



Niederschrift

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 47. Sitzung

am Donnerstag, dem 18. Juni 2020, 13:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Peer Knöfler (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)

Christian Dirschauer (SSW)

Vorsitzender

i. V. von Hartmut Hamerich

Weitere Abgeordnete

Sandra Redmann (SPD)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) Nummer 958/2018 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen (Verhältnismäßigkeitsprüfungsgesetz - VHMPG)	4
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 19/2205	
	Änderungsantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/2263	
2.	Bericht der Landesregierung zum Stilllegungsverfahren für drei Teilabschnitte der Bahnstrecke in Ostholstein	6
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/4193	
3.	Verschiedenes	19

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 13:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) Nummer 958/2018 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen (Verhältnismäßigkeitsprüfungsgesetz - VHMPG)

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 19/2205](#)

Änderungsantrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/2263](#)

Herr Dr. Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, bittet zu Beginn der Beratung um Erläuterung des Änderungsantrags der Fraktion der SPD, [Drucksache 19/2263](#), zu dem Gesetzentwurf. Aus Sicht des Ministeriums wäre die vorgeschlagene Einfügung der Worte „durch das Parlament“ in § 3 Absatz 1, wie im Änderungsantrag vorgeschlagen, eher sinnverfälschend. Im Vorwege der Zuleitung des Gesetzentwurfs an den Landtag habe man mit der Landtagsverwaltung über die praktische Umsetzung der Verhältnismäßigkeitsprüfung gesprochen und sich auf den vorliegenden Gesetzentwurf geeinigt. Damit werde geregelt, dass es bei einer Initiative aus dem Landtag bis zur Beschlussfassung durch den Landtag zu dieser Verhältnismäßigkeitsprüfung kommen müsse. Im Ergebnis führe das dazu, dass das Parlament das Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung erst mit seiner Beschlussfassung bestätige.

Abg. Hölck erklärt, Hintergrund des Änderungsantrags der Fraktion der SPD, [Drucksache 19/2263](#), sei der Wunsch gewesen, dass die Verhältnismäßigkeitsprüfung durch das Parlament selbst statfinde. Er habe den Minister jetzt so verstanden, dass nicht allein die Landesregierung die Verhältnismäßigkeit durchführe und beschließe, sondern dass das Parlament die Verhältnismäßigkeit am Ende des Prozesses noch einmal feststellen müsse. Vor dem Hintergrund dieser Klarstellung ziehe die SPD-Fraktion ihren Änderungsantrag zurück.

Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass auch aus der Begründung zu dem Gesetzentwurf, Seite 17, deutlich werde, dass nach dem Gesetz die Prüfung bis zur Schlussabstimmung durch das Parlament durchgeführt werden müsse. Die Feststellung darüber sei also Sache des Landtags.

Der Ausschuss schließt damit seine Beratungen zu den Vorlagen ab.

Einstimmig empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs der Landesregierung zum Verhältnismäßigkeitsprüfungsgesetz, [Drucksache 19/2205](#).

2. Bericht der Landesregierung zum Stilllegungsverfahren für drei Teilabschnitte der Bahnstrecke in Ostholstein

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/4193](#)

hierzu: [Umdrucke 19/4197](#), [19/4316](#), [19/4563](#)

Auf Antrag von Abg. Vogel wird zu diesem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll geführt.

Abg. Vogel: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, auch dafür, dass das so kurzfristig auf die Tagesordnung gekommen ist. Wir beantragen ein Wortprotokoll zu diesem Tagesordnungspunkt.

Es ist eher einem Zufall geschuldet gewesen - wieder einmal -, dass wir darüber Kenntnis bekommen haben, dass da Abgabe von Eisenbahninfrastruktur - in dem Fall von drei Streckenabschnitten - auf dem Bereich der zukünftigen Festen Fehmarnbeltquerung stattfinden soll.

Uns ist vollkommen klar, dass in dem Moment, wenn bei einer Bahnstrecke eine Veränderung ansteht, man eventuell über eine Stilllegung nachdenken muss. Im Vorwege sollte der Verkauf geregelt sein; wenn sich dann kein Käufer findet, dass dann am Ende eine Streckenstilllegung erfolgt. Nichtsdestotrotz fragen wir uns, ob die Landesregierung über diesen Aspekt informiert war. Denn nach Rücksprache auch mit Kollegen aus der Koalition weiß ich, dass die am Ende genauso erstaunt waren und erst darüber stolperten, als der Tagesordnungspunkt von uns auf die Tagesordnung gesetzt worden ist, dass dort im Augenblick etwas Entsprechendes ansteht.

