihre Risikoplanung einbezogen und entsprechende Rufbereitschaften eingerichtet, unter anderem Taucher des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes. Es müsse sich dabei um Taucher handeln, die an den Schleusen speziell für diese Bauwerke geschult seien. Letztlich sei festgestellt worden, dass es sich um ungewöhnlich starke Eintreibungen von Sediment und Holz und Steinen in die Torbahn der Schleusenkammer gehandelt habe. Aus Sicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sei es nicht vorhersehbar gewesen, dass die elbseitige Torbahn in dieser Art und Weise habe blockiert werden können. Minister Dr. Buchholz betont, dass er dies der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung glauben müsse.

Zu den zeitlichen Abläufen trägt der Verkehrsminister vor, dass, nachdem die Schleusenkammer am Nachmittag des 21. September 2019 außer Betrieb gegangen sei, die ersten Taucher morgens um 7 Uhr des Folgetages die Torbahn inspiziert und begonnen hätten, sie von Sediment zu befreien, sodass sie am darauffolgenden Montag wieder in Betrieb habe gehen können. Angesicht des eingetretenen Notfalls handele es sich um eine aus seiner Sicht nicht zu beanstandenden Reaktions- und Eingreifzeit. Er wisse nicht, wie es schneller hätte gehen können.

Die zusätzlichen elf Dienstposten, die 2013 durch den ehemaligen Bundesverkehrsminister Raumsauer eingerichtet worden seien, hätten die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in die Lage versetzt, den Schaden sehr schnell zu beheben. Ihm lägen keine Informationen vor, dass die Postenbesetzung reduziert werden solle, was er auch nicht befürworten würde, weil ein außerplanmäßiger Notfall in der Tat schnell behoben werden können müsse.

Abg. Vogel merkt bezüglich der Rufbereitschaft an, Herr Dr. Witte habe gesagt, dass sie derzeit personell nicht leistbar sei. Wenngleich verschiedene Umstände unglücklich aufeinandergetroffen seien, hätte eine Rufbereitschaft, so Abg. Vogel, eine Wiederinbetriebnahme der

Schleusenkammer um einige Stunden früher zur Folge gehabt. Die Bundesverwaltung sollte diesbezüglich nicht aus der Pflicht entlassen werden.

Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass wegen der planmäßigen Arbeiten die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine Rufbereitschaft eingerichtet habe. Ihr sei bewusst gewesen, dass der außerplanmäßige Ausfall einer weiteren Kammer ein Risiko darstelle, das eine Rufbereitschaft voraussetze. Diese habe funktioniert. Der Einsatz von Tauchern erfordere generell eine Vorbereitungszeit und zusätzlich, Dunkel- und Hellphasen im Tagesverlauf zu beachten, weshalb der Einsatz von Tauchern am nächsten Morgen um 7 Uhr pünktlich gewesen sei.

Abg. Vogel zitiert aus den Kieler Nachrichten vom 22. September 2019, wonach Amtsleiter Detlef Wittmüß bestätigt habe: „Wir haben keine Rufbereitschaft, dafür fehlt das Personal“. Er wundere sich deshalb über die Aussage, dass eine Rufbereitschaft bestanden habe.

Der Vorsitzende schlägt vor, diese Fragen mit Herrn Dr. Witte im Ausschuss zu erörtern.

Herr Dr. Rohlfs, Staatssekretär im Verkehrsministerium, erläutert, die Informationen seien einem Vermerk entnommen, der dem Ministerium seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorliege. Alles Weitere sei in der Tat besser mit Herrn Dr. Witte zu besprechen.

