

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 48. Sitzung

am Mittwoch, dem 4. Februar 2015, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Hans-Jörn Arp (CDU)

i. V. von Jens-Christian Magnussen

Volker Dornquast (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Tobias von Pein (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

Weitere Abgeordnete

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Schienenpersonennahverkehr: Zwischenbericht zur Situation nach dem Fahrplanwechsel am 14.12.2014	4
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 18/3926	
2.	Schleusensanierung und Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals: Zwischenbericht zu Bauarbeiten	11
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 18/3926	
3.	Bürgerbusse in Schleswig-Holstein verlässlich fördern - Verkehrliche Grundversorgung in der Fläche gewährleisten	16
	Antrag der Fraktion der PIRATEN Drucksache 18/2623	
4.	Infrastrukturbericht Schleswig-Holstein	17
	Bericht der Landesregierung Drucksache 18/2558	
5.	Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein - Eckpunkte und Zeitplanung	18
	Bericht der Landesregierung Drucksache 18/2580	
6.	Eine Strategie für den Nordseeraum entwickeln	19
	Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/2496	
7.	Beschlüsse der 28. Veranstaltung „Jugend im Landtag“	21
	Umdruck 18/3751	
8.	Verschiedenes	23

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird mit der Maßgabe gebilligt, die folgenden Tagesordnungspunkte in einer späteren Sitzung zu beraten:

- **Informationen zur Bedarfsanalyse zum Bau der Vielzweckpier in Brunsbüttel**
Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU), [Umdruck 18/3965](#)
- **Privatisierung von Schleswig-Holsteins Küsten und Ufern verhindern**
Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/1974](#)
- **Schleswig-Holsteins Dächer frei für drahtlosen Internetzugang (WLAN)**
Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/1747](#)
- **Entschließungsantrag zu TOP 25 a und b - Dringlichkeitsanträge zum Atom-Müll-Zwischenlager in Brunsbüttel, [Drucksachen 18/2650](#) und [18/2655](#)**
Antrag der Fraktion der FDP, [Drucksache 18/2661](#)

Punkt 1 der Tagesordnung:

Schienenpersonennahverkehr: Zwischenbericht zur Situation nach dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)
[Umdruck 18/3926](#)

Herr Sörensen, Leiter des Referats Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahn und Luftfahrt im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, führt einleitend aus, dass das Netz Mitte am 14. Dezember 2014 den Betrieb aufgenommen habe. Durch dieses seien vom Land 800.000 Zugkilometer mehr bestellt worden, was bei einer Gesamtfahrleistung von 24 Millionen Zugkilometern einer recht deutlichen Erhöhung entspreche. Gleichzeitig habe es einen Betreiberwechsel gegeben. Die Nordbahn habe mit neuem Wagenmaterial die Strecke von Wrist über Elmshorn nach Hamburg übernommen. Diese Umstellung sei nicht ganz unkompliziert verlaufen. Ziel sei gewesen, die schnellen Verkehre aus Flensburg und Kiel zum letzten Mal vor Hamburg in Elmshorn halten zu lassen und damit zu einer Entflechtung von den örtlich begrenzten Regionalverkehren im Hamburger Rand zu kommen. Die Probleme

hätten damit begonnen, dass die Doppelstockwagen für das Los A, also die schnellen Verkehre von Flensburg und Kiel nach Hamburg, erst 2016 geliefert würden. Es gebe deshalb einen Ersatzfahrplan der DB Regio nach Hamburg, der noch mit alten Wagen bedient werde. Die Doppelstockwagen könnten zwar von Kiel aus losfahren, seien jedoch in Neumünster nicht kuppelbar, sodass für Fahrgäste dort nach wie vor ein Umstieg notwendig sei, um den Halbstundentakt nach Hamburg zu realisieren.

Im Los B - das der Nordbahn - gebe es deutlich mehr Schwierigkeiten, was auch im Kundendialog der nah.SH deutlich werde. Dort hätten in den ersten Wochen die Fahrzeuge ebenfalls nicht zur Verfügung gestanden, weil die Firma Stadler zum ersten Betriebstag nicht alle Fahrzeuge geliefert habe - mit der Folge, dass zum Teil auf den entsprechenden Strecken nur in Einfachtraktion habe gefahren werden können. Dies habe zum Teil zu dramatischen Situationen in den Zügen geführt, die total überfüllt gewesen seien. Im Wesentlichen sei die Situation auf die Nichtzurverfügungstellung der vollen Wagenkapazitäten zurückzuführen gewesen. Die Nordbahn habe sich bereits frühzeitig auf die Situation eingerichtet und Ersatzzüge aus dem Bundesgebiet beschafft, sodass Ersatz zur Verfügung gestanden habe. Mittlerweile habe sich die Situation deutlich entspannt. In den ersten Tagen nach der Umstellung habe es zudem technische Probleme gegeben. Die Kopplung, die in Elmshorn stattfinde, um Trassen besser auslasten zu können, sei in den ersten Tagen mit Schwierigkeiten verbunden gewesen, weil den Triebwagenführern die Praxis gefehlt habe. Wenn die Kopplung nicht funktioniere, bleibe ein Zugteil stehen, was in dem verbleibenden Zugteil zu sehr hoher Auslastung führe.

Herr Sörensen legt weiter dar, dass es zum damaligen Zeitpunkt täglich Lagebesprechungen mit der Nordbahn gegeben habe. Die anfänglich auf den Bahnhöfen bestehenden Informationsschwierigkeiten hätten sich mittlerweile gelegt. Insgesamt seien die Anfangsschwierigkeiten überwunden, auch wenn noch nicht alles optimal laufe. Es habe über die technischen Probleme hinaus auch Beschwerden zum Fahrplan gegeben, der erheblich geändert worden sei. So halte der Regionalexpress nicht mehr in Pinneberg, es gebe zudem auch keine Direktverbindung mehr von Pinneberg nach Kiel, sodass Fahrgäste in diese Richtung in Elmshorn umsteigen müssten. Die Beschwerden über Fahrplanänderungen würden aufgenommen und man bemühe sich, gegebenenfalls Änderungen vorzunehmen. In Kundenbefragungen zeige sich, dass auch eine Anbindung zum Hamburger Hauptbahnhof und nicht nur nach Altona gewünscht sei. Es sei zu prüfen, ob dort gegebenenfalls noch Verbesserungen zu erreichen seien.