Herr Minister, ich erinnere mich an das Thema Knotenstudie, wo es glaube ich, auch dem Zufall geschuldet war, dass ich irgendwann einmal als ich im Netz ein bisschen rumdaddelte feststellte, dass diese Knotenstudie bereits im Netz vorhanden war. Ich finde es einfach unsäglich, dass wir als Parlament, wenn wesentliche Aspekte im Land passieren, nicht von der Bahn darüber informiert werden.

Sie wissen auch, dass wir als Oppositionspartei das Thema der Nachnutzung parlamentarisch haben behandeln lassen. Ich weiß aber auch, dass es in Ihren Kreisen darüber viele Gespräche gibt, wie eine mögliche Nachnutzung aussehen kann. Ich muss ganz ehrlich sagen: Uns missfällt es schon, dass mit einem Mal - gefühlt holterdiepolter - dieses Thema auf die Tagesordnung gesetzt wird, wo dort frühestens in acht Jahren der Aspekt der Veränderung ansteht.

Wenn man ein Interesse daran hat, dass sich ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, aber insbesondere auch die da betroffenen Kommunen, zusammensetzen sollen, um zu schauen, ob es die Möglichkeit einer Nachnutzung für uns als Kommunen gibt, ist es schon erstaunlich. Wenn das entsprechende Infrastrukturunternehmen ein entsprechendes Angebot einholt, dann geht damit eine gewisse Vorlaufzeit einher. Das jetzige passiert nach unserem Ermessen zu einer absoluten Unzeit. Sie wissen alle, dass alle durch Corona gefordert sind, auch die hier betroffenen Gemeinden. Diese sind auch in den Sommerferien stark eingebunden. Nächste Woche Montag starten in Mecklenburg-Vorpommern die Sommerferien. Unmittelbar danach geht es bei uns los. Die drei Kommunen sind ganz stark in der Sommerpause eingebunden.

Als Kommunalpolitiker weiß ich, dass es ganz schwierig ist, über die Sommerpause kommunalpolitische Beschlüsse auf den Weg zu bringen. Gehen wir also mal davon aus, vor Mitte August ist kommunalpolitisch nichts, was in die Wege geleitet werden kann. Im Augenblick ist der Zeitraum vom 12. Juni - also jetzt bereits laufend - bis zum 11. September 2020 eine wirklich sehr kurze Zeit, wo man als Kommune überhaupt noch tätig werden kann.

Da bitten wir Sie, wenn Sie unserem Wunsch entsprechen, zumindest bei der Bahn vorstellig zu werden, um diese Ausschreibung weiter nach hinten zu verlagern. Bei weit über 2.000 Tagen, die da im Augenblick noch ins Land stehen, sehen wir nicht die Notwendigkeit, mitten in der Sommerpause so etwas auf den Weg zu bringen.

Das ist der Grund dafür, weshalb wir das auf die Tagesordnung gehoben haben. Denn auch Sie haben sicher ein Interesse daran, dass die Kommunen, die teilweise ohnehin schon der Festen Fehmarnbeltquerung ohnehin schon sehr kritisch gegenüberstehen, nicht noch zusätzlich vor den Kopf gestoßen werden, sondern dass man schaut, wo kann man sie gegebenenfalls mitnehmen kann. Das, was jetzt hier durch Zufall - in diesem Fall nicht nachts, sondern tagsüber - von mir im Netz gefunden wurde, ist in dieser Art und Weise nicht vernünftig. Dazu würde uns die Position der Landesregierung interessieren. - Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Abgeordneter. - Ich schlage folgendes Verfahren vor: Ich habe jetzt schon eine Wortmeldung eines weiteren Abgeordneten. Aber zunächst einmal würde ich den Herrn Minister berichten lassen. Dazu gibt es ja den Antrag des Kollegen Vogel. Dann würde ich die Kolleginnen und Kollegen nacheinander aufrufen, die sich zu Wort gemeldet haben. Der Kollege Knöfler hat sich bereits gemeldet.

Aber zunächst einmal bitte ich den Herrn Minister auf Antrag des Abg. Vogel zu berichten. - Bitte, Herr Minister.

Minister, Dr. Buchholz: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Vogel, ich bin Ihrer Fraktion außerordentlich dankbar dafür, dass Sie den Antrag kurzfristig gestellt haben, denn Sie hätten es fast geschafft, mich auf dem falschen Fuß zu erwischen. Denn in der Tat war mir bis zum gestrigen Tag von einem Schreiben der Deutschen Bahn an uns, an mein Haus, vom 2. Juni 2020 nichts bekannt. Dass darin eine Veränderung der Haltung, die zwischen der Deutschen Bahn und uns immer Gesprächsgegenstand war, aufgezeigt wird, kann ich heute noch nicht erklären. Insoweit bin ich noch nicht in allen Details sprechfähig.