5. Klare Regeln für Vermietung von Ferienunterkünften über Buchungsportale

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/930](#)

Fairer Wettbewerb bei der Vermietung von Ferienunterkünften

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

[Drucksache 19/979](#)

Änderungsantrag der Fraktion der SPD

[Umdruck 19/2442](#)

(überwiesen am 26. September 2018 an den **Wirtschaftsausschuss**, Finanzausschuss und Innen- und Rechtsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 19/1729](#), [19/1778](#), [19/1793](#), [19/1812](#), [19/1817](#),
[19/1819](#), [19/1839](#), [19/1844](#), [19/1845](#), [19/1850](#),
[19/1852](#), [19/1853](#), [19/1856](#), [19/1857](#), [19/1858](#),
[19/1859](#), [19/1861](#), [19/1867](#), [19/1868](#), [19/1890](#),
[19/1891](#), [19/1899](#), [19/2012](#), [19/2442](#)

Änderungsantrag der Fraktion der SPD

[Umdruck 19/2442](#)

Mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen von SPD, SSW und AfD lehnt der Ausschuss den Änderungsantrag der Fraktion der SPD zum Alternativantrag der Koalitionsfraktionen, Umdruck 19/2442, ab.

Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Finanzausschusses gegen die Stimmen von SPD und SSW, den Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 19/930, abzulehnen. Er empfiehlt dem Landtag weiter mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der SPD bei Enthaltung des SSW, den Alternativantrag der Koalitionsfraktionen, Drucksache 19/979, anzunehmen.

6. **Fahrverbot beim Wenden in der Rettungsgasse**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1532](#)

(überwiesen am 20. Juni 2019 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

Vor Eintritt in die Tagesordnung teilt Abg. Vogel mit, nach seinem Kenntnisstand sei das Thema bei der Verkehrsministerkonferenz im März 2019 angesprochen worden, und es solle eventuell zu einer Verschärfung in bestimmten Bereich des Bußgeldkataloges kommen. Er schlägt vor, vor einer weiteren Beratung des Themas abzuwarten, wie sich der Bundesverkehrsminister zur Überarbeitung des Bußgeldkataloges äußern werde. Falls die Änderungen nicht der Vorstellung der SPD-Fraktion laut dem Antrag Drucksache 19/1532 ausfielen, könne letzterer wieder für die Ausschussberatung aufgegriffen werden.

Abg. Kilian entgegnet, es verwundere ihn, dass die SPD-Fraktion den Antrag nicht zurückziehe, da die Landtagsdebatte aufgrund einer falschen DPA-Meldung zustande gekommen sei, dass das Fahrverbot nicht regelhaft zwingend vorgeschrieben sei, wenn in einer Rettungsgasse gewendet werde. Der Bußgeldkatalog schreibe genau dies zwingend vor. Der Antrag habe sich erledigt, weil er durch das geltende Recht überholt sei.

Abg. Vogel stimmt in Bezug auf das Fahrverbot zu. In der Landtagsdebatte seien alle der gleichen Pressefalschmeldung aufgesessen. Gegebenenfalls gehe es nichtsdestotrotz um eine Verschärfung des Bußgeldkatalogs und darum, ein höheres Bußgeld auszusprechen. Der Antrag enthalte zudem einen weiteren Aspekt zum Aufstellen von Hinweisschildern an Autobahnen, um auf das Bilden einer Rettungsgasse aufmerksam zu machen. Er plädiere deshalb dafür, die Beratung zu vertagen.

Einstimmig stimmt der Ausschuss dafür, den Tagesordnungspunkt abzusetzen.

7. Verschiedenes

a) Fehmarnbelt-Days 2020

Der Vorsitzende teilt dem Ausschuss mit, dass ihn der Landtagspräsident gebeten habe, das Thema Fehmarnbelt-Days 2020 anzusprechen. Diese handelten im Schwerpunkt nicht von der Fehmarnbelt-Querung. Der Landtag sei gebeten worden, dort einen Informationsstand anzubieten. Verbunden mit der Frage der Teilnahme sei die Frage, ob Ausschussmitglieder bereit zu einer Anwesenheit an einem Informationsstand seien. Neben dem Wirtschaftsausschuss sei auch der Europaausschuss bezüglich einer Teilnahme angefragt worden. Die Landtagsverwaltung werde für den Stand verantwortlich sein.