Bei der Nordbahn, so führt Herr Sörensen weiter aus, fehlten noch zwei Wagen, die in Kürze beziehungsweise Anfang März geliefert würden. Es gebe die Hoffnung, den vollständigen Betrieb im März realisieren zu können.

Herr Wewers von nah.SH weist auf den Start hin, der deswegen schwierig gewesen sei, weil es einen neuen Fahrplan, neues Wagenmaterial und einen neuen Betreiber gebe. Die Nordbahn sei auch nicht der einzige Betreiber, der Probleme habe, aber dort seien von 15 eingeplanten Wagen zunächst nur zwölf geliefert worden. Aus Hamburg heraus habe deswegen nur in Einfachtraktion gefahren werden können, was zu einem Mangel an Sitzplätzen geführt habe. Ende Februar sollten 15 Fahrzeuge vorhanden sein. Man gehe davon aus, dass dann viele Probleme behoben seien. Ein weiteres Problem stelle die Flügelung dar, also das Zusammenkoppeln von zwei Wagen im Bahnhof. Dies sei besonders in der Eingewöhnungsphase an die dafür verwendete Technik noch schwierig. Aus den verschiedenen Gründen habe die Pünktlichkeit der Nordbahn im Dezember bei unter 80 % gelegen, im Januar sei sie auf 85 % gestiegen, was eine Verbesserung darstelle, aber noch nicht ausreichend sei, da der Vertrag 93 % Pünktlichkeit verlange. Die Pünktlichkeit schwanke zudem von Tag zu Tag. Ziel sei, den Fahrplan zu stabilisieren.

Ein fahrplantechnischer Aspekt - so fährt Herr Wewers in seinen Ausführungen fort - spiele in Tornesch eine große Rolle. Die Zahl der Züge sei deutlich vergrößert worden, vonseiten NAH.SH sehe man jedoch keine Möglichkeit, den schnellen RE aus Kiel und aus Flensburg dort zum Halten zu bringen. Das sei im Fahrplan nicht möglich. Als Ausgleich dafür gebe es mehr Züge nach Hamburg, was immer der Wunsch aus Tornesch gewesen sei. Konkret laute dieser, jeweils zwei Züge pro Stunde nach Altona und zum Hamburger Hauptbahnhof zu bekommen, zurzeit gebe es jedoch nur einen Zug zum Hauptbahnhof, zwei nach Altona. Man prüfe, ob eine Realisierung dieses Wunsches in der Hauptverkehrszeit möglich sei. In Pinneberg sei die Situation klar, der RE halte nur noch in Randzeiten. Dafür fahre die Nordbahn mit deutlich mehr Sitzplätzen jetzt nach Hamburg. Auch hier befinde man sich im Gespräch und eruiere, ob es Möglichkeiten geben könne, die Situation weiter zu verbessern.

Zum Thema Glückstadt führt Herr Wewers aus, dass die NOB jetzt vier bis sieben Minuten schneller nach Hamburg fahre. Dies sei immer der Wunsch der nördlichen Westküstenanwohner gewesen. Deshalb sei der Halt in Glückstadt nicht mehr möglich. Hinzu komme, dass der Fahrplan Hamburg-Kiel die Möglichkeit durch die dort vorgegebenen Zeitfenster nicht mehr biete. Das führe dazu, dass man in Glückstadt durchfahren müsse. Was möglich gewesen sei, habe man umgesetzt. Aus der Erfahrung der letzten Jahre könne man den derzeitigen Start als nicht allzu schlecht bewerten.

Abg. Arp weist auf die teilweise unhaltbaren Zustände bei der Umstellung hin. Er stellt die Frage in den Raum, ob Schadenersatzansprüche gegen den Hersteller des Wagenmaterials geltend gemacht werden würden, zumal er seine vertraglichen Verpflichtungen nicht eingehalten habe. Er habe zudem gehört, dass die Lautsprecherdurchsagen an Bahnhöfen nicht

funktionierten. Eine Kooperation zwischen der Deutschen Bahn und Nordbahn sei hier dringend erforderlich. Nachbesserungsbedarf sehe er auch bei der Taktung, vor allem im Schülerverkehr. Kritisch merkt er an, dass er es als Hohn und Spott empfinde, wenn darauf hingewiesen werde, dass man auf einer über dreistündigen Fahrt von der nördlichen Westküste bis nach Hamburg durch den Wegfall des Halts in Glückstadt vier bis sieben Minuten Zeit spare. Es gehe hier auch um die Pendler, die jeden Tag von Glückstadt zur Arbeit nach Hamburg führen. Wichtig sei, auch mit den Betroffenen vor Ort ins Gespräch zu kommen.

Herr Wewers verweist auf den intensiven Dialog mit den Repräsentanten der Betroffenen. Er unterstreicht, dass der Halbstundentakt Kiel-Hamburg dazu führe, dass die NOB in ein anderes Taktmuster Elmshorn-Pinneberg fahre und deshalb in Glückstadt nicht mehr halten könne. Es gebe in der Tat derzeit noch ein Dilemma, abends Hamburg zu verlassen, was daran liege, dass die NOB bisher nicht in der vorgesehenen Mehrfachtraktion fahre. Das Problem sei - er habe dies schon erläutert -, dass derzeit die Fahrzeuge fehlten, die Ende Februar ausgeliefert sein sollten. Verschärfend komme hinzu, dass häufig in Zügen genügend Sitzplätze vorhanden seien, diese aber nicht gleichmäßig genutzt würden.

Im Hinblick auf die Bemerkung des Abg. Arp zu den Ansagen am Bahnsteig führt Herr Wewers aus, dass dies ein Problem sei, das mit der DB Station und Service geklärt werden müsse. Er unterstreicht, dass es für das ausliefernde Unternehmen einen Malus dafür gebe, dass die Fahrzeuge noch nicht ausgeliefert worden seien, der jedoch den Pendlern vor Ort nicht helfe.

