



# **Niederschrift**

## **Wirtschaftsausschuss**

19. Wahlperiode - 38. Sitzung

am Mittwoch, dem 15. Januar 2020, 10:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	Vorsitzender
Hartmut Hamerich (CDU)	
Andreas Hein (CDU)	
Klaus Jensen (CDU)	
Lukas Kilian (CDU)	
Thomas Hölck (SPD)	
Kerstin Metzner (SPD)	
Kai Vogel (SPD)	
Kay Richert (FDP)	
Volker Schnurrbusch (AfD)	
Jette Waldinger-Thiering (SSW)	i. V. von Flemming Meyer

### **Weitere Abgeordnete**

Peer Knöfler (CDU)  
Kerstin Metzner (SPD)

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

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Bericht zum Knoten Hamburg und den Schlussfolgerungen der Landesregierung</b>	<b>5</b>
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) <a href="#">Umdruck 19/3113</a>	
<b>2.</b>	<b>Vorstellung der verschiedenen Querungsvarianten für die Fehmarnsund-Querung</b>	<b>12</b>
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) <a href="#">Umdruck 19/3416</a>	
<b>3.</b>	<b>Aktueller Planungssachstand Schwarzenbeker Ortsumgehung</b>	<b>19</b>
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) <a href="#">Umdruck 19/3415</a>	
<b>4.</b>	<b>Wasserstoffkompetenzzentrum in Schleswig-Holstein einrichten</b>	<b>21</b>
	Alternativantrag der Fraktion der SPD <a href="#">Drucksache 19/1829</a>  (überwiesen am 15. November 2019)	
<b>5.</b>	<b>Deutliche Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler im SPNV auf den Strecken der AKN und der S-Bahnen</b>	<b>22</b>
	Antrag der Fraktion der SPD <a href="#">Drucksache 19/1243</a>  <b>Deutliche Verbesserungen für alle Menschen im SPNV in Schleswig-Holstein</b>  Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP <a href="#">Drucksache 19/1335</a>  (überwiesen am 7. März 2019)	
<b>6.</b>	<b>Fahrradinfrastruktur in den Städten verbessern</b>	<b>23</b>
	Antrag der Abgeordneten des SSW <a href="#">Drucksache 19/1700</a>	

**Radverkehr strategisch voranbringen**

Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP  
[Drucksache 19/1891](#)

(überwiesen am 11. Dezember 2019)

**7. Mindestlohn auch für Jugendliche 24**

Antrag der Abgeordneten des SSW  
[Drucksache 19/1864](#)

(überwiesen am 12. Dezember 2019 an den **Wirtschaftsausschuss**, den Sozialausschuss und Bildungsausschuss)

**8. Beschlüsse der 33. Veranstaltung „Jugend im Landtag“ 25**

Schreiben des Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages vom 28. November 2019  
[Umdruck 19/3320](#)

**9. Verschiedenes 26**

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN und FDP setzt der Ausschuss in Punkt 4 - Wasserstoffkompetenzzentrum in Schleswig-Holstein einrichten, Drucksache 19/1829 - von der Tagesordnung ab. Im Übrigen wird die Tagesordnung vom Ausschuss in der Fassung der Einladung gebilligt.

## **1. Bericht zum Knoten Hamburg und den Schlussfolgerungen der Landesregierung**

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdrucke 19/3113](#)

[hierzu: Umdrucke 19/3420, 19/3453, 19/3454 und 19/3455](#)

Abg. Vogel begründet den Berichts Antrag Umdruck 19/3113 damit, dass im November 2019 dem Internetportal PRINS zu entnehmen gewesen sei, dass die Knotenstudie Hamburg final vorliege. Darauf sei er zufällig gestoßen, nachdem zwischen dem Ausschuss und dem Ministerium lange Thema gewesen sei, dass das Erscheinen der Studie sich verzögert habe. Aktuell habe er die Internetseite noch einmal geprüft und festgestellt, dass sich die Darstellung dahingehend verändert habe, dass statt zahlreicher farbiger Karten nur noch ein Textteil vorzufinden gewesen sei. Er wünsche sich für die Zukunft, dass das Ministerium oder der Ausschuss direkt und umfangreich über das Ergebnis einer interessierenden Studie informiert würden, sobald dieses vorliege.

Verkehrsminister Dr. Buchholz bestätigt, dass auch für das Ministerium der Zeitpunkt des Vorliegens der Studienergebnisse nicht immer transparent gewesen sei. Man habe aufgrund eigener Recherchen Entscheidungen des Bundesverkehrsministeriums zum Ausbau bestimmter Strecken zur Kenntnis genommen. Er weist darauf hin, dass das Ministerium nach dem Berichts Antrag darauf hingewirkt habe, weitere Sachverständige zu dem Tagesordnungspunkt einzuladen, wenngleich das Bundesverkehrsministerium dem Ausschuss eine Absage erteilt habe (Umdruck 19/3420).

Herr Huber, Leiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, bedankt sich, dass es zu einer Zusammenarbeit auf dieser Ebene komme. Dass es im letzten Quartal 2019 zu einer Finanzierungsvereinbarung bezüglich der S 4 gekommen sei, bedeute einen besonderen Erfolg der Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

Herr Huber trägt die Inhalte der Präsentation, [Umdruck 19/3454](#), vor. Er weist einleitend darauf hin, dass das letzte derzeit für Zugdurchfahrten freigehaltene Gleis am Hamburger Hauptbahnhof nun Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans sei, wonach an Stelle dessen ein zusätzlicher Bahnsteig errichtet werden solle. Somit sei man bereits bei der Ausnutzung letzter Reserven angelangt. Er geht darauf ein, dass steigende Einwohner-, Fahrgast- und Pendlerzahlen im HVV-Verbundraum zu immer volleren öffentlichen Verkehrsmitteln führten.

Über den regionalen Aspekt hinaus sei man Teil von drei transeuropäischen Eisenbahnnetzstrecken (Orient/East-Med Corridor, Skandinavien-Mittelmeer-Korridor und North Sea-Baltic Corridor). Auf diesen Strecken verlaufende Schienentrassen würden nach anderen Regeln vergeben; der Fernverkehr und der große Güterverkehr hätten Vorrang. Daraus ergebe sich eine starke Konkurrenzsituation angesichts der Fahrgaststeigerung im Regionalbahnverkehr. Die Verlagerung des Güterverkehrs von den Straßen auf die Schiene führe im Bereich des Hamburger Hafens zu weiteren Anforderungen an ein Schienennetz, das sehr begrenzt sei, denen man in den nächsten Jahrzehnten begegnen müsse.