Aber es ist so, dass wir bisher davon ausgegangen sind, auch in den Gesprächen mit der Deutschen Bahn, dass bei den beiden Teilabschnitten, bei denen es unstreitig ist, also Großenbrode und Neustadt, also Neustädter Binnenwasser, eine Verlegung der Strecke stattfindet und die alten Strecken auch nicht genutzt werden. Es handelt sich dabei um das Herausnehmen der Strecken aus den jeweiligen Ortslagen, deshalb ist klar, dass man die alten Strecken nicht mehr nutzen will.

Bei der alten Bäderbahn, also zwischen Ratekau und Haffkrug, gibt es die entsprechende Diskussion nach wie vor im Land. Da ist die Diskussion durchaus anders. Da sind wir bis jetzt davon ausgegangen - ich will einmal schildern, wie der Gesprächsstand dazu bei mir war -, dass die Deutsche Bahn auch wie wir davon ausgeht, dass es sich bei der Neutrassierung der Bahnstrecke um eine Verlegung handelt. Eine Verlegung einer Bahnstrecke würde nicht die Stilllegung des alten Bahnteils erforderlich machen. Das heißt, wenn man verlegt, muss man nichts stilllegen, sondern da wird nur verlegt. Das war nach unserer Kenntnis der Sachstand zu diesen drei Teilabschnitten. Die Frage, ob es sich um eine Verlegung handelt, haben aber nicht wir zu entscheiden, sondern die ist vom Eisenbahnbundesamt mit der DB AG zu regeln.

Nunmehr ist es so, dass uns am 2. Juni 2020 - bei mir eingegangen am 3. Juni 2020; das ist immerhin schon 14 Tage her, das war auf meinem Schreibtisch bislang aber nicht gelandet - Frau Herbort von der DB AG mitgeteilt hat, dass man vorhat, die drei Teilabschnitte in ein Stilllegungsverfahren zu überführen. Das ist insoweit für uns überraschend, als wir bislang von einer Verlegung ausgegangen waren, die keine Stilllegung erforderlich macht. So.

Das Stilllegungsverfahren - hier steht, es wird „der Form halber“ eingeleitet - soll noch im zweiten Quartal 2020 eingeleitet werden, was jetzt sehr kurzfristig ist - um es einmal vorsichtig auszudrücken; ich kann auch nicht erklären, warum diese Kurzfristigkeit geboten sein sollte, zumal wir noch nicht einmal ein Planfeststellungsverfahren für die Neutrassierung haben und auch nicht zu befürchten ist, dass innerhalb der nächsten kurzen Monate etwas in diesem Stilllegungsverfahren passieren wird.

Also: Wir haben ein gemeinsames Interesse daran - - Oder sagen wir es einmal anders: Ich weiß, dass es vor Ort nach wie vor das Interesse gibt, auf der alten Trasse gegebenenfalls etwas stattfinden zu lassen. Da wissen wir alle hier in diesem Raum, dass es einen unterschriebenen Letter of intent gibt - den nicht ich unterschrieben habe, sondern mein Amtsvorgänger Reinhard Meyer -, dass wir dort keine Verkehre werden stattfinden lassen wollen.

(Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Nein, bestellen!)

- Nein. Der LOI ist leider etwas krumm formuliert, Herr Kollege. Ich habe mir das daraufhin noch einmal angeschaut. Da steht nicht, dass wir nichts bestellen:

„Das Land stellt in seiner Verantwortung als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sicher, dass nach Fertigstellung des Ausbaus der Schienenstrecke die Bestellung sämtlicher Schienenpersonennahverkehre auf der Relation Lübeck - Puttgarden auf den künftigen Trassen erfolgt.“

So steht es da. - Ja, okay. Das kann man so sagen.

Wenn das jetzt so wäre, und wir würden das so laufen lassen, wäre es theoretisch möglich, dass ein anderer diese Strecken käuflich erwirbt und dann dort allerdings die Verkehre betreibt. Mir wird von der Deutschen Bahn nämlich auch mitgeteilt, dass in dem Falle, dass einer das übernimmt, also ein Infrastrukturbetreiber, die DB Netz AG die Anbindung der neuen an die alte Strecke sicherstellen muss. Der Erwerber dieser Strecke würde allerdings die Strecke mit einer Betriebspflicht übernehmen. Die DB AG müsste dann die Anbindung schaffen. Da wir die Verkehre nicht bestellen würden, müsste der Betreiber die Verkehre dann eigenwirtschaftlich durchführen. - Das ist hier ja ein Wortprotokoll, sonst würde ich sagen: Dabei wün-

sche ich viel Spaß! Ich kann mir die Eigenwirtschaftlichkeit des Betriebens einer solchen Strecke in keinerlei Art und Weise vorstellen. Insoweit glaube ich nicht, dass es hier zu einem Erwerbsverfahren kommen wird.