Auf eine Anmerkung des Abg. Arp, dass man einen Vertrag nicht hätte abschließen dürfen, wenn man die Lieferprobleme hätte voraussehen können, weist Herr Wewers auf die Zusagen des Unternehmens hin, die andere gewesen seien.

Von Abg. Vogel auf die Schwierigkeiten in anderen Regionen Deutschlands mit ähnlichen Umstellungen angesprochen, führt Herr Sörensen aus, dass diese teilweise noch gravierender seien. Entsprechende Berichte gebe es aus Bayern und Rheinland-Pfalz. Die Nordbahn habe von Anfang an darauf gedrungen, dass Mitarbeiter der Firma Stadler bei der Einführungsphase mit dabei sein sollten. So habe man eine Reihe von technischen Schwierigkeiten im Vorfeld beheben können. Es gebe Kontakte nach Rheinland-Pfalz, von wo aus man sich erkundigt habe, was man dort besser machen könne. Dort habe man auf den in Schleswig-Holstein stattfindenden technischen Support verwiesen.

Auf eine weitere Frage des Abg. Vogel zu Engpässen an den Fahrkartenautomaten führt Herr Wewers aus, dass in Tornesch ein zweiter Fahrkartenautomat aufgestellt werden solle. Dort

habe es die meisten Beschwerden gegeben. Es gelte darüber hinaus in Schleswig-Holstein die Regel, dass man eine Fahrkarte lösen müsse; wenn dies nicht möglich sei, müsse man sie zeitnah beim Schaffner nachlösen.

Abg. Dr. Tietze weist auf die damals schwierige Vergabe hin, die vonseiten des Parlaments kritisiert worden sei.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu der Möglichkeit, durch die Stärkung weicher Faktoren die Bewertung des Angebots beziehungsweise die Schwierigkeiten beim Übergang in der Wahrnehmung der Kundinnen und Kunden zu verbessern, führt Herr Wewers aus, dass es seit Jahren ein Qualitätsmanagementsystem gebe, bei dem auch weiche Faktoren eine Rolle spielten, zum Beispiel die Freundlichkeit des Personals. Im Kundendialog werde durchaus auch Lob geäußert.

Abg. Dr. Tietze spricht an, dass er Kenntnis darüber erhalten habe, dass zwar mehr Zugkilometer gefahren würden, es in Pinneberg aber weniger Halte gebe. Ihn interessiert, ob dies den Tatsachen entspreche. - Herr Wewers weist auf den durchgängigen Halbstundentakt hin. In der Tat habe sich aber die Zahl der Zughalte in Pinneberg verringert, dafür hätten sie sich in Tornesch Richtung Hamburg erhöht. Die Optimierungen hätten in Richtung Hamburg stattgefunden.

Herr Sörensen ergänzt, dass sich die Halte in Pinneberg und Tornesch insgesamt zwar verringert hätten, man aber zum Beispiel die sehr wenig ausgelastete Regionalbahn, die von Neumünster nach Pinneberg und zurück gependelt sei, aufgegeben habe. Entsprechend seien die Zughalte verringert worden. Es handle sich dabei um eine Optimierung, die reine Zahl der Zughalte sei jedoch tatsächlich zurückgegangen. Gleichzeitig sei die Sitzplatzkapazität deutlich erhöht worden, sowohl von Tornesch nach Hamburg als auch von Pinneberg.

Auf eine Nachfrage des Abg. Dr. Tietze unterstreicht Herr Wewers, dass die Idee hinter der derzeitigen Fahrplangestaltung sei, die langlaufenden Verkehre nach Kiel und Flensburg von den Pendlerverkehren im Hamburger Raum zu trennen, um auf diese Art überfüllte Züge zu vermeiden.

Abg. Dr. Breyer zeigt sich erstaunt, dass berichtet werde, dass sich die Situation entspannt habe. Das sei seiner Wahrnehmung nach nicht so, was sich auch an den vielen kritischen Leserbriefen zu diesem Thema zeige. Ihn interessiere, was sie Landesregierung und NAH.SH zu den jetzt noch vorliegenden Beschwerden bezüglich der Überfüllung der Züge und deren Un-

pünktlichkeit sage. Ein Pünktlichkeitsgrad von 80 % sei besonders für werktätige Pendler unzumutbar.

Herr Wewers legt dar, dass die Nordbahn zwar auch unpünktlich sei und dies auch unterhalb der vertraglich vereinbarten Werte liege, jedoch könne man nicht von einer extremen Unpünktlichkeit sprechen. Ursache dafür sei vor allem, dass die Fahrzeuglage nicht entspannt sei. Die Zurverfügungstellung aller 15 Wagen Ende Februar solle - so die Hoffnung von NAH.SH - das Platzproblem in den Zügen abends aus Hamburg heraus lösen.

Auf eine Anmerkung des Abg. Dr. Breyer zur Einstellung der Klimaanlage und diesbezüglichen Beschwerden erläutert Herr Wewers, dass er hoffe, dass die Nordbahn in dieser Hinsicht nachreguliere. Er werde dieses Thema im Gespräch mit der Nordbahn ansprechen. Ein gedruckter Fahrplan, der alle verfügbaren Verbindungen enthalte - dies sei ein dringender Wunsch der Pendler -, solle bald verfügbar sein.

Zum Halt in Glückstadt - eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer - weist Herr Wewers auf die geplante Evaluation hin, die regelmäßig in den kommenden zwei Jahren stattfinden solle. Aussagen zu den Kosten dieser Evaluation könne man erst treffen, wenn man wisse, welcher Gutachter damit beauftragt werde.

Abg. Voß weist auf die Bedeutung des Halts in Glückstadt mit 2.000 bis 2.500 Pendlern täglich hin. Er stellt die Frage in den Raum, welchen Qualitätscheck es für die Unternehmen gebe und welche Konsequenzen sich aus der Situation auch im Hinblick auf Ausschreibungen ergäben.