Als eines der „größten Sorgenkinder“ bezeichnet Herr Huber den Hamburger Hauptbahnhof, der räumlich sehr kompakt und dadurch beschränkt sei. Die Stadt Hamburg sei gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG dabei, den Bahnhof nach Süden zu erweitern. Durch eine zusätzliche Brücke sollten Fußgängerverteillflächen und -abgänge geschaffen werden. Mit einem Provisorium sei 2021 zu rechnen. Aktuell laufe die ingenieurtechnische Vorstudie.

Parallel sei man gemeinsam mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein verkehrsbezogen dabei zu prüfen, ob es Sinn ergäbe, die bisher im Hauptbahnhof endenden Regionalzüge durchzubinden. Etwaige Vorteile gegenüber dem heutigen Modell würden mit Hilfe einer Durchbindungsstudie eruiert. Gegebenenfalls müssten sich alle Aufgabenträger und beauftragten Verkehrsunternehmen zusammenfinden, um laufende Aufträge in fairer Art und Weise zu teilen und zu bündeln.

Abschließend geht Herr Huber auf die Idee ein, die der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Herr Ferlemann, geäußert habe, dass es zwei zusätzliche Gleise am Hamburger Hauptbahnhof brauche, um die Verbindungsbahn zu entlasten. Die S-Bahn, die heute auf der Verbindungsbahn zwischen Altona und Hamburg fahre und zwei von vier Gleisen für sich in Anspruch nehme, wäre demnach in den Untergrund zu verlegen, sodass die Verbindungsbahn vollständig für den Regional- und Fernverkehr zur Verfügung stünde. Man habe

Staatssekretär Ferlemann angeschrieben, seinen Worten Taten folgen zu lassen, und um eine Machbarkeitsstudie geben. Es handle sich um einen notwendigen Ausbau, den sowohl Hamburg als auch Schleswig-Holstein benötigten.

Ferner seien zur Steigerung der Kapazität auf der Strecke Hamburg-Berlin aus Sicht der Freien- und Hansestadt Hamburg längere viergleisige Überholabschnitte erforderlich. Es handle sich um einen weiteren wichtigen Baustein, um den Knoten Hamburg - auch für Schleswig-Holstein - zu stärken.

Herr Limprecht, Leiter der Großprojekte Nord bei der DB Netz AG leitet ein, die Daten, die Abg. Vogel im Internet vorgefunden habe, präsentiere man heute. Zum Teil seien sie online noch verfügbar.

Herr Limprecht berichtet mit Hilfe einer Präsentation, [Umdruck 19/3453](#), über Grundlagen, die von der DB Netz AG bei der Planung von Projekten im Zusammenhang mit dem Eisenbahnknoten Hamburg zu berücksichtigen seien. Er zählt die Maßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans den Großknoten Hamburg betreffend auf. Eine Maßnahme auf der Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Hamburg-Altona sei nicht beinhaltet.

Zur S 4 (West) ergänzt Herr Limprecht, dass nördlich des neuen Bahnhofs Altona-Nord ein Bauwerk geschaffen werden solle, um mit der S-Bahn von der Gleichstromleitung zur Oberleitung auf die Fernbahngleise wechseln zu können, sodass in Richtung Elmshorn Regionalbahnverkehre durch die S-Bahn ersetzt würden. Ziel sei es auch im Sinne einer Entlastung der Verbindungsbahn zusätzliche Regionalbahnverkehre aus Schleswig-Holstein in den Hauptbahnhof zu führen. Im Konzept des Bundes handle es sich um kein zusätzliches Gleis, sondern um ein Überwerfungsbauwerk.

Im Hinblick auf die S 4 (Ost) sei derzeit an der Finalisierung der konkreten Finanzierungsvereinbarung zu arbeiten. Die Deutsche Bahn AG hoffe auf die Planfeststellung im ersten Abschnitt im ersten Halbjahr 2020, sodass es - vorbehaltlich etwaiger Klagen - zum Spatenstich im Jahr 2020 kommen könnte.

Herr Limprecht fasst zusammen, dass „Knoten Hamburg“ auch Schleswig-Holstein, Elmshorn und S 4 (West) bedeute. In Hamburg und in Richtung Schleswig-Holstein werde in hohem

Maße in die Bahninfrastruktur investiert. Mit dem Bahnhof Altona werde das „Tor Richtung Schleswig-Holstein“, ohne Bedarfsplanmaßnahme zu sein, durch eine Verknüpfung der S-Bahn- und Regionalbahnverkehre neu strukturiert, sodass sich die Umsteigebeziehungen vom Hauptbahnhof beziehungsweise dem Bahnhof Dammtor auf den Bahnhof Altona verlagern würden. Auch für die Durchbindung des Bahnverkehrs aus Niedersachsen sei der Bahnhof Altona ausgesprochen wichtig.

In die Maßnahmen in und um Hamburg zahlten verschiedene Länder und Stakeholder ein. Es sei notwendig, eine gemeinsame Kommunikation und für die Fahrgäste erkennbare übergreifende Entwicklung zu schaffen. Es gehe um eine einheitliche Struktur für Norddeutschland mit der richtigen Maßnahmenpriorisierung zum richtigen Zeitpunkt für eine wirklich große Fahrgastwirkung, sodass beispielsweise der Umstieg für die Fahrgäste vernünftig funktioniere.

\* \* \*

Abg. Vogel geht auf das erwähnte Überwerfungsbauwerk nördlich des Altonaer Bahnhofs ein, das auf der zweigleisigen Strecke zusätzlichen S-Bahn-Verkehr bis Elmshorn ermöglichen solle. Schon jetzt werde die Strecke extrem stark genutzt, und es sei mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen zu rechnen. Er halte es für keine Lösung, zusätzlich langsame S-Bahnen auf der Strecke fahren zu lassen. Da davon auszugehen sei, dass die Regionalverkehre aus Schleswig-Holstein nach Hamburg sich über die Jahre weiter verstärken würden, halte er es für notwendig, ein drittes Gleis in Betracht zu ziehen. Es sei zweifelhaft, ob eine zusätzliche S-Bahn auf der Strecke schnell genug unterwegs sein und von daher Attraktivität entfalten könnte.