Aber lassen Sie uns einmal vom Ziel her argumentieren. Wir haben alle das Ziel, dass auf dieser Trasse gegebenenfalls etwas Alternatives passiert, damit die Anbindung insbesondere des Ortes Timmendorfer Strand positiv gewährleistet ist. Deshalb habe ich kein Interesse daran, dass jetzt durch irgendetwas Zwischenzeitiges etwas eintritt, was diese Zweitnutzung dieser Trasse in irgendeiner Art und Weise verhindert.

Deshalb werde ich, wird mein Haus, heute darum bitten, dass wir mit der DB AG, mit dessen zuständigem Vorstand ich am 3. Juli 2020 ohnehin aus anderen Gründen einen Termin habe, dieses Thema mit aufgreifen und der Frage nachgehen, warum jetzt unbedingt ein solches Stilllegungsverfahren eingeleitet werden muss. Zweitens werde ich fragen, ob man das nicht nach hinten verschieben kann. Drittens werde ich nachhaken, ob damit sichergestellt werden kann, dass jedenfalls für uns eine anderweitige Nutzung dieser Trasse, wenn sich dort kein anderer findet oder findet, gewährleisten können, also unsere Option, die wir dort behalten wollen, sichergestellt werden kann.

Ansonsten würde ich die DB AG schlicht und ergreifend umgehend bitten, dieses Stilllegungsverfahren erst einmal auszusetzen. Denn ich sehe nicht, dass das heute in irgendeiner Form -- vielleicht habe ich das aber auch nicht verstanden; das muss ich jetzt ehrlich sagen: Ich habe jedenfalls keinen Zeitdruck verstanden, dazu ist mir auch nichts mitgeteilt worden - sein muss.

Insofern endet Frau Herbort mit dem Satz:

„... ich hoffe, Sie ... hinreichend informiert zu haben.“

Ich sage hier zu Protokoll: Das ist nicht der Fall. Ich fühle mich nicht hinreichend von der DB AG informiert, werde diesen Informationen nachgehen und kann hier nur sagen, dass wir in den nächsten Wochen diese Gespräche fortsetzen werden.

Da die nächste Sitzung des Wirtschaftsausschusses erst im August 2020 ist, biete ich an, dass ich Sie schriftlich darüber unterrichtet halte, wie es weitergeht. - Das ist alles eine Art Schieberverfügung; dafür bitte ich um Vergebung, aber es war im Vorfeld zu dieser Sitzung, innerhalb der letzten 24 Stunden, nicht zu klären, in welcher Weise das sonst fortgesetzt werden könnte.

Noch einmal: Ich glaube, dass hier nichts Schlimmes passiert - Schlimmes in Anführungszeichen. Ich glaube nämlich, dass sich kein Erwerber finden wird, der eine gewidmete Eisenbahnstrecke käuflich erwerben will, weil er dann auf diesem Gleis tatsächlich ja die entsprechenden Verkehre mit Betriebspflicht übernehmen müsste. Das ist aus meiner Sicht in keiner Weise wirtschaftlich darstellbar, sondern wäre ein großes finanzielles Engagement. Ich würde auch den Kommunen eine solche Vorgehensweise nicht empfehlen - um das einmal zu sagen. Denn diese können das in keiner Weise finanzieren. Ich wüsste nicht wie.

Das ist auch nicht die geplante Sache dabei. Ich habe einmal Vorschläge dazu gemacht, und die nächsten Gespräche dazu finden ab dem 25. Juni 2020 mit der Gemeinde Timmendorfer Strand statt, in denen wir gesagt haben: Wir wollen in den nächsten Jahren - dafür haben wir noch viel Zeit, bis die Strecke neu gebaut ist - darüber nachdenken, wie wir auf moderne, intelligente und emissionsfreie Art und Weise gegebenenfalls auf diesem Trassenteil sicherstellen, dass ein so wichtiger touristischer Ort für Schleswig-Holstein wie Timmendorfer Strand, aber auch Sierksdorf, so angebunden werden, dass wir vollständig gewährleisten, dass die Orte gut und positiv erreichbar sind. Das bleibt das Ziel, auch wenn die Nutzung der alten Bäderbahn und der alten Bäderbahntrasse nach Prüfung durch uns - von mir mehrfach nachgeprüft - nicht in dieser Form angestrebt wird.