Herr Sörensen weist auf die Durchführung europaweiter Ausschreibungen hin, die erhebliche Qualitätsstandards bei den Unternehmen voraussetzten. Neben selbstverständlichen Voraussetzungen wie der Einhaltung der Eisenbahnbetriebsordnung gebe es Prüfungen der Landesregierung hinsichtlich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Nordbahn und der dahinterstehenden Gesellschaften stehe nicht infrage, die technische Leistungsfähigkeit sei im Wesentlichen bedingt durch die Zurverfügungstellung der Fahrzeuge. Problematisch sei vor allem der deutsche Markt der Hersteller, der im Wesentlichen von drei Akteuren dominiert werde. Mittlerweile müsse man Fahrzeugbestellungen vier Jahre im Voraus aufgeben, ohne eine Garantie zu haben, ob diese pünktlich ausgeliefert würden. Die Aussagen, dass die Wagen für die Nordbahn von Stadler erst mit Verspätung geliefert würden, seien erst im Herbst letzten Jahres gemacht worden. Bei der Nordbahn habe man sich also auf eine Auslieferung der Fahrzeuge eingestellt gehabt.

Mehr Wettbewerb in der Szene sei hilfreich, aber andere mögliche Lieferunternehmen seien nicht an dem europäischen Markt interessiert, da die Regularien hierzulande zu streng seien.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Schleusensanierung und Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals: Zwischenbericht zu Bauarbeiten

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 18/3926](#)

Einleitend erläutert Abg. Vogel die Motivation seines Antrags und die den Nord-Ostsee-Kanal betreffende Berichterstattung. In der Presse sei berichtet worden, dass ein zweistelliger Millionenbetrag an Mitteln aufgrund der personellen Situation der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord nicht habe für den Kanal genutzt werden können. Er problematisiert, dass laut Information der Medien darüber hinaus aufgrund der personellen Situation bei einer Beschädigung eines Schleusentors ein tagelanger Stillstand zu erwarten sei. Er geht auf die vorhandenen Tore ein, die laut Medienberichten zum Teil nicht mehr einsatzfähig seien, aber als Ersatz vorgehalten würden.

Herr Thode, der für den Nord-Ostsee-Kanal zuständige Dezernatsleiter in der Generaldirektion Wasser- und Schifffahrt, erläutert einleitend die Struktur seiner Behörde. Man sei auch zuständig für die Seehafenzufahrt nach Hamburg sowie für Stralsund, Rostock, Lübeck und Wolgast.

Zum Nord-Ostsee-Kanal legt Herr Thode dar, dass der Bund ein großes Sanierungsprogramm zur Sanierung und Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals aufgelegt habe. Das sei auch durch die parteiübergreifende Unterstützung aus Schleswig-Holstein zustande gekommen. In der zeitlichen Größenordnung werde dieses Programm bis zum Ende des nächsten Jahrzehnts dauern und sehe vor, am Kanal verschiedene Projekte umzusetzen. Zunächst stehe die Sanierung der Schleusenanlagen in Brunsbüttel und Kiel an, da die Leistungsfähigkeit des Kanals entscheidend von der Verfügbarkeit dieser Schleusenanlagen abhängen. Zu dem Programm gehörten aber auch die Ersetzung der Brücke in Levensau und der Ausbau des Kanals, insbesondere der Oststrecke. Dazu habe es auch eindeutige politische Festlegungen gegeben. Am Ende der Maßnahmen stehe dann die Vertiefung des Kanals.

Der Schwerpunkt der Aktivitäten - so führt Herr Thode weiter aus - liege derzeit in Brunsbüttel auf dem Neubau der fünften Schleusenkammer. Das sei die Voraussetzung, um die vorhandenen Schleusen instand setzen zu können. Im letzten Jahr im April sei der Bau der fünften Schleusenkammer beauftragt worden. Die Baufirma sei jetzt seit geraumer Zeit damit be-

schäftigt, sich in die Gegebenheiten einzuarbeiten und auch die Voraussetzungen für das Projekt zu schaffen. Teil dieser Arbeit sei auch, das entsprechende Personal zu rekrutieren und einzuarbeiten. Mittlerweile seien über 40 Personen auf der Baustelle beschäftigt. Große Bedeutung habe in dem Zusammenhang vor allem auch eine technische Planung. Parallel liefen aber auch schon vorbereitende Baumaßnahmen, zum Beispiel die Setzung von Probepfählen, die auf ihre Leistungsfähigkeit getestet würden. Der Personal- und Geräteeinsatz werde jetzt kontinuierlich gesteigert. Er weist besonders auf die Insellage des Ortes der fünften Schleusenkammer hin, die es erfordere, sämtliches Personal und Material per Schiff zur Baustelle zu transportieren. Es gebe also einige logistische Herausforderungen, um die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Für das Projekt sei ein Zeitraum von sieben Jahren veranschlagt, Ende 2020 solle die neue Schleusenkammer in Betrieb genommen werden und ab 2021 mit der Instandsetzung der großen Kammern der alten Schleuse begonnen werden. Eine Kammer der alten Schleuse instand zu setzen, sei auf jeden Fall vorgesehen, ob auch eine zweite instand gesetzt werde, müsse man abwarten, zumal es sich in dem Fall um einen echten Ausbau handeln werde. Insofern müsse bei dieser Baumaßnahme auch eine Notwendigkeit berechnet und nachgewiesen werden. Auf der Baustelle werde mit einem hohen Personaleinsatz gearbeitet, sowohl abgedeckt durch eigene Mitarbeiter als auch durch die Mitarbeiter von norddeutschen Ingenieurbüros.