Herr Limprecht antwortet, der Bedarfsplan werde vom Bund erstellt, sodass er nicht zu sagen vermöge, warum darin kein drittes Gleis vorgesehen sei. Die Idee der S 4 (West) sei schon seit 2009 in der Knotenstudie abgebildet gewesen, in dem Regionalverkehre durch eine Express-S-Bahn mit Halten entsprechend dem Regionalverkehr ersetzt werden sollten. Die neuere Entwicklung, dass die Regionalverkehre aus Schleswig-Holstein nicht ersetzt werden, sondern weiterfahren sollten, sei in der Knotenstudie nicht vollständig abgebildet. Dieser Punkt müsse in die weitere Entwicklungsplanung und Bedarfsplanüberprüfung aufgenommen werden. Im Vergleich zum heutigen Stand werde sich voraussichtlich der Güterverkehr auf die Fehmarnbeltachse verlagern. Es sei eine Verlagerung von etwa 40 Zügen prognostiziert, durch die wiederum Trassen freiwürden.

Er stimme Abg. Vogel indes darin zu - so Herr Limprecht -, dass sich die Frage stelle, ob die Planungen in der weiteren Entwicklung mit den Regionalbahnverkehren ausreichend seien. Dies lasse sich auf der Grundlage der Knotenstudie nicht beantworten, hingegen könnten aktuelle Zahlen im Zusammenhang mit Deutschland-Takt eventuell aufschlussreich sein. Eventuell sei die Durchführung einer Maßnahme über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verschränkt mit dem Bundesbedarf denkbar, ähnlich den Planungen der S 4 (Ost).

Minister Buchholz äußert, an diesem Punkt habe sich auch die Landesregierung von der Knotenstudie mehr versprochen. Sie habe aus eigenen Mitteln eine Vorplanung für ein drittes Gleis angeschoben. Der von Herrn Limprecht angesprochenen Argumentationen der Bedarfsplanung, dass Güterverkehrszüge auf der Strecke zukünftig entfielen, hält der Minister entgegen, dazu käme es gegebenenfalls zu Tageszeiten, zu denen schon heute aufgrund einer hohen Belastung durch Personenverkehre wenig Güterverkehre unterwegs seien. Im Zusammenhang mit dem Deutschland-Takt sei ein gewisser Nachdruck erstrebenswert, dass ein Ausbau bis Elmshorn notwendig sei. Wie dieser sich gestalten werde, sei diskutabel.

Herr Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass die Landesregierung ein Gutachten zu der Frage, wo das Geld für den Ausbau des Schienenverkehrs richtig angelegt sei, in Auftrag gegeben habe. Die Ausschreibung habe sich durch die Nichtbeachtung eines Bieters leider verzögert, sodass die Fertigstellung des Gutachtens länger als bis zum bisher avisierten Termin im Frühjahr 2020, aller Voraussicht nach bis September/Oktober 2020, benötige. Gegebenenfalls werde man sich der Frage zuwenden müssen, ob die Landesregierung den Ausbau der S 4 (West) nach dem GVFG als Nahverkehrsprojekt selbst in die Hand nehmen müsse. Auch er erwarte eine massive Steigerung der Personenverkehre auf dieser Achse zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg, die ohnehin bereits stark belastet sei. Es sei angezeigt, bis zur Vorlage des Gutachtens der Frage nachzugehen, ob ein Antrag nach GVFG zum Ausbau dieser Strecke gestellt werden sollte. Eine Neuregelung des GVFG sehe vor, dass sich der Bund an den Planungskosten statt zu 0 % zu 10 % beteilige. Zudem sei die grundsätzliche Maßnahme nicht mehr mit 60 %, sondern 75 % oder, wenn es um Elektrifizierungsprojekte gehe, bis zu 90 % förderfähig.

Abg. Hölck fasst zusammen, er habe es so verstanden, dass die S 4 bis Pinneberg überall dort halten werde, wo jetzt die S 3 halte, und dann hinter Pinneberg nur noch zwei, drei Halte anfahren werde. Er frage sich, inwiefern damit der Gedanke des Expresses verwirklicht werden könne. - Herr Limprecht antwortet, der Plan sei, nördlich des Bahnhofs Altona auf die

Fernbahngleise auszufädeln und die Halte der Regionalbahn mitzunehmen. So könne man mit einer Maximalgeschwindigkeit von 140 km/h schneller als die S-Bahn fahren, die parallel laufe.

Auf eine weitere Frage des Abg. Hölck erklärt Herr Limprecht, warum die Fertigstellung des Bahnsteiggleises Elmshorn voraussichtlich bis 2029 dauere. Es handele sich um ein Bedarfsplanprojekt mit Bürgerbeteiligung, einer Befassung des Bundestags hinsichtlich übergesetzlicher Forderungen und einer Entwurfsplanung auf der Basis der Bundestagsentscheidung. Darauf folge das Planfeststellungsverfahren mit optimiertem Zeitlauf, da die Anhörungsbehörde Ende 2020 beim Bundesamt zusammengeführt werde. Das Planfeststellungsverfahren dauere - etwaige Klagen nicht eingerechnet - schätzungsweise drei Jahre. Plus Ausschreibungen komme der Zeitraum von neun Jahren zustande. Nach der heutigen Rechtslage sei dies schnell im Vergleich zu anderen Projekten. Für das Projekt seien, wenngleich es ein kleineres Großprojekt sei, veränderte Rahmenbedingungen im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren wünschenswert. Formal ergebe sich - Stichwort Maßnahmengesetz - sicherlich ein Ansatz zur Prozessoptimierung.

Minister Dr. Buchholz bekräftigt, das Beispiel, in dem es lediglich um eine vierte Bahnsteigkante im Bereich des Bahnhofsgeländes gehe, zeige, dass das deutsche Planungsrecht geändert werden müsse. Er appelliere in diesem Sinne an alle politisch Beteiligten.

Abg. Waldinger-Thiering weist darauf hin, dass der SSW zu Beginn der laufenden Legislaturperiode einen Antrag eingebracht habe, der abgelehnt worden sei (Drucksache 19/14). Angesichts des politischen Ziels, mehr Menschen zur Nutzung der Bahn zu bewegen, sei die lange Dauer der Planungsverfahren schwer nachvollziehbar.