Vorsitzender: Vielen Dank für die Information, Herr Minister. Vielleicht ist es auch noch einmal wichtig festzustellen, dass wenn das Stilllegungsverfahren erfolgreich ist, es dann auch Landesgeld bedarf, um die Strecke weiter in unserem Portfolio zu halten. Sonst würde man ja eine Entwidmung durchführen. Darüber haben wir ja Gott sei Dank nicht zu entscheiden. Insofern ist es schon entscheidend, ob das acht Jahre, sechs Jahre oder vier Jahre sind, für die diese Strecke von uns weiter finanziert wird. Insofern hat das schon eine Auswirkung auch auf die Finanzierung, Herr Minister.

Minister, Dr. Buchholz: Herr Vorsitzender, ich bin gern bereit, Ihnen dieses Anschreiben von Frau Herbort zur Verfügung zu stellen, damit Sie das alle haben ([Umdruck 19/4197](#)).

Vorsitzender: Sehr gern.

Minister, Dr. Buchholz: Hier heißt es wirklich, natürlich:

„Das Stilllegungsverfahren wird voraussichtlich ... im zweiten Quartal 2020 eingeleitet. Tatsächlich stillgelegt werden die Streckenabschnitte erst mit der Inbetriebnahme der neuen Schienenanbindung.“

Das ist auch logisch. Wann diese Inbetriebnahme der neuen Schienenanbindung erfolgt, dazu würde ich heute keine Perspektive abgeben, das ist noch eine Lange Zeit hin.

„Bis dahin wird der Betrieb auf der Bestandsstrecke zwischen Lübeck und Neustadt während der Bauarbeiten so lange wie möglich aufrechterhalten.“

Das ist auch logisch. - Also: Da ist jetzt nichts mit einer Stilllegungsgeschichte, sodass wir anschließend schon in einem Monat gesagt bekommen: Wir wollen jetzt die Strecke stilllegen! Sondern es wird in dem Schreiben klargemacht: Nein, bis zur Inbetriebnahme der neuen Strecke soll auf dieser Strecke auf jeden Fall das stattfinden. Um so mehr irritiert die Tatsache, warum dieses Stilllegungsverfahren dann jetzt schon losgehen soll.

Vorsitzender: Da können wir nur spekulieren. - Herr Minister, wichtig wäre, dass Sie das Schreiben dem Ausschuss zur Verfügung stellen, dann würden wir das verumdrucken (Umdruck 19/4197). Dann können wir das Schreiben auch allen Fraktionen zur Verfügung stellen. - Jetzt habe ich noch weitere Wortmeldungen. Herr Kollege Knöfler.

Abg. Knöfler: Ich glaube, dass was bei dieser Sache etwas spooky ist, ist abermals der Umgang der Bahn mit uns und vor allem auch der Umgang der Bahn mit den Kommunen vor Ort. Es gibt noch gar keinen Planfeststellungsbeschluss - der Minister hat es gesagt -, aber hier werden quasi schon Vorfestlegungen getroffen, obwohl so ein Beschluss auch noch beklagt werden kann.

Trotzdem gewinne ich der Sache einmal etwas Positives ab. Das meine ich als Abgeordneter von vor Ort und als Gemeindevertreter einer Strecke, die sicherlich nicht weiter betrieben werden wird. Das hat der Minister schon genannt.

Durch dieses Schreiben - so unsinnig das zu der jetzigen Zeit ist, jedenfalls aus meiner Sicht - wird auf jeden Fall den ehrenamtlich tätigen Gemeindevertretern vor Ort der Weg aufgezeigt, der in Zukunft dort quasi vonstattengehen soll. In der Vergangenheit war es relativ schwierig, von der Bahn - ob der unterschiedlichen Organisationsstrukturen der einzelnen Teilbereiche der Bahn - genau diese Information so konkret zu bekommen.

Ich kann nur sagen: Das, was da drin steht, ist vor Ort für die Planung, um sich darüber Gedanken machen zu können, wie so ein Vorgehen abläuft, wichtig. Es wird sich dort oben von uns niemand auf diese Strecke bewerben. Es geht um die Frage: Wie kann die Kommune in Zukunft eventuell diese Flächen erwerben, und was kann sie mit diesen Flächen machen, die bei uns den Ort quasi zerschneiden? Es geht darum, visionär eine städtebauliche Entwicklung anzudenken. Insofern ist das das Positive.