Herr Thode fährt fort mit der Darlegung des Zustands der Schleusen auf Kieler Seite des NOK, die das gleiche Alter wie die Brunsbütteler Schleusen hätten. Sie seien jedoch nicht so sehr beansprucht worden wie die Schleusen in Brunsbüttel. Dennoch seien auch in Kiel die kleinen Schleusen 120 Jahre und die großen Schleusen 100 Jahre alt. Auch hier sei es äußerst notwendig, die Schleusen instand zu setzen. Die Konzeption der Wasser- und Schifffahrtsdirektion bestehe darin, die kleinen Schleusen nachhaltig zu modernisieren - inklusive einer Steigerung der Leistungsfähigkeit - und danach auch die großen Schleusen zu sanieren. Vorläufig sei der Bau einer fünften Schleusenkammer in Kiel nicht geplant. Man habe festgestellt, dass sich die kleinen Schleusenkammern in einem sehr schlechten Zustand befänden. Das Ausfallen der kleinen Schleusen werde sich vermutlich im Sommer auswirken, da das Nebeneinander von kleinen und großen Schiffen in den großen Schleusenkammern mit Schwierigkeiten verbunden sei. Mit der Instandsetzung der kleinen Schleusenkammern in Kiel-Holtenuau könne nicht vor 2017 begonnen werden, danach würden die großen saniert. Es gebe also langfristige Zeitabläufe zu berücksichtigen.

Im Verlauf des Nord-Ostsee-Kanals - so setzt Herr Thode seine Ausführungen fort - gebe es insbesondere in der Oststrecke Engpässe, die man durch Modernisierungsmaßnahmen beseitigen wolle. Der Modernisierungsausbau sei gestartet, indem dort zunächst mit kleinen Maßnahmen begonnen werde. Der erste Schritt sei im vergangenen Jahr mit der Herrichtung von

Baustelleneinrichtungsflächen gemacht worden. Ab 2017 habe man die Möglichkeit, im westlichen Teil der Oststrecke mit den ersten tatsächlichen Ausbaumaßnahmen zu beginnen. Für das Ende dieses Quartals sei geplant, einen Antrag auf Beginn des Planfeststellungsverfahrens zur Levensauer Hochbrücke zu stellen, die ein besonderes Nadelöhr für den Schiffsverkehr darstelle. Er hoffe, dass man ab 2018 mit der Umsetzung einer Baumaßnahme an der Brücke rechnen zu könne. Erst am Ende aller Maßnahmen stehe die Vertiefung, da auch hier Erhalt den Vorrang vor Neubau haben müsse.

Der Vorsitzende spricht für seine Fraktion die angespannte Personalsituation an, die auch von Personalvertretern immer wieder thematisiert werde. - Herr Thode weist auf die Auflage des Deutschen Bundestages hin, Personal einzusparen, von der Behörde umgesetzt worden sei. Die Reform habe das Ziel, steuernd einzugreifen und auch Personal dorthin zu steuern, wo es prioritär benötigt werde. Von dieser Umschichtung profitiere nun auch der Nord-Ostsee-Kanal. Mittlerweile gebe es viele Kooperationen innerhalb der Bundesverwaltung, um auf Personal zugreifen zu können. Jetzt übernehme auch Personal der Wasser- und Schifffahrtsdirektion aus den Behörden, die sich um den Binnenverkehr kümmerten, Aufgaben für die Küste. Aber auch mit dieser personellen Verstärkung sei die Umsetzung eines so großen Programms wie des geplanten nicht möglich. Aus diesem Grunde habe die Wasser- und Schifffahrtsdirektion die Möglichkeit bekommen, Personal aufzustocken, was sich vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels jedoch als sehr schwierig herausstelle. Von den 13 hochwertigen Stellen, die eingerichtet worden seien, hätten seit Oktober erst drei besetzt werden können. Wenig aussichtsreich sei, Personal mit großer Berufserfahrung zu gewinnen. Vielmehr bemühe man sich jetzt, auf Berufsanfänger zurückzugreifen. Er gehe davon aus, dass die Behörde auch weitere Stellen zugewiesen bekommen werde, die nach und nach besetzt werden sollten. Zu den Ursachen unterstreicht Herr Thode, dass Bauingenieure am Markt sehr gefragt seien, sodass auch das Engagieren von Ingenieurbüros keine Lösung mehr darstelle, da diese ebenfalls nicht über freie Kapazitäten verfügten.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Förderung durch die EU führt Herr Thode aus, dass man für die Schleuse in Brunsbüttel namhafte Beträge beantrage. Für den Ausbau sei dies auch geplant, jedoch könnten zum jetzigen Zeitpunkt die Anträge bei der EU nicht gestellt werden. Öffentlich-private Partnerschaften seien derzeit kein Thema.

Zum Zeitplan - einer weiteren Frage des Abg. Dr. Breyer - erläutert Herr Thode, dass man bis 2020 in Brunsbüttel eine fünfte Schleusenkammer bauen werde. Ab 2021 solle mit der Sanierung der übrigen Schleusenkammern begonnen werden. Abhängig davon, wie viele Schleusen instand gesetzt werden sollten, müsse man pro Schleuse mit circa drei Jahren rechnen. In Kiel-Holtenau könne man ab 2017 mit dem Beginn der Bauarbeiten rechnen. Für das Ge-

samtpaket rechne man mit zehn bis zwölf Jahren, sodass ein Ende der Bauarbeiten für 2028 anzunehmen sei.

Abg. Matthiessen interessiert, wann mit einem Ausbau der Oststrecke zu rechnen sei beziehungsweise wo sich die Bürgerinnen und Bürger über die geplanten Bauarbeiten informieren könnten. - Herr Thode erläutert, dass mit dem Beginn der Bauarbeiten nicht vor 2017 zu rechnen sei, ein Planungsbüro beschäftige sich mit dem Thema, versorge sich vor Ort selbst mit Informationen und gebe seinerseits auch Informationen. Es gebe auch eine Internetseite, auf der Informationen zur Verfügung gestellt würden. Er bietet an, dem Ausschuss die entsprechenden Internetadressen zur Verfügung zu stellen.

Abg. Matthiessen interessiert sich im Zusammenhang mit dem Ausbau der Oststrecke auch für die Bahnstrecke, die derzeit über die Levensauer Hochbrücke geführt werde. - Herr Thode weist im Zusammenhang mit der Levensauer Hochbrücke auf die Bedeutung der darüber führenden Kreisstraße hin, zum Beispiel für Schülerverkehre, landwirtschaftliche Verkehre und Rettungsdienste. Diese nutzten alle die Kreisstraße, die besonders in der Region von großer Bedeutung sei. - Herr Boll ergänzt zum Thema Eisenbahn, dass die Sperrpause für die Eisenbahnstrecke, in der es einen Ersatzverkehr geben werde, derzeit auf vier Monate berechnet sei.