Verschiedene Ausschussmitglieder versichern, das Vorhaben zu unterstützen und teilnehmen zu wollen. Der Vorsitzende fasst zusammen, er werde dem Präsidenten zur Kenntnis geben, dass eine Teilnahme seitens des Ausschusses befürwortet werde und Abgeordnete aus dem Ausschuss an einem Stand des Landtags mitwirken würden.

b) ITB Berlin 2020

Abg. Vogel stellt fest, dass eine Präsenz des Ausschusses für Wirtschaft und Tourismus bei der ITB Berlin 2020 begrüßenswert wäre. Er weist darauf hin, dass es gegebenenfalls an der Zeit für eine intensivere Planung sei.

Staatssekretär Dr. Rolfs teilt mit, er habe im Nachgang zur vergangenen ITB den Landtagspräsidenten angeschrieben und gebeten zu vermeiden, dass parallel zu dem Termin eine Plenarsitzung stattfände. Man würde einen Besuch des Ausschusses bei der ITB befürworten. Er bittet darum, dem Ministerium gegebenenfalls mitzuteilen, wer in welcher Form teilzunehmen gedenke. Für die Organisation eines Programms vor Ort könne die TA.SH behilflich sein.

Staatssekretär Dr. Rohlfs ergänzt, dass am schleswig-holsteinischen Informationsstand nicht allein die TA.SH, sondern Vertreter verschiedener Regionen, lokaler Tourismusorganisation

unter anderem vertreten sein würden. Die Frage nach der politischen Präsenz Schleswig-Holsteins sei aufgekommen, da es sich eines der drei vordersten Urlaubsländer Deutschlands handle.

Der Vorsitzende stellt in Aussicht, über die Ausschussgeschäftsführung die Termine zu klären und eine Hotelbuchung vorzunehmen. Der Besuch der ITB Berlin 2020 werde als Informationsreise des Wirtschafts- und Tourismusausschusses mit einer Übernachtung stattfinden.

Abg. Kilian bezweifelt, dass es nötig sei, eine Ausschussreise durchzuführen. Es sei ausreichend, eine Delegation reisen zu lassen. - Der Vorsitzende stellt fest, es gehe darum, ein Zeichen zu setzen, in dem der Ausschuss bei der ITB vertreten sei.

Abg. Vogel weist darauf hin, dass aus anderen Bundesländern ebenfalls komplette Ausschüsse sowie Minister und Staatssekretäre auf der ITB vertreten seien. Er stimmt dem Vorsitzenden darin zu, dass es angesichts der Bedeutung der Tourismus für das Land Schleswig-Holstein ein wichtiges Zeichen sei, den Besuch der ITB als Ausschussreise durchzuführen. - Abg. Metzner schließt sich dem an und schlägt vor, eine Ausschussreise nach dem Vorbild der Grünen Woche durchzuführen.

Nach weiteren Diskussionen, ob eine Teilnahme aller Ausschussmitglieder nötig sei, stellt der Vorsitzende klar, dass der Beschluss über eine Ausschussreise für den Ausschuss insgesamt gelte. Die Ausschussgeschäftsführung werde die Teilnahme im Einzelnen bei den Fraktionen abfragen, um Hotelzimmer zu buchen.

Abg. Kilian regt an, Beschlüsse über Ausschussreisen zukünftig nicht unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ zu fassen. Es handele sich um ein sensibles Thema mit Außenwirkung, das in den Fraktionen Vorlauf erfordere. Es gebe eine Vielzahl von Veranstaltungen, bei denen ein Besuch des Ausschusses sinnvoll sein könnte.

Der Vorsitzende kündigt an, bei den nächsten Ausschusssitzung den Tagesordnungspunkt „Jahresplanung 2020“ aufzurufen und bittet die Ausschussmitglieder, sich Gedanken zu machen, welche Vorschläge sie gegebenenfalls machen wollten. Er weist darauf hin, dass gerade die Organisation von Ausschussreisen seitens der Verwaltung ausreichend Vorlaufzeit benötige.

Der Ausschuss kommt einstimmig überein, eine Reise zur ITB Berlin 2020 durchzuführen und die Frage der Teilnahme der einzelnen Ausschussmitglieder zeitnah durch die Geschäftsführung und die Fraktionen klären zu lassen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 11:35 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder
Geschäfts- und Protokollführerin