Das andere ist das - wie üblich bei der Bahn -, was so ein bisschen durcheinander läuft, was Termine betrifft und auch Beziehungen betrifft, die man nicht ganz durchblicken kann. Was merkwürdig ist, ist, dass es noch gar keinen Planfeststellungsbeschluss gibt.

Abg. Metzner: Solche Sachen waren über viele Jahre mein Spezialgebiet. Deshalb bin ich absolut verwirrt darüber, dass über dieses Stilllegungsverfahren zu diesem Zeitpunkt diskutiert wird. Denn wenn ein Planverfahren läuft, so lange gibt es die Veränderungssperre. Deshalb wäre ich wirklich daran interessiert zu erfahren, wie es dazu kommen kann, dass in ein laufenden Verfahren hinein solche Entscheidungen getroffen werden. Es wäre sehr schön, wenn Sie diese Informationen einholen und auch den rechtlichen Status noch einmal abklären.

Aus meiner Sicht ist das überhaupt nicht miteinander zu vereinbaren, dass man einerseits ein Planfeststellungsverfahren laufen hat, wo alle rechtlichen Situationen vorher abgeklärt und abgefragt werden, die auch Gegenstand der Erörterungstermine waren, und andererseits plötzlich der Status quo verändert wird. Das verstößt absolut gegen mein Rechtsverständnis.

Dazu würde ich wirklich gern ein paar Hintergrundinformationen von der Deutschen Bahn haben wollen. Ich möchte Sie wirklich bitten, dass Sie das noch einmal mit abklären. Das widerspricht allem, was ich bisher im Verwaltungsverfahren irgendwo kennengelernt habe, dass man so eine Maßnahme mitten in ein Verfahren reinpackt.

Abg. Redmann: Ich habe noch einmal eine Nachfrage, Herr Minister, ob ich Sie eben richtig verstanden habe. Also, das Schreiben der Bahn ist bei Ihnen am 2. Juni 2020 eingegangen?

Minister, Dr. Buchholz: Nein, am 3. Juni 2020.

Abg. Redmann: Am 3. Juni 2020, okay. - Nun gab es gestern schon eine Sitzung beziehungsweise auch Gespräche in der Gemeinde Scharbeutz zu diesem Thema. Bei Ihnen ist es offenbar erst später passiert.

Nichtsdestotrotz noch einmal das, was die Kollegin Metzner eben angesprochen hat, zum rechtlichen Stand: Auch dazu würde ich gern noch einmal eine Einschätzung von Ihnen hören, zum Thema Stilllegungsverfahren insgesamt, sozusagen.

Minister, Dr. Buchholz: Frau Redmann, aus rechtlicher Sicht kann ich Ihnen dazu ehrlich gesagt herzlich wenig sagen.

Richtig ist, da gibt es auch nichts zu beschönigen: Dieses Schreiben ist am 3. Juni 2020 bei mir im Haus eingegangen, nicht bei mir, aber in meinem Haus. Es ist in den Geschäftsgang gegangen, und - um ehrlich zu sein - wir haben uns in den letzten 10 Tagen mit vielen anderen Dingen beschäftigt, auch in der Abteilung 4, auch wegen des ÖPNV-Rettungsschirms, auch wegen der Corona-Konjunkturförderprogramme und vielen anderen Sachen mehr, deshalb schließe ich nicht aus, dass dieses Schreiben irgendwo im Geschäftsgang hing und mich nicht erreicht hat. Es hat mich nun gestern erreicht, gestern habe ich es gesehen. Ja? - Okay.

Das Ergebnis ist, dass entgegen der Rechtsauffassung, die wir bisher hatten, die Deutsche Bahn offenbar der Auffassung ist, dass die Strecke nicht mehr rein eine Verlegung ist, sondern dass quasi eine neue Strecke projektiert wird und eine alte stillgelegt werden soll. Da würde man als Mensch mit normalem Menschenverstand sagen: Dann macht man hübsch das eine nach dem anderen. Wenn ich die neue Strecke planfestgestellt habe, lege ich die andere still. Solange ich das nicht habe, würde mir nicht einleuchten, warum ich das eine erst stilllege, bevor ich das andere habe. Diese Frage kann ich Ihnen nicht beantworten. Die werde ich der Deutschen Bahn AG stellen müssen.

Ich möchte noch einmal sagen: Dieses Schreiben hat mich völlig unvorbereitet erreicht. Ich habe in meinem Haus nachfragen lassen, ob es irgendeine Art von Vorwarnung gab. So etwas hat es nicht gegeben. Insofern sind wir überrascht über die Tatsache, dass es dieses Schreiben gibt und dass das jetzt so schnell passieren soll.