Abg. Vogel interessiert, inwieweit Haushaltsmittel hätten ungenutzt zurückgegeben werden müssen, da diese zwar für den Nord-Ostsee-Kanal vorgesehen gewesen seien, aber nicht dort hätten eingesetzt werden können. - Herr Thode spricht die 13 Millionen € an, die der Presseberichterstattung hätten entnommen werden können, die sich jedoch nicht auf den Nord-Ostsee-Kanal selbst, sondern auf den Haushalt der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord bezogen hätten. Am Ende des vergangenen Jahres habe die genannte Summe in der Tat nicht ausgegeben werden können, man müsse dies jedoch vor dem Hintergrund der von der WSD Nord betreuten 340 Projekte bewerten, die zum Teil mehrjährig seien. Das Haushaltsvolumen, auf die sich die 13 Millionen € bezögen, betrage 230 Millionen €. In der Regel werde die der WSD zugewiesene Summe verausgabt, jedoch könne gerade bei einer Vielzahl von komplexen Projekten immer der Fall eintreten, dass Planungen nicht in dem ursprünglich dafür vorgesehen Zeitraum umgesetzt werden könnten. Wichtig sei, die begonnenen und priorisierten Projekte zu Ende zu bringen. Beispielfhaft nennt er als Projekt an der Holtener Schleuse den Bau eines Dükers, der eine Kabeltrasse aufnehmen sollen. Bedingt durch die alte Bausubstanz der alten, kleinen Schleusenammern habe es Umplanungen gegeben, die dazu geführt hätten, dass die Haushaltsmittel nicht in dem Maße abgeflossen seien wie ursprünglich geplant. Für Erhalt und Instandhaltung des NOK seien im letzten Jahr 75 Millionen € ausge-

geben worden, 2015 sei eine noch höhere Summe geplant. Insgesamt sei der Kanal auf dem richtigen Weg, entsprechende Mittel seien vorhanden.

Auf eine weitere Frage des Abg. Vogel zu den in Brunsbüttel vorhandenen Schwimmtoren und der Situation dort führt Herr Thode aus, dass die Lage in Brunsbüttel durch die Havarie sehr angespannt gewesen sei. Das angefahrene Tor könne vor Ort wieder instand gesetzt werden, sodass es bereits Mitte Februar wieder in Betrieb genommen werden könne und beide großen Schleusenammern zur Verfügung stünden. In Kiel befänden sich zurzeit drei Tore zur Grundinstandsetzung bei der Firma ADM. Ziel sei, alle Tore soweit zu sanieren, dass sie für den verbleibenden Zeitraum zur Verfügung stünden. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an den zurzeit bei ADM in der Instandsetzung befindlichen Tore werde sich die Situation durch die dann verfügbaren Ersatztore deutlich entspannen. Grundsätzlich zeige sich auch an den Schleusentoren der Investitionsstau, der sich bereits seit den 90er-Jahren gebildet habe. Er unterstreicht, dass auch die Schleusen aus alter Bausubstanz bestünden und insofern anfällig seien, bis die Instandsetzung abgeschlossen sei. Oberstes Ziel sei immer, für die Schifffahrt keine Verzögerungen zu verursachen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bürgerbusse in Schleswig-Holstein verlässlich fördern - Verkehrliche Grundversorgung in der Fläche gewährleisten

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/2623](#)

(überwiesen am 23. Januar 2015)

Abg. Dr. Breyer geht auf die im Landtag geführte Debatte zu Bürgerbussen ein. In der Praxis könne man eine zu den Befürchtungen der Verdrängung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenteilige Entwicklung beobachten, zum Beispiel in Sievershütten. Da die Landesmittel in der Höhe festgelegt seien, gehe die Förderung von Bürgerbussen nicht zulasten der Finanzierung des ÖPNV. Insbesondere gehe es um die Mobilisierung zusätzlicher Mittel, zum Beispiel aus der EU. Auch das Kompetenznetzwerk, das im Antrag angesprochen werde, könne - ähnlich wie in anderen Ländern - aus EU-Mitteln finanziert werden. Er unterstreicht, dass es seiner Fraktion nicht um eine komplette Kostenübernahme gehe, sondern um die Übernahme eines Teils der Investitions- oder Organisationskosten. Es gehe darum, dass dort, wo das bisherige Angebot nicht reiche, Projektmittel durch das Land zur Verfügung gestellt würden, was seiner Ansicht nach auch keinen Eingriff in die Kreiszuständigkeit darstelle. Er plädiert dafür, eine Anhörung durchzuführen und den Bürgerbusvereinen die Gelegenheit zu geben, im Ausschuss auch mündlich Stellung zu nehmen.

Der Vorsitzende unterstützt die Idee, gegebenenfalls auch eine mündliche Anhörung durchzuführen, spricht sich jedoch zunächst für die Durchführung einer schriftlichen Anhörung aus.

Der Ausschuss kommt überein, so zu verfahren, und die Fraktionen werden gebeten, bis Freitag, dem 13. Februar 2015, Anzuhörende zu benennen. Den Anzuhörenden soll Gelegenheit zur Stellungnahme bis Ende April eingeräumt werden.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Infrastrukturbericht Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2558](#)

(überwiesen am 21. Januar 2015 an den **Finanzausschuss** und mitberatend an alle weiteren Ausschüsse des Landtags)

Der Vorsitzende regt an, dem Finanzausschuss die Durchführung einer schriftlichen Anhörung vorzuschlagen.

Abg. Schulze plädiert dafür, die Priorisierung der Landesregierung dazu abzuwarten.

Abg. Callsen formuliert die Erwartung, durch die Landesregierung darüber in Kenntnis gesetzt zu werden, welche Projekte vorrangig in Angriff genommen werden sollten und im Ausschuss bereits vor der Sommerpause die weiteren Schritte vorgetragen zu bekommen.