Auf eine Frage der Abg. Waldinger-Thiering zur Barrierefreiheit der Erweiterungsplanungen am Hamburger Hauptbahnhof erläutert Herr Huber, als Fortsetzung der Kommunaltrasse Mönckebergstraße sei an der Steintorbrücke, die heute an den Hauptbahnhof angrenze, eine breite neue Bahnhofshalle geplant, kombiniert mit einer Bus- und möglicherweise Taxihaltestelle. Selbstverständlich seien Aufzüge für jeden Bahnsteig geplant, während es bei dem Provisorium, das jetzt eingerichtet werde, leider nur Treppen geben werde.

Abg. Waldinger-Thiering führt an, dass für Fachkräfte, die im Homeoffice in Schleswig-Holstein arbeiteten, das Ruhrgebiet mit der Bahn kaum zu erreichen sei. - Herr Huber stimmt zu, auf

der Rheinlandstrecke sei es derzeit dadurch noch schlimmer geworden, dass die eingleisige Strecke instandgesetzt werde, sodass man ohne Hotelaufenthalt keinen Termin in Bonn oder Köln mehr wahrnehmen könne oder im Endeffekt einen Kurzstreckenflug von Hamburg nach Bonn buchen müsse. Das Problem müsse im Zuge der Klimadebatte angegangen werden.

Abg. Waldinger-Thiering fragt, inwiefern die Planungen finanzielle Puffer und eine Steigerung der Fahrgastzahlen berücksichtigten. - Herr Huber antwortet, die Projekte müssten ohne nachzulassen mit Kraft vorangetrieben werden, damit sie über Jahrzehnte hinweg zu realisieren seien. In Norddeutschland sei dies in den vergangenen 10 Jahren gut gelungen. Er bitte alle Parlamentsmitglieder bei der Realisierung von Großprojekten mitzuwirken, statt stets den eigenen Wahlkreis vornan zu stellen.

Abg. Dr. Tietze erkundigt sich in Bezug auf die Knotenstudie nach der Verkehrsachse von Lübeck nach Schwerin beziehungsweise Büchen und Lüneburg. Nach seiner Information seien auf dieser Strecke 350.000.000 € Investitionen für Neuplanungen vorgesehen. - Herr Limprecht erläutert, die Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg sei separat bewertet worden und nicht Bestandteil der Knotenstudie. Hier sei derzeit keine Umsetzung vorgesehen, da die S 4 (Ost) gebaut würde. Es sei vorgesehen, dass die Verkehre über den Laufweg von Lübeck Richtung Hamburg über die bestehende Strecke fahren würden. Auch die Güterverkehrsumlagerung, die in diesem Zusammenhang abgebildet worden sei, sei derzeit vom Bundesverkehrsministerium nicht vorgesehen.

Abg. Vogel erkundigt sich in Bezug auf die Problematik der Durchbindung von Zügen hinsichtlich laufender Verkehrsverträge, wie die Landesregierung die Möglichkeit bewerte, dass Bewegung in dieses Thema komme. - Herr Pirschel, Leiter der Abteilung „Verkehr und Straßenbau“ im Verkehrsministerium, meint, dass diese Thematik offen zu diskutieren sein werde. Wenn sich entsprechende Lösungen anböten, werde angesichts laufender Verträge zu prüfen sein, wie man aus diesen herauskomme oder sie anpassen könne. Im Januar 2020 werde es in diesem Zusammenhang eine Auftaktveranstaltung geben. Etwaige Kosten und der für Schleswig-Holstein zu erwartende Nutzen seien jedenfalls abzuwägen. Insgesamt liege zum Thema Durchbindung noch kein einheitliches Konzept vor, doch würden NAH.SH und die Landesregierung in die Diskussion mit den anderen betroffenen Bundesländern eintreten.

Der Ausschuss nimmt die Berichte zur Kenntnis.

## 2. **Vorstellung der verschiedenen Querungsvarianten für die Fehmarnsund-Querung**

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/3416](#)

[hierzu: Umdrucke 19/3416, 19/3455](#)

Verkehrsminister Dr. Buchholz stellt eingangs fest, das Land sei mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - LBV.SH - Mitvorhabenträger. Hauptvorhabenträger sei die DB Netz AG.

Herr Homfeldt, Leiter Schienenanbindung der Festen Fehmarnbelt-Querung bei der DB Netz-AG, betont, das Projekt Fehmarnsund-Querung, das er seit 2008 leite, betreffe die mit Abstand größte der derzeit seitens der DB Netz AG geplanten Brücken. Man sei noch nicht in der Planfeststellung, und auch er spreche sich für Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungsverfahren aus.

Anhand einer Präsentation stellt Herr Homfeldt alternative Lösungen zu Brücken über den beziehungsweise Tunneln unter dem Fehmarnsund hindurch vor (Umdruck 19/3455). Bezüglich der bestehenden Fehmarnsundbrücke habe man 2010 festgestellt, dass sie für die Deutsche Bahn nicht mehr funktional und für zukünftig zu erwartende Verkehre ungeeignet sei. Statische Auswertungen besagten, dass 300 m lange Züge die Brücke befahren könnten, während die Deutsche Bahn mit 835 m langen Zügen fahren wolle. Nach längeren Diskussionen würden nicht nur eine neue Brücke, sondern verschiedene Varianten geplant: erstens eine neue Brücke für beide Verkehrswege, zweitens getrennte Bauwerke für Straße und Schiene, drittens ein Absenktunnel und viertens ein Bohrtunnel. Auch Möglichkeiten zur weiteren Nutzung der bestehenden Fehmarnsundbrücke würden untersucht. An den Planungen seien rund 40 Planungsbüros für die Deutsche Bahn und den LBV.SH beteiligt.

Der Planungsprozess beruhe auf drei wesentlichen Säulen: erstens der Analyse mithilfe einer Matrix zu Umwelt- und Flächenverbrauch, bauzeitlichen Auswirkungen unter anderem, zweitens der Bewertung von Umwelt- und umweltrechtlichen Risiken sowie drittens der Bewertung von technischen Risiken. So gelange man für jede Variante zu einer Vorzugslösung.

Herr Homfeldt geht auf Besonderheiten von Fauna, Bodenbeschaffenheit und damit einhergehende Herausforderungen für die technische Planung sowie im Einzelnen auf die verschiedenen Planungsvarianten ein und präsentiert dazu Visualisierungen. Als Worst Case bezeichnet er die Variante, bei der es neben dem Erhalt der Bestandsbrücke zum Bau zweier weiterer Brücken käme. Auch dies Szenario gehöre zum Planungsauftrag. Bei einem Absenktunnel würden an Land gefertigte Elemente in den Sund geschoben.

Unter dem Dialogforum Feste Fehmarnbelt-Querung habe sich ein Runder Tisch gebildet, der entsprechend über die Varianten und ihre Auswirkungen informiert worden sei und sich auf einen Absenktunnel geeinigt habe. Dennoch müsse die differenzierte Planung aller Varianten sauber abgeschlossen werden, um im Planfeststellungsverfahren eine Genehmigung erhalten zu können. Zur Untermalung führt Herr Homfeldt einen Videoclip vor, der die verschiedenen Brücken- und Tunnelvarianten bewegt ins Bild setzt.

Auf Nachfrage von Abg. Dr. Tietze erklärt Herr Homfeldt, dass sich die dänischen Tunnelelemente nicht, um Kosten zu sparen, verwenden ließen, da in Deutschland andere Richtlinien gälten, was die Tunnelabmessungen betreffe. Selbst wenn sie passen würden, ließen sich die großen dänischen Elemente nicht in den Sund hineinschieben. Falls ein Absenktunnel gebaut werde, würden eine Fertigungsstraße an Land errichtet und die Elemente nach und nach vom Festland auf die Insel geschoben werden, weil die Fahrinne des Sundes ein Einschwemmen der Tunnelelemente nicht zulasse.

Abg. Kilian möchte wissen, worauf es bei der Vielzahl der präsentierten Varianten hinauslaufe. - Herr Homfeldt versichert, man sei auf der Zielgeraden. Nachdem man makroskopisch gestartet sei, laufe mittlerweile die Umwelt- und mikroskopische Betrachtung. Er vermutet, dass eine Vorzugslösung im März 2020 vorliegen werde, aus der transparent ablesbar sein werde, welche Abwägungskriterien zu der Lösung geführt hätten, und verweist in diesem Zusammenhang auf die Bewertungsmatrix, die online veröffentlicht sei. Zudem sei bei drei Terminen auf der Insel sowie in Großenbrode der Prozess der Abwägung vorgestellt worden, der sehr komplex sei. Zum Beispiel könne die im Hinblick auf den Flächenverbrauch beste Variante im Bereich der Umwelt die schlechteste darstellen. Es sei nötig, eine Vielzahl von Kriterien zu einer Lösung zusammenzuführen.

Der Verkehrsminister fügt hinzu, dass er die terminliche Angabe März 2020 angesichts der Komplexität des Abwägungsvorganges für sehr ambitioniert halte und derartige Zeitpläne sich

meistens nicht einhalten ließen. Ihm sei daran gelegen, dass nicht nur unter Darlegung der Kriterien, sondern auch ihrer Gewichtung und der Abwägungsinhalte, zum Schluss eine transparent und erkennbar aus der Abwägung resultierende Vorzugsvariante vorliege. Der Nachvollziehbarkeit sei der Vorzug zu geben, auch wenn sich der Abwägungsprozess zum Beispiel um drei Monate verlängere, statt dass Anlass zu Nachfragen bestünde. Seit Frühjahr 2019 führe man mit dem DB-Vorstand zu diesem Thema laufend Gespräche und werde diese im Februar 2020 fortsetzen.

Abg. Vogel stellt fest, dass in jedem Fall die Kostenbetrachtungen zu den verschiedenen Varianten von Interesse seien, um sich zu den einzelnen Varianten zu verhalten. Er fragt, was mit dem bestehenden Brückenbauwerk zum Beispiel hinsichtlich einer Sanierung geschehen solle, wenn es eine Tunnelvariante mit Erhalt der alten Brücke geben sollte. Der Kreis wäre, wenn die Brücke erhalten bliebe, nur dazu bereit, diese zu übernehmen, wenn es kostenneutral möglich sei.

Herr Homfeldt weist daraufhin, Minister Dr. Buchholz habe bereits einmal mit dem Parlamentarischen Staatssekretär, Herrn Ferlemann, die Übernahme der alten Brücke zu klären versucht. Der Bund vertrete dazu, was mit der alten Brücke geschehen solle, möglicherweise andere Standpunkte. Sie müsse indes für die Weiternutzung nicht saniert, sondern verstärkt werden. Der Bund habe definitiv zugesagt, dies zu übernehmen. Die Deutsche Bahn stelle sich auf den Standpunkt, die Unterhaltungslast nicht tragen zu müssen, sondern schiebe diese in Richtung Bund „Schiene“. Zugleich habe sich der Bund „Straße“ bereits dahingehend geäußert, unter Umständen für die Unterhaltungskosten eher aufzukommen, als dass das Land Schleswig-Holstein zuständig sei. Definitive Aussagen gebe es diesbezüglich allerdings nicht.

Minister Dr. Buchholz ergänzt, dass bei Erhalt des Bauwerks alle Beteiligten zunächst Klarheit darüber haben müssten, auf Basis welcher Zahlen agiert worden sei. Einige Experten zweifelten an der Aussage, dass die 56 Jahre alte Brücke noch 130 Jahre standhalten könne.

Minister Dr. Buchholz führt weiter aus, man habe den Wunsch aus der Region zur Errichtung von Absenktunneln bei Erhalt des Bestandsbauwerkes zur Kenntnis genommen. Gegebenenfalls komme die Baulastfrage auf das Land und den Kreis zu, während in diesem Fall der Bund mit der Bahn komplett außen vor wäre, so der Minister. Die würde sich um kein Schienenthema mehr handeln, sondern um ein Straßenthema, bei dem eine Herabstufung der dort bisher bestehenden Bundesstraße auf eine Kreisstraße stattfände. Er gehe, dass dem Kreis daraus

eine Überforderung erwüchse. Derzeit lasse man berechnen, welche Baulast nach Verstärkung der bestehenden Brücke auf den jeweiligen Träger zukomme und gehe von der Größenordnung ein bis zwei Millionen Euro pro Jahr aus. Diese Summe ergebe sich daraus, dass auch nach Durchführung der Verstärkung der Stahlträger durch den Bund die Stahlträger aufgrund der salzhaltigen Luft laufend instandgehalten werden müssten. Die Verhandlungen mit dem Bund seien noch nicht abgeschlossen. Man argumentiere, dass dieser möglichst für längere Zeit die Baulasten mittragen sollte, da der Bund großes Interesse an der Fehmarnbelt-Querung habe und Veranlasser dahin gehend sei, dass es ein neues Bauwerk geben müsse. Mit einer gewissen Penetranz lasse sich in Berlin hoffentlich noch etwas durchsetzen.

Abg. Vogel möchte wissen, ob es auf Fehmaraner Seite Umweltbedenken bezüglich der Stelle des Tunnelausgangs gebe. Aufgrund der geringen Steigung, die bei der Bahn möglich sei, werde der Tunnel weit ins Land hineinreichen. - Herr Homfeldt antwortet, dass die Steigung und Ausdehnung eines neuen Bauwerks dem des bestehenden Brückenbauwerks ähneln würden. Vor der Anschlussstelle Avendorf gelange man wieder auf die alte Trasse. Im Bereich Großenbrode werde es sich anders verhalten, weil durch die Schienenanbindung die Trasse aus Großenbrode heraus verschwenkt werde und damit eine weitaus günstigere Anschwenkung an eine neue Fehmarnsund-Querung im Vergleich zu dem alten Weg entstehe.

Abg. Vogel fragt, welche Tragweite für die DB Netz AG das Bürgerinteresse vor Ort an einem Absenktunnel habe, zumal es sich möglicherweise um die teuerste Variante handle. Man werde sich schließlich für die Kosten rechtfertigen müssen. - Herr Homfeldt meint, dass die Kosten am Ende natürlich ein Faktor sein würden, der in die Gesamtbewertung eingehe. So stehe eventuell eine Bewertung Kosten gegen Umwelt an. Diesbezüglich befinde man sich noch im Abwägungsprozess. Was das regionale Interesse und regionale Anregungen betreffe, so nehme man diese auf, so wie es auch bei der Schienenanbindung geschehen sei. Angenommen, der Absenktunnel, den sich die Region wünsche, habe sehr viele „rote Ampeln“, so wären diese nicht wegzudiskutieren. Es müsse eine saubere Abwägung stattfinden.

Abg. Richert bittet um Auskunft, wann es möglich sein werde darzulegen, wie die erwähnten Säulen (Matrix mit fünf Wirkungsbereichen, umweltrechtliche Risiken, technische Risiken) zueinander in Beziehung gesetzt würden. - Herr Homfeldt betont, dieser Bewertungsprozess sei bereits öffentlich präsentiert worden. Er verweist auf Folie 28 - Bewertungslogik am Beispiel - der Präsentation (Umdruck 19/3455). Unter Berücksichtigung weiterer Unterpunkte würden insge-

samt 230 Kriterien zueinander in Beziehung gesetzt. Für detailliertere Erläuterungen zur Bewertung sei es nötig, sich mehrere Stunden zusammzusetzen, um die verschiedenen Tabellen und Ergebnisse im Einzelnen durchzugehen. Während sich mithilfe der Matrix mathematisch Ergebnisse errechnen ließen, müssten alle anderen Themen verbal-argumentativ bewertet werden, um zu einem Ergebnis zu kommen.

Abg. Richert vermutet, der Ausdruck „verbal-argumentativ“ bedeute, dass etwas letztendlich nicht nachvollziehbar gemacht werden könne. - Herr Homfeldt widerspricht dem: Aus der Matrix heraus werde sich beispielsweise begründen lassen, warum eine Variante als Vorzugsvariante nicht in Frage komme. Insgesamt müsse beschrieben werden, warum aus der Zusammenwirkung der Matrix, der umweltrechtlichen und technischen Risiken eine Variante den Vorzug erhalte.

Abg. Dr. Tietze nimmt an, dass es bei der Variantenauswahl ein gewisses Klagerisiko gäbe, wenn beispielsweise eine umweltschädlichere Variante den Vorzug erhalte, dessen Einpreisung er indessen nicht habe erkennen können.

Herr Homfeldt führt aus, dass man es gemeinsam mit dem LBV.SH für die Fehmarnsundbrücke geschafft habe, die Umweltverbände sehr frühzeitig „mit ins Boot“ zu holen. Ein Expertendialog „Umwelt“ sei ins Leben gerufen worden, in dessen Rahmen die Kriterien und der Abwägungsweg der Deutschen Bahn mit dem NABU und dem BUND gründlich diskutiert worden seien. Die Umweltverbände seien in diesem Fall also zumindest informiert, in welche Richtung man gehe, und hätten Anmerkungen dazu gemacht.

Abg. Dr. Tietze erkundigt sich, ob eine der Varianten Einfluss auf die Konsenslösung mit der Firma Scandlines habe, die einen freieren Zugang zu ihrem Fährhafen wünsche. - Herr Homfeldt weist daraufhin, dass im Grunde alle Neubauten unter Erhalt der alten Sundbrücke geplant seien. Der Status quo werde erhalten bleiben, bis ein neues Querungsbauwerk erstellt sei, das für die Straße und die Schiene wesentlich leistungsfähiger sein werde. Es ergäben sich keine Auswirkungen aufs Scandlines.

Abg. Dr. Tietze bringt die Frage des Brandschutzes auf, welche Kategorie der Absenktunnel diesbezüglich im Hinblick auf EU-Vorschriften hätte und ob eine Berufsfeuerwehr für die Sicherheit des Tunnels zuständig wäre. Die Frage nach der Notwendigkeit einer Berufsfeuerwehr spiele in die Diskussion über die Fehmarnbelt-Querung hinein. Abg. Dr. Tietze erkundigt

sich, ob diese gegebenenfalls auch für die Fehmarnsund-Querung zuständig sein könnte oder es jeweils eine eigene Feuerwehr je Tunnel geben müsse. Wer übernehme gegebenenfalls die Kosten für den Brandschutz?

Herr Homfeldt räumt ein, man habe noch nicht abschließend betrachtet, wer für die Kosten des Brandschutzes zuständig sei, da noch nicht feststehe, welche Variante diesbezüglich zu prüfen sei. Sollte es eine Berufsfeuerwehr geben, werde man sich in Richtung einer ähnlichen Lösung wie am dänischen Tunnel abstimmen. Grundsätzlich gebe es auf den Eisenbahnstrecken Tunnelrettungszüge der DB. Die Eisenbahntunnel seien in der Regel so lang, dass im Falle eines Brandes die Berufsfeuerwehr, nicht die freiwillige Feuerwehr zum Einsatz komme.

Minister Dr. Buchholz geht davon aus, dass die Tunnellänge von gegebenenfalls 1,7 km die des im Falle der A 20 umzusetzenden Baus der Festen Elbquerung übersteige. Von daher müsste die Lösung derjenigen ähneln, die an der Elbquerung gefunden worden sei. Dort sei zugesagt, dass die Kosten durch das Land oder den Bund insoweit übernommen würden, als man sich die Übertragung solcher Aufgaben an freiwillige Feuerwehren nicht vorstellen könne, die andernfalls überfordert wäre.

Abg. Knöfler sagt, er wolle als Teilnehmer des Runden Tisches, der erwähnt worden sei, darauf hinweisen, dass es weitere Erwartungen gäbe, die im Detail über das, was hier besprochen worden sei, hinausgingen. Es gehe unter anderem um die Nutzung der alten Sundbrücke, sobald diese verstärkt würde, was die Verkehre betreffe, und die Anbindung an Land, um Geschwindigkeiten oder auch die Art der Fahrzeuge, die über die Brücke fahren dürften. Die Ausgangsposition sei nicht gewesen, dass die Sundbrücke zu erhalten sei, sondern dass man sich einen Tunnel und den Erhalt der Sundbrücke unter bestimmten Bedingungen wünsche. Er erinnert daran, dass auch eine Variante vorgestellt worden sei, bei der alle Verkehre durch den Tunnel geführt würden. Hingegen spiele die Sundbrücke auch als Wahrzeichen eine Rolle.

Verkehrsminister Dr. Buchholz bestätigt, dass es sich bei der Sundbrücke um ein Wahrzeichen handle, was auch im Jamaika-Koalitionsvertrag festgehalten sei. Indes könnten bestimmte neue Varianten neue Wahrzeichen werden. Dennoch müsse er für den Tourismus in Schleswig-Holstein feststellen, dass der Ausbau des Radwegetourismus und die Erreichbarkeit der Insel mit dem Fahrrad sowie die Fußverkehre eine wichtige Rolle spielten. Eine touristische Lösung, die alle durch einen Tunnel führe, könne er sich schwer vorstellen. Nach seiner Vorstellung dürften jedenfalls die langsamen Verkehre nicht unterirdisch geführt werden.

Abg. Metzner weist darauf hin, dass in Stralsund eine alte Brücke über den Sund genau für diese Zwecke genutzt werde. Eine Ausweichmöglichkeit werde auch in Zukunft stets von Nutzen sein. Das Beispiel des Herrentunnels in Lübeck zeige, dass es durchaus Unfrieden stifte, wenn kein Fahrrad- und Fußgängerverkehr mehr möglich sei. Diesen Aspekt gelte es weiterzuverfolgen, wenn Schleswig-Holstein Tourismusland bleiben wolle.

Der Vorsitzende bedankt sich für den umfassenden Bericht.

### 3. Aktueller Planungssachstand Schwarzenbeker Ortsumgehung

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/3415](#)

Abg. Vogel begründet den Berichtsantrag damit, er sei aus der Region angesprochen worden, dass die Zeit für das Planfeststellungsverfahren langsam knapp werde. So müsse beispielsweise die Veränderung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie noch näher in den Blick genommen werden. Wenn der Planfeststellungsbeschluss nicht bis Ende 2020 erfolge, müssten weitere damit einhergehende Gutachten neu erstellt werden. Dies gelte es zu vermeiden. Abg. Vogel bittet um Einschätzung des Planungsstandes.

Verkehrsminister Dr. Buchholz fasst zusammen, er gehe weiterhin davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss, der eigentlich schon Ende 2019 unterschrieben habe vorliegen sollen, innerhalb der nächsten Monate, voraussichtlich im März/April 2020, zustande komme, wobei es verschiedene Einschränkungen zu bedenken gelte. Betroffen sei der zweite Planungsabschnitt der Ortsumgehung Schwarzenbek, bei deren Planung es gewisse Verzögerungen und notwendige Anpassungen gegeben habe. Eine veränderte Rechtsprechung zum Thema Wasserrecht habe bereits Berücksichtigung gefunden.

Man werde hoffentlich demnächst zur Beschlusschreibung übergehen können. Aktuell laufe dem allerdings zuwider, dass im Zuge der neuerlichen Befassung der Träger öffentlicher Belange dem Wirtschaftsministerium am 19. Dezember 2019 über die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg durch den Fachdienst Regionalentwicklung und Verkehrsinfrastruktur eine Mitteilung zugegangen sei. Die Untere Naturschutzbehörde weise vorbeugend darauf hin, dass sich in der Nähe des Vorhabens der Kammolch und der Wasserfrosch seit der letzten Kartierung weiter ausgebreitet haben könnten. Diesem Hinweis müsse das Amt für Planfeststellung nachgehen.

Die Kartierungen aus den Jahren 2014/2015 seien zwar noch im zulässigen Rahmen, aber in der Tat bereits älteren Datums. Der LBV.SH habe sofort Nachkartierungen in Auftrag gegeben. Von deren Ergebnis erhoffe man, dass der Zustand gegenüber den bisherigen Kartierungen sich nicht verändert habe. Sollte dies nicht der Fall sein, stünden das Alter der bisherigen Kartierungen einem unveränderten Vorgehen entsprechend der bestehenden Planung entgegen und Neukartierungen an.

Minister Dr. Buchholz kritisiert, dass die Planungsbehörden aufgrund eines im Konjunktiv formulierten Hinweises dazu gezwungen seien, ihr gesamtes Planungsverfahren wieder aufzumachen. Es handle sich um ein weiteres Beispiel dafür, dass gesetzgeberisch Veränderungsbedarf bestehe.

Abg. Vogel nimmt an, dass der Kammolch derzeit in Winterstarre verharre oder in Form von Laich existiere und erst im Frühjahr oder Sommer Feststellungen über die Verbreitung dieser Amphibien getroffen werden könnten.

Minister Dr. Buchholz bestätigt, jahreszeitlich bedingt sei es im Frühjahr nicht möglich, die Ausbreitung des Kammolches oder des Wasserfrosches zu kartieren. Er informiert darüber, dass zwei Maßnahmen direkt eingeleitet worden seien. So könne man gutachterlich prüfen lassen, ob die Flächen grundsätzlich geeignet seien, diese Tiere zu beherbergen. Könne dies widerlegt werden, sei auszuschließen, dass eine Ausbreitung in den betroffenen Flächenbereichen stattgefunden habe. Für den Planfeststellungsbeschluss könnte diese Erkenntnis über eine Nichteignung der Fläche für die Tiere ausreichend sein, würde aber eine gewisse Rechtsunsicherheit beinhalten. Zweitens könne der Vorhabenträger unterstellen, die Behauptung sei richtig, und die Möglichkeiten des Amphibienschutzes untersuchen und einplanen. Ob die Amphibienschutzeinrichtung tatsächlich notwendig sei, lasse sich später überprüfen.

**4. Wasserstoffkompetenzzentrum in Schleswig-Holstein einrichten**

Alternativantrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1829](#)

(überwiesen am 15. November 2019)

Der Tagesordnungspunkt wurde vertagt.

**5. Deutliche Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler im SPNV auf den Strecken der AKN und der S-Bahnen**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1243](#)

**Deutliche Verbesserungen für alle Menschen im SPNV in Schleswig-Holstein**

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

[Drucksache 19/1335](#)

(überwiesen am 7. März 2019)

- Verfahrensfragen -

Der Vorsitzende stellt fest, Verkehrsminister Dr. Buchholz habe bereits unter Tagesordnungspunkt 1 darauf hingewiesen, dass die Fertigstellung des Gutachtens sich voraussichtlich bis September/Oktober 2020 verzögere.

Entsprechend dem Vorschlag des Vorsitzenden beschließt der Ausschuss einstimmig, die weitere Beratung zu vertagen.

## 6. Fahrradinfrastruktur in den Städten verbessern

Antrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/1700](#)

### Radverkehr strategisch voranbringen

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

[Drucksache 19/1891](#)

(überwiesen am 11. Dezember 2019)

- Verfahrensfragen -

Der Vorsitzende weist auf die Fachtagung Radverkehr Schleswig-Holstein 2019 vom 5. Dezember 2019 zu den Ergebnissen des BYPAD-Verfahrens hin. Im Zusammenhang mit dem BYPAD-Verfahren habe es zudem eine umfassende Bürgerbeteiligung gegeben.

Abg. Waldinger-Thiering teilt mit, die Abgeordneten des SSW erhielten ihren Antrag Drucksache 19/1243 aufrecht. Sie beantragt eine schriftliche Anhörung mit dem Ziel festzustellen, wo in Schleswig-Holstein im ländlichen Raum Fahrradinfrastruktur fehle. - Der Vorsitzende, Abg. Richert und Abg. Vogel vertreten die Auffassung, dass sich der Antrag der Abgeordneten des SSW auf die Städte beziehe.

Abg. Waldinger-Thiering befürwortet den Vorschlag des Vorsitzenden, die weitere Beratung zu vertagen, um eventuell einen Änderungsantrag zu dem Thema einzubringen. - Abg. Richert wendet ein, im Alternativantrag der Koalitionsfraktionen Drucksache 19/1335 sei der ländliche Raum berücksichtigt, sodass es für eine Anhörung keines weiteren Änderungsantrages bedürfe.

Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass das BYPAD-Verfahren breit angelegt sei und in dessen Rahmen Aufträge erteilt werden sollten. Vor einer Anhörung, die sich mit einem Einzelaspekt des BYPAD-Verfahrens beschäftige, sollte klargestellt werden, was darüber erfragt werden solle - so der Minister -, damit an anderer Stelle weitere Schritte eingeleitet werden könnten, anstatt die Ergebnisse einer Anhörung abwarten zu müssen.

Der Ausschuss kommt überein, die Beratung über die Vorlage bis zu seiner nächsten Sitzung zu vertagen.

## **7. Mindestlohn auch für Jugendliche**

Antrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/1864](#)

(überwiesen am 12. Dezember 2019 an den Wirtschaftsausschuss,  
den Sozialausschuss und Bildungsausschuss)

- Verfahrensfragen -

Die Ausschussmitglieder stimmen dem Vorschlag der Abgeordneten Richert und Kilian zu, eine schriftliche Anhörung über den Antrag der Abgeordneten des SSW, Drucksache 19/1864, durchzuführen. Die Fraktionen werden gebeten, die Anzuhörenden gegenüber der Geschäftsführung bis zum 31. Januar 2020 zu benennen.

**8. Beschlüsse der 33. Veranstaltung „Jugend im Landtag“**

Schreiben des Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
vom 28. November 2019

[Umdruck 19/3320](#)

Der Ausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis und stellt den Fraktionen anheim, politische Initiativen aus den Beschlüssen zu erarbeiten.

## **9. Verschiedenes**

Der Vorsitzende kündigt für Donnerstag, den 6. Februar 2020, 10:00 Uhr, eine gemeinsame Sitzung des Finanzausschusses und des Wirtschaftsausschusses zu den Themen Organisationsuntersuchung zur Weiterentwicklung der NAH.SH, Aufgabenwahrnehmung durch die Autobahn GmbH des Bundes und Vergabeverfahren XMU II an.

Des Weiteren weist der Vorsitzende darauf hin, dass am 20. Februar 2020 in der Mittagspause der Plenarsitzung ein Treffen zum Gedankenaustausch mit der Deutschen Bahn AG stattfinden werde, die die Ausschussmitglieder um Themenvorschläge dafür bitte.

Der Vorsitzende stellt dem Ausschuss den Planungsstand des Programms für die geplante Informationsreise zur ITB Berlin 2020 vom 5. bis 6. März 2020 vor und bittet die Ausschussmitglieder, weitere Vorschläge zum Programm der Ausschussgeschäftsführung mitzuteilen. Die Abg. Vogel und Hamerich unterbreiten Vorschläge für den Aufenthalt auf der ITB, insbesondere den Besuch einzelner Messestände der Nachbarländer Schleswig-Holsteins.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 12:40 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze  
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder  
Geschäfts- und Protokollführerin