Wir werden jetzt - da ich mit dem zuständigen Vorstand sowieso kurzfristig noch andere Termine habe, die wir vereinbart haben - das mit einbringen; es ist überhaupt kein Problem, das gemeinsam mit zu erörtern. Wir werden jetzt aber schon auch der DB AG noch einmal schriftlich mitteilen, dass wir über dieses Schreiben eher überrascht sind und noch erheblichen Informationsbedarf haben und insoweit auch darum bitten, dass das entsprechende Verfahren nicht zeitnah sofort losgetreten wird, sondern gegebenenfalls erst die Erörterung mit uns stattfindet.

Wobei: Darum können wir bitten, aber wenn ein Infrastrukturbetreiber, ein Eisenbahninfrastrukturbetreiber, erklärt, dass er stilllegen will, dann kann er das von sich aus gegenüber dem Eisenbahnbundesamt anzeigen. Das kann er schon allein machen. Ob das jetzt ein freundlicher Akt ist, oder ob man darüber vorher nicht unter erwachsenen Menschen spricht, das ist eine Sache, die ich jetzt nicht weiter bewerten möchte.

Vorsitzender: Wir befinden uns ja regelmäßig in einem Austausch mit Frau Herbort. Ich erinnere mich noch gut an ihren Satz: „Wir können auch was!“, ich hoffe, dass das auch beinhaltet, die Politik rechtzeitig zu informieren.

Abg. Knöfler: Ich bin kein Jurist. Deshalb möchte ich gern noch eine weitere Nachfrage mit auf den Weg geben. Ich habe in diesem Verfahren vor Ort gelernt, dass es ganz wichtig ist, dass es sich um eine Neutrassierung handelt, alldieweil ein Umbau oder eine Erweiterung einer bestehenden Trasse dazu führt, dass die Trasse nicht auf den heutigen Stand, beispielsweise des Lärmschutzes, gebracht werden muss.

Bedeutet das automatisch, wenn die Bahn jetzt davon ausgeht, dass sie nur etwas umlegt, dass das keine neue Trassierung mehr ist, dass dort quasi durch die Hintertür dieser Lärmschutz, der den heutigen gesetzlichen Vorgaben bei einer neuen Trasse entsprechen muss, umgangen werden kann? Das ist eine Sache, die entweder so beantwortet werden oder in dem Gespräch geklärt werden kann.

Abg. Vogel: Mich eint mit dem Kollegen Knöfler, dass ich auch kein Jurist bin, sondern nur Germanist. Ich stolpere über dieses Wort „Ausschreibung“. Deshalb die Frage an Sie, an das Ministerium: Ausschreibungsverfahren mit einem Mal wieder auszusetzen, ist ja manchmal nicht ganz einfach. Ich frage, ob das in diesem Fall gegebenenfalls zu Problemen führen kann. Man könnte von vornherein denken, dass ist einfach nur der Versuch, ein Verkauf auf den Weg zu bringen. Aber in dem Ursprungstext, wenn man da auf die Homepage der DB Netz AG geht, heißt es: „Ausschreibung der Teilstrecke“. Deshalb die Frage: Kann man problemlos diese Ausschreibung dann mit einem Mal wieder beenden? Nicht, dass wir uns auf einmal in einem Verfahren befinden und sagen müssen: Schön, dass wir uns einig sind, dass wir das beenden müssen, aber das geht rechtlich gar nicht mehr.

Vorsitzender: Das waren jetzt zwei Spezialfragen. Ich erinnere daran, dass Fragen auch im Nachhinein schriftlich beantwortet werden können. Dann müssen wir den Minister vielleicht jetzt nicht quälen, wenn er sagt, dass er das gern noch einmal prüfen möchte. - Herr Minister, Sie haben jetzt aber das Wort.

Minister, Dr. Buchholz: Das ist kein Quälen, sondern ich kann nur sagen: In dem Schreiben von Frau Herbort an mich ist nicht die Rede von einer Ausschreibung, sondern hier heißt es:

„Im Rahmen des Stilllegungsverfahrens werden die Streckenabschnitte im Internet öffentlich zum Kauf angeboten.“

(Abg. Vogel: Aber auf der Homepage steht das!)

Sie haben recht, das kann schon zu Problemen führen. Wenn man so ein Verfahren erst einmal losgetreten hat, dann kann es durchaus sein, dass man das schwerlich wieder einfangen kann. Das muss ich prüfen.

Das andere, Kollege Knöfler, sehe ich jetzt ehrlich gesagt anders herum. Wenn man nicht mehr verlegt - und dafür war nach Auffassung der Bahn bisher keine Stilllegung notwendig -, dann muss man ja neu trassieren. Bei einer Neutrassierung ist ganz sicher, da müssen alle Standards - -

(Abg. Knöfler: Ich meinte das Wortspiel Umbau/Verlegung!)

- Ne, ne. Umbau ist das ja nicht. Verlegen ist das dann ja. Verlegen oder neu.

Ich möchte jetzt nicht zu weit gehen. Aber nehmen Sie doch einmal Kontakt mit Ihrem Bundestagsfraktionen auf. Es scheint sich auch für den übergesetzlichen Lärmschutz für das Hinterland eine Lösung anzubahnen, die im Deutschen Bundestag in den nächsten Wochen schon einen Schritt weitergehen könnte. Wenn man da hilfreich - übrigens unterstützt vonseiten der CDU- auch der eigenen Fraktion in Berlin tätig wird, dann wird das hilfreich sein. Ansonsten kann ich nicht sehen, das damit irgendwelche Widrigkeiten verbunden sind, die bei der Lärmschutzfrage irgendetwas ändern sollten.

Es ist ganz einfach so: Ich verstehe es noch nicht, und ich würde es gern verstehen und werde dem nachgehen und Sie schriftlich darüber unterrichten, was es damit auf sich hat, auch wenn es dadurch zu Problemen kommen sollte.

Tatsache ist, dass jetzt ein dreimonatiger Zeitraum, wenn dieser das losgetreten, ausgelöst würde, bis zu dessen Ende, Mitte oder Ende September 2020, auch noch Eingriffsmöglichkeiten in jeder Form bestünden. Man muss sehen, wie man das macht. Ich werde erst einmal unmittelbar Kontakt aufnehmen und darum bitten, dass man das liegen lässt und die Einleitung dieses Verfahrens jetzt nicht betreibt.

Vorsitzender: Gut. - Vielen Dank, Herr Minister.

Abg. Knöfler: Ganz kurz noch: Als Gemeindevertreter sind wir am 13. Juni 2020 informiert worden, und zwar mit der kompletten Chronologie Ausschreibung, Stilllegung und allem Tüdelüt, wahrscheinlich das, was auf der Homepage steht. Das Regionalmanagement hat das am 12. Juni 2020 von Frau Binder bekommen, und wir haben das am 13. Juni 2020 als Gemeindevertreter bekommen. Das heißt, da wissen wir quasi schon mehr als der Minister.

Minister Dr. Buchholz: Da wissen Sie mehr, dann können Sie mir vielleicht dazu etwas berichten. Hat denn das Regionalmanagement dazu etwas gesagt, warum das jetzt sein muss?

Abg. Knöfler: Nein. Die Begründung hat die Bahn geliefert. Das Regionalmanagement hat diese Mail von der Bahn weitergeleitet. Die kann ich gern zur Verfügung stellen.

Vorsitzender: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wir können jetzt viel darüber spekulieren, wer wann was geschrieben hat.

Ich habe es so verstanden, Herr Minister, dass Sie mit dem Ausschuss einig sind, dass wir dieses Thema lückenlos aufklären, dass es ein gemeinsames Interesse gibt, dass wir da in einem guten Austausch sind und uns von der DB AG nicht überraschen lassen. Wir haben ja schon mehrere Überraschungen erlebt, und Sie haben auch in der Vergangenheit gespürt: Wenn es um diese Sache geht, dann steht der Ausschuss hinter Ihnen, und wir treten da gemeinsam auf. Dazu gibt es auch Filmdokumente.

Insofern gehe ich davon aus, dass wir dem Kollegen Vogel danken, dass er uns in seiner nächtlichen Surfleidenschaft wieder einmal auf ein Thema gebracht hat. Ich erinnere mich noch gut, lieber Kai Vogel, an die Studie über den Knoten, das habe ich auch von dir erfahren. Dafür können wir nur dankbar sein. Das haben wir rechtzeitig aufgenommen, wir sind gewahrschaut, wir haben uns ausgetauscht, wir bleiben informiert und bekommen in der Sommerpause durch Ihr Haus die jeweiligen rechtlichen Grundlagen. - Vielen Dank dafür, Herr Minister.

Sind wir uns einig, dass wir so verfahren? - Ich sehe nur noch Kopfnicken.

3. Verschiedenes

Zu dem Tagesordnungspunkt Verschiedenes liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 13:45 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder
Geschäfts- und Protokollführerin