Auf eine Frage zur Transparenz des Priorisierungsverfahrens von Abg. Dr. Breyer führt Herr Brunner, Leiter des Referats Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Finanzministerium, aus, dass das Verfahren transparent durchgeführt und die Kriterien offengelegt würden. Es werde eine ausführliche Stellungnahme stattfinden, unter anderem bei der Kabinettsklausur Mitte Februar, bei der man sich auf Kriterien verständigen werde.

Der Ausschuss kommt überein, den Bericht zur gegebenen Zeit wieder auf die Tagesordnung zu nehmen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein - Eckpunkte und Zeitplanung

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2580](#)

(überwiesen am 22. Januar 2015 an den **Umwelt- und Agrarausschuss**, den **Wirtschaftsausschuss**, den **Innen- und Rechtsausschuss** und den **Finanzausschuss** zur abschließenden Beratung)

Einleitend verweist Abg. Matthiessen auf die bereits im Landtag geführte Debatte, in der deutlich geworden sei, dass der Bericht einen Zwischenschritt auf dem Weg zur Gesetzgebung darstellen solle. Er habe Einigkeit dahin gehend wahrgenommen, dass der Bericht die Zustimmung gefunden habe und man nun die Landesregierung auffordern solle, das Gesetzgebungsverfahren selbst voranzutreiben.

Der Vorsitzende bewertet den von der Landesregierung vorgelegten Zwischenstand positiv.

Abg. Callsen hebt die Einigkeit in Sachen Klimaschutz hervor, jedoch gebe es vonseiten seiner Fraktion eine Reihe von Fragen, von denen man erwarte, dass sie im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens abgearbeitet würden. So müsse zum Beispiel geklärt werden, welche Kosten unter anderem für Bauwillige oder die mittelständische Wirtschaft entstünden oder wie diese getragen werden sollten. Ihn interessiere zudem, wie das Gesetz bei den Landesliegenschaften umgesetzt werde.

Der Ausschuss nimmt den Bericht abschließend zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Eine Strategie für den Nordseeraum entwickeln

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

[Drucksache 18/2496](#)

(überwiesen am 22. Januar 2015 an den **Europaausschuss**, den Wirtschaftsausschuss und den Umwelt- und Agrarausschuss)

Der Vorsitzende regt an, sich dem Verfahren des federführenden Europaausschusses anzuschließen.

Abg. Voß spricht sich dafür aus, den Punkt auch im Wirtschaftsausschuss zu beraten und das Wirtschaftsministerium dazu berichten zu lassen. Eine Beratung sei auch vor dem Hintergrund der in der letzten Legislaturperiode zu dem Thema durchgeführten Anhörung seiner Ansicht nach sinnvoll.

Abg. Hamerich schlägt vor, die Landesregierung zu bitten, dem Ausschuss darzustellen, welche konkreten Fortschritte in der Nordseekooperation auf den Weg gebracht worden seien. Er gibt den Ablauf der Beratung der vorletzten Legislaturperiode zu bedenken, seit der zwar im Bereich der Ostseekooperation zum Beispiel mit der Ostseeparlamentarierkonferenz und dem Parlamentsforum Südliche Ostsee viel geschehen sei, jedoch aus seiner Sicht nicht auf dem Gebiet der Nordseekooperation, bei dem man auch touristisch sehr interessante Gebiete, zum Beispiel die britische Nordseeküste, stärker einbeziehen müsse, statt nur Absichtserklärungen abzugeben.

Abg. Schulze plädiert dafür, in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses ein Gespräch mit dem Wirtschaftsminister über entsprechende Initiativen im Zusammenhang mit der Nordseekooperation zu führen. Dabei könnten der Nord-Ostsee-Kanal sowie Niedersachsen und Hamburg thematisiert werden.

Abg. Voß weist auf die zahlreichen zwischenstaatlichen Organisationen hin, die seit der Wende im Ostseeraum aktiv seien. Insofern sei dies nicht mit der Nordseekooperation zu vergleichen, da es in diesem Bereich fast nur die Nordseekommission gebe, die eine Unterorganisation der Konferenz der peripheren Küstenregionen Europas sei. Im Bereich der Nordseekooperation gebe es zwar Kontakte auf regionaler Ebene, auf Ebene der Staaten laufe diese

Kooperation jedoch sehr schleppend; so habe auch Dänemark in seiner EU-Ratspräsidentschaft das Thema nicht aufgegriffen.

Abg. Dr. Tietze greift das von Abg. Hamerich angesprochene Thema Tourismus auf und unterstreicht die Bedeutung im Nordseeraum, die sich auch in der trilateralen Wattenmeerzusammenarbeit mit den Niederlanden und Dänemark widerspiegeln. Er spricht auch die integrierten Territorialen Investitionen für Maßnahmen des Tourismus an. Wichtig sei jetzt, dass sich die Akteursebene bei den Themen Welterbe und Naturtourismus stärker vernetze.

Abg. Hamerich hebt hervor, dass die Wattenmeerzusammenarbeit nicht ursprünglich touristisch motiviert gewesen sei. Er plädiert dafür, weiterhin intensiv an dem Thema zu arbeiten und auch die schleswig-holsteinischen Nachbarn zur Mitarbeit zu motivieren.

Abg. Matthiessen weist als Beispiel für bereits erfolgte Projekte auf den europäischen Radwanderweg rund um die Nordsee hin, der auch das Vereinigte Königreich einschließt.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Beschlüsse der 28. Veranstaltung „Jugend im Landtag“

[Umdruck 18/3751](#)

Einleitend weist der Vorsitzende darauf hin, dass der Ausschuss übereingekommen sei, Vertreter von „Jugend im Landtag“ zur Sitzung einzuladen, um die Ergebnisse der Veranstaltung gemeinsam mit ihnen zu diskutieren.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu der Haltung von „Jugend im Landtag“ zu TTIP und dem dazu vorgeschlagenen Bürgerentscheid führt Frau Stelljes, Präsidentin von „Jugend im Landtag“ aus, dass man mit dem Antrag habe darauf aufmerksam machen wollen, dass durch TTIP und CETA die breite Öffentlichkeit betroffen sei und schon allein deshalb informiert werden müsse. Bisher nicht öffentlich stattgefundenen Verhandlungen müssten veröffentlicht werden, zumindest die erstellten Protokolle. Eine Änderung des Grundgesetzes im Hinblick auf die Ermöglichung von Volksentscheiden habe der Arbeitskreis nicht für realistisch erachtet und aus diesem Grund diese Forderung nicht erhoben. - Herr von Steinkeller, Vizepräsident von „Jugend im Landtag“ thematisiert in der Bevölkerung herrschende Ängste, die aufgrund der mangelnden Information zu diesen Abkommen entstünden.

Abg. Callsen spricht die in den Beschlüssen von „Jugend im Landtag“ aufgenommene Ablehnung der Maut auf deutschen Straßen an und stellt dies in einen Zusammenhang mit der Zukunftsfähigkeit auch für die kommende Generation. Ihn interessiert, ob andere Finanzierungsmodelle für Infrastruktur besprochen worden seien. - Herr von Steinkeller führt dazu aus, dass die Beträge, die derzeit durch die Lkw-Maut eingenommen, aber nicht für die Verkehrsinfrastruktur genutzt würden, künftig zu diesem Zweck genutzt werden sollten.

Von Abg. Dr. Tietze auf die Diskussion um Gigaliner auf Schleswig-Holsteins Straßen angesprochen, führt Frau Stelljes aus, dass es auch Stimmen gegeben habe, die sich gegen die Einführung von Gigalinern ausgesprochen hätten. Zudem sei in den Antrag eine Förderung von ökologischen Transportvarianten über Schienen- und Wasserwege aufgenommen worden. Sie weist darauf hin, dass auch durch Gigaliner Kosten eingespart würden, die Frage, welche Kosten für Investitionen zur Ertüchtigung der Straßen für Gigaliner auftreten würden, müsse geprüft werden.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Tietze zu höheren Bußgeldern für reiche Autofahrer unterstreicht Herr von Steinkeller, dass dies von „Jugend im Landtag“ kontrovers diskutiert und nur mit knapper Mehrheit angenommen worden sei. Es gehe darum, bei Verkehrsverstößen jeden bezogen auf sein Einkommen individuell zur Rechenschaft zu ziehen.

Abg. Matthiessen spricht im Zusammenhang mit dieser Thematik die grundsätzliche Frage an, inwieweit sozialpolitische Elemente in andere Regelungsbereiche übertragen werden sollten. Dies werde auch in seiner Fraktion diskutiert. Darüber hinaus würden die von „Jugend im Landtag“ aufgegriffenen Themen in den entsprechenden Arbeitskreisen in der grünen Fraktion beraten und aus grüner Sicht schriftlich beantwortet.

Abg. Dr. Breyer führt zur Diskussion um die höhere Bußgelder für Reiche aus, dass es denkbar sei, diese einzuführen, zumal auch jetzt schon Tagessätze nach Einkommen gestaffelt seien. Problematisch sei aus seiner Sicht, dass dazu alle Bußgeldstellen Informationen über das Einkommen der betreffenden Verkehrssünder haben müssten.

Abg. Meyer weist im Zusammenhang mit den am Einkommen orientierten Bußgeldern und dem Vergleich zu skandinavischen Ländern darauf hin, dass zum Beispiel in Schweden oder Finnland eine andere Offenheit im Bezug zum Gehalt herrsche und aus diesem Grund eine entsprechende Kopplung leichter möglich sei als in Deutschland.

Zu dem von „Jugend im Landtag“ beschlossenen fahrscheinlosen ÖPNV interessiert Abg. Dr. Breyer, ob damit fahrscheinlos oder papierlos gemeint sei. Seine Fraktion spreche sich für einen kostenfreien ÖPNV aus. Die Landesregierung habe dazu ausgeführt, dass dies nur Sinn mache, wenn es deutschlandweit eingeführt werde, hinzu komme der Hinweis, dass eine Abgabe für den Nahverkehr einen hohen bürokratischen Aufwand bedeuten würde.

Frau Stelljes erläutert, dass es in dem Antrag um den papierlosen ÖPNV gehe. Sie weist zum Beispiel auf das Bremer Modell hin, wo eine Chipkarte genutzt werde. Ziel sei, einen Anreiz zu schaffen, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen und Barrieren der Nutzung zu beseitigen. Eine bundesweite Einführung, wie als Argument von Abg. Dr. Breyer referiert, halte sie ebenfalls für praktisch, jedoch nicht unbedingt erforderlich für die Einführung. Ziel sei auch, zu einer Vergünstigung für bestimmte Gruppen, zum Beispiel Schüler und Studenten, zu kommen und das Liniennetz weiter auszubauen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis und in Aussicht, auch in künftigen Jahren Vertreter von „Jugend im Landtag“ in den Ausschuss einzuladen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Vorsitzende weist auf die Ausschussreise nach Kopenhagen und die diesbezüglichen Vorbereitungen hin.

Der Ausschuss kommt überein, eine weitere Sitzung am 29. April 2015 durchzuführen, und beschließt somit den geänderten Terminplan für das Jahr 2015 ([Umdruck 18/4054](#)).

Nach einer Diskussion beschließt der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und SSW bei Enthaltung der Fraktion der PIRATEN, Vertreter der Landesregierung, den Bürgermeister der Gemeinde Fehmarn, den Landrat von Ostholstein, Vertreter der Allianz gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung, den Leiter des Dialogforums, Herrn Dr. Jessen, sowie Vertreter der Deutschen Bahn zu der auswärtigen Sitzung auf der Insel Fehmarn zum Thema Fehmarnsund-Querung einzuladen.

Der Vorsitzende spricht die Anregungen von Frau Dr. Homp, der Geschäftsführerin des Tourismusverbands Schleswig-Holstein, an, stärker in Kontakt mit dem Landtag zu treten. Ihre Idee sei, eine dem verkehrspolitischen Beirat vergleichbare Einrichtung auch im Tourismusbereich zu schaffen.

Nach einer Diskussion kommt der Ausschuss überein, eine mögliche Kooperation mit dem Tourismusverband nicht zu stark in Form eines Beirats zu formalisieren.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 12:50 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer