

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 73. Sitzung

am Mittwoch, dem 1. Juni 2016, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Katrín Fedrowitz (SPD)

Tobias von Pein (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Jette Waldinger-Thiering (SSW)

i. V. von Flemming Meyer

Weitere Abgeordnete

Volker Dornquast (CDU)

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Oliver Kumbartzky (FDP)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Anhörung	5
Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre	
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/3408 (neu)	
hierzu: Umdrucke 18/5664, 18/5809, 18/5811, 18/5812, 18/5881, 18/5885, 18/5890, 18/5891, 18/5892, 18/5908	
2. Bericht der Landesregierung über die Verzögerungen beim A-7-Ausbau und ihre Auswirkungen	11
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP) Umdruck 18/6164	
3. Bericht der Landesregierung und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung über die erneuten Verzögerungen beim Rendsburger Kanaltunnel und ihre Auswirkungen	14
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP) Umdruck 18/6164	
4. Bericht des Ministeriums für Energiewende, Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume zu Windkraftausbau und EEG-Novelle	19
Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN) Umdruck 18/6131	
5. Bericht der Landesregierung zur Zwischenlagerung von Brennelementen aus dem Atomkraftwerk Brunsbüttel	25
Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU) Umdruck 18/6166	
6. Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Kommunalwirtschaft	28
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/3152	
hierzu: Umdrucke 18/5113, 18/5152, 18/5253, 18/5340, 18/5344, 18/5345, 18/5353, 18/5358, 18/5359, 18/5360, 18/5382, 18/5383, 18/5386, 18/5391, 18/5410, 18/5412, 18/5512, 18/5533, 18/5686, 18/5826, 18/5931, 18/5936	

- 7. Konzept zur Sicherung und Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum** 29
- Antrag der Fraktion der CDU
[Drucksache 18/3937](#)
- 8. Vermeidung von Plastikmüll in Schleswig-Holstein** 30
- Große Anfrage der Fraktion der PIRATEN
[Drucksache 18/2570](#)
- Antwort der Landesregierung
[Drucksache 18/3058](#)
- 9. Lückenlose Videoüberwachung in Schleswig-Holsteins Zügen verhindern** 31
- Antrag der Fraktion der PIRATEN
[Drucksache 18/626](#)
- (überwiesen am 30. Mai 2013 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)
- hierzu: [Umdrucke 18/1511, 18/2217, 18/2256, 18/2311, 18/2340, 18/2356, 18/2362, 18/2363, 18/2365, 18/2375, 18/2376, 18/2398, 18/2410, 18/5912, 18/6023](#)
- 10. Horizonte öffnen, Chancen erkennen, Möglichkeiten aufzeigen - Fachkräfte willkommen heißen!** 32
- Antrag der Fraktion der FDP
[Drucksache 18/1732](#)
- (überwiesen am 10. April 2014)
- 11. Verschiedenes** 33

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Der Ausschuss beschließt die Tagesordnung mit der Maßgabe, der Antrag der Fraktion der PIRATEN betreffend Bürgerbusse in Schleswig-Holstein verlässlich fördern - Verkehrliche Grundversorgung in der Fläche gewährleisten, [Drucksache 18/2623](#), sowie den Antrag der Fraktionen von PIRATEN und FDP betreffend Verdeckte Radkontrollen abschaffen - Sicherheit geht anders!, [Drucksache 18/1667](#) (neu), zu einem späteren Zeitpunkt zu beraten.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Anhörung

Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre

Antrag der Fraktion der FDP
[Drucksache 18/3408](#) (neu)

(überwiesen am 16. Oktober 2015)

hierzu: [Umdrucke 18/5664, 18/5809, 18/5811, 18/5812, 18/5881, 18/5885, 18/5890, 18/5891, 18/5892, 18/5908](#)

Herr Conradt, Leiter des Landesbetriebs für Verkehr und Straßenbau Schleswig-Holstein (LBV-SH), verweist auf die schriftliche Stellungnahme seiner Behörde vom März des Jahres. Die Frage der Zentralisierung sei ein Thema, das in unterschiedlichen Bereichen schon auf den Weg gebracht worden sei. Der Landesrechnungshof habe eine entsprechende Zentralisierung angeregt, auch in Vorlagen der Landesregierung seien die Vorteile dargestellt worden. Aus Sicht des LBV sei dies eine schlüssige Vorgehensweise. Der LBV sei in die bisherige Genehmigungspraxis eingebunden, das Augenmerk liege jedoch auf Straßenbaubelangen, insofern arbeite man den Verkehrsbehörden zu. Man rechne bei einer Zentralisierung mit Synergieeffekten. Im LBV entstehe durch eine etwaige Zusammenlegung eine überschaubare Stellenmehrung von vier oder fünf Stellen. Eine Umsetzung bis zum 1. Januar 2017 sei aus seiner Sicht möglich. Eine Zentralisierung bei einem Kreis sei aus Sicht des LBV in Schleswig-Holstein nicht darstellbar, eine Aufteilung in unterschiedliche Bereiche führe zu unnötiger Verwirrung bei den Antragstellern.

Herr Rösen, Leitender Kreisverwaltungsleiter beim Kreis Dithmarschen, verweist ebenfalls auf seine schriftliche Stellungnahme. Er legt dar, dass sich der Kreis Dithmarschen in den

vergangenen Jahren in dem Bereich der Genehmigungen sehr gut aufgestellt habe. Es gehe zunächst einmal um die Genehmigung von Transporten, deren Abmessungen oder Gewicht die zulässigen Höchstwerte für Straßen überschritten. In dem Genehmigungsverfahren müsse geprüft werden, ob ein geplanter Transport mit dem konkreten Fahrzeug und der konkreten Ladung auf der Strecke zulässig sei oder nicht. Derzeit laufe das Genehmigungsverfahren online über das System VEMAGS. Die Beteiligung anderer Straßenverkehrsbehörden, durch deren Gebiet der Transport ebenfalls gehen solle, könne dadurch erheblich beschleunigt werden. Viele Informationen seien online verfügbar, was auch durch die Unternehmen genutzt werde. Obwohl die technischen Voraussetzungen bei allen identisch seien, sei anhand der Zahlen zu belegen, dass der Kreis Dithmarschen eine stetig ansteigende Zahl an Genehmigungsverfahren bearbeite. Das liege vor allem an der Serviceorientierung, keinesfalls sei es so, dass der Kreis das Recht großzügiger auslege. Das standardisierte Verfahren stelle sicher, dass die jeweils zuständige Behörde ihren Sachverstand in das Genehmigungsverfahren einbringe.

Sobald eine Genehmigung von Transporten über Gemeindestraßen erfolge - so führt Herr Rüsen weiter aus -, müsse man sich auch vonseiten einer zentralen Behörde bei den Gemeinden über den entsprechenden Straßenzustand informieren. Über das Anhörungsverfahren sei auch sichergestellt, dass Beschränkungen aufgrund von Umweltschutz, Lärmschutz und Emissionsschutz in das Verfahren einfließen. Der Vorteil des Kreises Dithmarschen sei der gute und schnelle Service, man sei mit dem RAL-Gütezeichen zertifiziert. Es finde auch eine externe Zertifizierung durch den TÜV statt. Das mittelstandsorientierte Verhalten sei Teil der Verwaltungskultur des Kreises Dithmarschen geworden. Wichtig sei auch das persönliche Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesem Bereich. Der Aufgabenbereich habe für den Kreis Dithmarschen natürlich auch eine fiskalische Bedeutung, noch gravierender bei einer etwaigen Zentralisierung wären jedoch die Auswirkungen auf die Personalstellen. Der Wegfall einer Aufgabe, die zurzeit 5,5 Stellen binde, sei nicht einfach zu kompensieren.

Es sei davon auszugehen - so führt Herr Rüsen weiter aus -, dass die Zentralisierung auch für die antragstellenden Unternehmen nachteilig sei. Die Argumente, die die Landesregierung und der Landesrechnungshof für die Zentralisierung ins Feld geführt hätten, seien aus Sicht des Kreises nicht stichhaltig. Wunsch des Kreises sei, dass die bewährten Strukturen, die auch von den Unternehmen geschätzt würden, nicht durch eine Zentralisierung zerstört würden. Man spreche sich daher für eine Lösung aus, die eine Beibehaltung der Zuständigkeiten auf kommunaler Ebene ermögliche. Denkbar sei auch ein Optionsmodell, durch das die Kommunen entscheiden könnten, die Aufgabe auf andere Kommunen oder das Land zu übertragen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass es verwaltungsrechtlich im Land Schleswig-Holstein im Moment nicht möglich sei, für verschiedene behördliche Leistungen einen Transfer innerhalb der Behörden durchzuführen. Man rechne mit einem Gebührenaufkommen für den Schwerlast- und Großraumtransport im Bereich von über 3 Millionen €. Die Leistungen würden tatsächlich im Wesentlichen im Landesbetrieb erbracht. Die Zahl der Stellen im Land liege bei 16,5, und es werde derzeit kein Euro für die Leistung eingenommen. Die Inhaber der 16,5 Stellen seien nur dafür da, die technischen Prüfungen abzunehmen, die dann als Dienstleistung vom Kreis Dithmarschen im Rahmen der Gebühr den Antragstellern in Rechnung gestellt würden. Die Mittel blieben derzeit im Kreis Dithmarschen. Der LBV sei gern bereit, Personal aus dem Kreis zu übernehmen, Herr Conradt habe den herrschenden Personalbedarf geschildert. Der sehr gute Service in Dithmarschen sei der Maßstab, an dem sich auch der LBV in seiner Dienstleistung messen lassen werde. Das vom Kreis Dithmarschen angeregte Optionsmodell verwerfe man deswegen, weil es aus Sicht der Kundinnen und Kunden in einem Land wie Schleswig-Holstein schwerlich darstellbar sei, sich zu informieren, wer nun zuständig sei. Außerdem bedürfe es verwaltungsrechtlicher Anpassungen im Rahmen des Landesverwaltungsgesetzes. Aus diesen Gründen sei man an der Stelle zurückhaltend.

Zur Schlechterstellung von Kundinnen und Kunden legt Herr Rüsen dar, dass er eine andere Sichtweise als der Staatssekretär habe. Insbesondere für die vor Ort arbeitenden Landwirte würden sich die Wege verlängern, wenn eine Zentralisierung vorgenommen werde. Kommunale Aufgaben könnten darüber hinaus auch kooperativ wahrgenommen werden, mit dem Kreis Steinburg habe der Kreis Dithmarschen gemeinsam ein Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt, vom Kreis Steinburg habe man auch die Bußgeldstelle übernommen. Auch der Kreis Rendsburg-Eckernförde habe die Regulierung der allgemeinen Ordnungswidrigkeiten auf den Kreis Dithmarschen übertragen. Warum das Ministerium in der Stellungnahme auf § 19 a des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) abgestellt habe, habe er so nicht nachvollziehen können. Er unterstreicht, dass Kooperationen möglich seien. Aus seiner Sicht sei das Optionsmodell die bessere Wahl. Zu der von Abg. Dr. Tietze angesprochenen Pauschalierung der Gebühren hebt er hervor, dass das Gebührenrecht zu beachten sei. Die Gebühren würden nach dem jeweiligen Aufwand bemessen. Spielräume einer Vereinheitlichung seien aber sicher vorhanden. Ob ein Auslagenersatz wirklich dazu führen werde, dass es für die Firmen sehr teuer werde, zweifle er an, die Frage sei nämlich, welche Auslagen man geltend mache. Eine Kompletterstattung aller Aufwendungen würde auch dann nicht erfolgen, wenn die Aufgabe an den LBV übertragen werde, da die Aufgaben, die der LBV als Straßenbaulastträger wahrnehme, nicht erstattungsfähig seien.

Zu der von Abg. Dr. Tietze angesprochenen Weiterverwendung von Personal legt Herr Rösen dar, dass es in der Tat schwierig sei, denn obwohl man die betreffenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter theoretisch anders einsetzen könne, sei dies nicht ohne Weiteres möglich.

Staatssekretär Dr. Nägele erläutert zum Verwaltungsrecht, dass man zunächst über Bundesrecht diskutiere. In der Straßenverkehrsordnung sei festgeschrieben, dass die Erlaubnis durch die Straßenverkehrsbehörde erteilt werde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginne oder die Straßenverkehrsbehörde, in der der Antragsteller seinen Sitz, seine Wohnung oder seine Zweigniederlassung habe. Nun gelte es zu klären, welche Behörde die zuständige Straßenverkehrsbehörde in dem jeweiligen Fall sei. An dieser Stelle wende die Landesregierung § 19 a des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) an. Eine Wahrnehmung der Aufgabe für einen Teil des Landes durch eine Straßenverkehrsbehörde einer Gebietskörperschaft sei nicht möglich, diese müsse ansonsten für alle Kommunen die Aufgabe übernehmen. Alternativ gebe es die Möglichkeit, dass der LBV die Zuständigkeit übernehme. Das Land könne dann im Einzelfall der kommunalen Gebietskörperschaft das Recht zur Erlaubniserteilung übertragen, das führe jedoch zu großer Unklarheit für Antragstellende. Die Landesregierung plädiere für eine einheitliche Lösung, da das Ziel des Landesrechnungshofs nur erreicht werde, wenn eine Zentralisierung beim LBV stattfinde. Die Kreise als Baulastträger würden tatsächlich bei der Nutzung von Kreisstraßen befragt, das könne man aber für alle Kreise an dieser Stelle nicht aufheben.

Von Abg. Kumbartzky auf Bürgernähe und die Möglichkeit angesprochen, Anträge nach persönlicher Vorsprache zu stellen, verweist Staatssekretär Dr. Nägele auf die große Anzahl von 55.000 Anträgen pro Jahr, von denen ein Fünftel in Dithmarschen bearbeitet würde. Dies seien zum überwiegenden Teil keine Lohnunternehmen oder landwirtschaftliche beziehungsweise forstwirtschaftliche Transporte in Dithmarschen selbst, stattdessen handele es sich um eine Dienstleistung als Geschäftsmodell. Die Unternehmen würden mit der Verlagerung der Aufgabe mitwandern. Es sei also eine Frage, wie das Land seinen Service organisiere.

Herr Rösen erläutert, dass von den 4.350 in diesem Jahr im Kreis bisher gestellten Anträgen 632 aus dem Kreis selbst stammten. Er räumt ein, dass eine große Zahl auch über Dienstleister komme, aber auch die Zahl von 600 Anträgen aus der Region sei nicht unerheblich.

Von Abg. Magnussen auf die Anzahl der Stellen angesprochen, die für die Bearbeitung der Anträge zuständig seien, führt Herr Conradt aus, dass es die Personen gebe, die die Anträge bearbeiteten, und zusätzlich diejenigen, die auf Straßenbaulastträgerseite eine Bewertung vornähmen. Er legt dar, dass schon heute der Bereich der Kreisstraßen auch in Dithmarschen vom LBV betreut werde. Der größere Teil der Mitarbeiter im LBV kümmere sich heute um

den Baulastträgeranteil. Bei einer Übernahme aufgrund einer Zentralisierung habe man aufgrund der Erfahrungen des LBV mit Verwaltung den zusätzlichen Bedarf ermittelt. Im Bereich der Baulastträgeraufgaben sehe man keinen zusätzlichen Bedarf, sondern nur in der verwaltungstechnischen Abarbeitung der Genehmigungen. Er hebt hervor, dass auch das LBV auf Steigerungen der Anzahl der Anträge reagiert habe und entsprechende Kapazitäten vorhalte, was auch anerkannt werde. Man habe zudem keine Bedenken, sich dem Wettbewerb zu stellen. Er zeigt sich zuversichtlich, dass der LBV das Handling der verwaltungstechnischen Mehraufgabe sicherstellen könne.

Auf eine Bemerkung von Herrn Conradt bezüglich Nachfragen aus anderen Bundesländern eingehend, legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass die Genehmigungsbehörden bestimmte Genehmigungen ohne technische Betrachtung vornähmen. Dabei gehe es zum Beispiel darum, inwieweit Fuhrunternehmer unterwegs entscheiden könnten, die Fahrzeuge zu wechseln. In dieser Hinsicht gebe es eine unterschiedliche Genehmigungspraxis. Hin und wieder gebe es Anfragen an die Landesregierung, wenn derartige Abweichungen bei Kontrollen auffielen. Eine Vereinheitlichung der Genehmigungspraxis könne zu höherer Genehmigungsgerechtigkeit führen, was für die Landesregierung ein weiteres wesentliches Argument dafür sei, dies zentral zu organisieren.

Herr Rösen hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass an dem Verfahren viele Instanzen beteiligt seien und die Straßenbaulastträger Hinweise, Auflagen und Bedingungen für den Fahrweg machten. Außerdem müssten auch Fahrzeug und Last konkret angemeldet werden. Sollten andere Straßenbehörden bestimmte Umstände anders bewerten, sei diesem Umstand auch durch eine Zentralisierung nicht beizukommen. Insofern sei dies kein schlagendes Argument für eine Zentralisierung.

Von Abg. Vogel auf das Online-Verfahren VEMAGS bei der Beantragung angesprochen führt Herr Conradt aus, dass das Programm zentral für Schleswig-Holstein durch Kolleginnen und Kollegen des Landesbetriebes in den entsprechenden Bund-Länder-Gremien begleitet werde. VEMAGS sei das Standardsystem, mit dem man gemeinsam arbeite. Er legt dar, dass man aus seiner Sicht eine Betrachtung der Zahlen vornehmen müsse, welche Anträge sich auf den örtlichen Kontakt reduzierten. Es sei auch die Frage, wie sich der dortige Ablauf einstellen werde. Es sei davon auszugehen, dass sich große Transporteure auch an einer anderen Stelle, an der die Erteilung der Genehmigungen stattfinde, niederlassen würden. Gegebenenfalls müsste für einige landwirtschaftliche Transporte allerdings eine Umorientierung vom jeweiligen Kreis zur dann zentralen Behörde stattfinden.

Abg. Vogt interessiert, wo der Sitz einer dann zentral zuständigen Behörde sein könne beziehungsweise welche der Niederlassungen des LBV zur zentralen Behörde würden. - Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, dass der LBV mit den technischen Mitarbeitern im wesentlichen Teil in Kiel ansässig sei. Auf eine weitere Frage des Abg. Vogt zu einer Aufstockung von Mitarbeitern bei einer zusätzlichen Aufgabe und der Einhaltung des Stellenabbaupfades führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass der Stellenabbaupfad für den bestehenden Aufgabenbereich gelte. Man gehe davon aus, dass man vonseiten des Haushaltsgesetzgebers die Rücken- deckung haben werde, für die dann im Raum stehenden 3 Millionen € Gebühreneinnahmen auch die von Herrn Conradt genannten fünf Stellen schaffen zu können. Dies seien im We- sentlichen Stellen im Bereich der Entgeltgruppe 8. Zusätzlich sei eine Koordinierungsstelle nötig, die gegebenenfalls auch eine halbe Stelle sein könne und in der Besoldung dem ehema- ligen höheren Dienst entspreche.

Abg. Callsen zeigt sich verwundert darüber, dass die Landesregierung neue Aufgaben an sich ziehe, obwohl an anderer Stelle betont werde, dass nicht genügend Personal für Planungsauf- gaben vorhanden sei. Er plädiert dafür, bei der Infrastruktur für Verbesserungen zu sorgen.

Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass das Wirtschaftsministerium den von allen Fraktionen des Landtags getragenen Beschluss des Finanzausschusses umsetze. Darüber hin- aus hebt er hervor, dass es bei den in Rede stehenden nicht um Ingenieursstellen gehe.

Abg. Dr. Tietze interessiert, ob der Fall, dass Dienstleistungsbetriebe ihren Standort wechsel- ten, wenn die Genehmigungsbehörde zentralisiert würde, ein Risiko für den Kostendeckungs- grad darstelle. Er möchte wissen, ob auf jeden Fall bei einer Aufgabenübertragung gewähr- leistet sei, dass diese von beiden Dienstleistern in gleicher Qualität erbracht werden könne, dass keine Gefahr bestehe, dass Firmen grundsätzlich abwanderten.

Staatssekretär Dr. Nägele legt dazu dar, dass bei einer sehr kurzfristigen Entscheidung die Garantie nicht gegeben werden könne, mit einem Vorlauf, der eine Übertragung zum 1. Januar 2017 vorsehe, werde dies garantiert.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über die Verzögerungen beim A-7-Ausbau und ihre Auswirkungen

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

[Umdruck 18/6164](#)

Abg. Vogt leitet zu seinem Antrag ein. Ihn interessiere besonders, inwieweit Verzögerungen den ursprünglichen Zeitplan gefährdeten.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, legt dar, dass es sich beim A-7-Ausbau um ein ÖPP-Projekt handele, das einst ins Leben gerufen worden sei, um dem LBV die Möglichkeit zu geben, sich insbesondere auf die A 20 zu konzentrieren. Entschieden worden sei, dass die Planungsleistungen in Gänze an die DEGES übergeben werden sollten. Es gebe einen entsprechenden Vertrag: Die DEGES habe nach einem Ausschreibungsverfahren das Unternehmenskonsortium, das sich unter dem Namen Via Solutions Nord zusammengefunden habe, zum Auftragnehmer gemacht. Dieses Projekt werde seither vonseiten des Landes nur noch mit einer Person begleitet, die die Koordination übernehme. Man sei weder in der technischen Abarbeitung noch im technischen oder wirtschaftlichen Controlling eingebunden. Herr Fuchs, der ehemalige Staatsrat aus Hamburg, sei der von beiden Ländern als Koordinator für A 7 benannt worden. Er habe die Aufgabe, insbesondere die Kommunikation zwischen den verschiedenen Partnern sicherzustellen und zu garantieren, dass die Öffentlichkeit immer umfassend informiert sei. Mit diesem Projekt habe man auch die Planungs- und Bauarbeiten an verschiedenen Überführungsbauwerken abgegeben. Dabei habe es offensichtlich vonseiten der privaten Auftragnehmer und dem ebenfalls privaten Planungsbüro nicht ausreichende Abschätzungen der damit verbundenen Planungsherausforderungen gegeben. Obwohl die Landesregierung als Gesicht der Infrastruktur wahrgenommen werde, sei sie in die Prozesse selbst nicht eingebunden und könne an der Stelle nur berichten, was ihr selbst durch Via Solutions Nord berichtet werde. Man sehe, dass es bei den Überführungsbauwerken zu Verzögerungen komme, in der Region sei dies deutlich spürbar.

Staatssekretär Dr. Nägele bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass Via Solutions Nord die Probleme jetzt im Griff habe. Nach derzeitiger Kenntnis bestehe der avisierte Schlusstermin Ende 2018 für die Arbeiten in Schleswig-Holstein an der A 7 weiterhin.

Auf eine Anmerkung von Abg. Vogt zur Zuständigkeit der Landesregierung für die Baustelle unterstreicht Staatssekretär Dr. Nägele, dass es aus Sicht der Landesregierung nach wie vor gut laufe. Man spreche über sechs Überführungsbauwerke, bei denen die Landesregierung kritisch hinschaue. Es gehe um die Frage, wann man habe absehen können, dass es planungstechnische Schwierigkeiten gebe. Er unterstreicht, dass die Komplexität der Materie dafür verantwortlich sei, dass es auch in dem Bereich teilweise zu Fehleinschätzungen komme, was sich nicht dadurch verhindern ließe, privaten Auftragnehmern den Vorzug zu geben.

Abg. Dornquast interessiert, wer die Ausführungsplanung genehmige, die von der privaten Firma erstellt werde.

Staatssekretär Dr. Nägele führt zu den in der Kleinen Anfrage von Abg. Dornquast angesprochenen planungstechnischen Schwierigkeiten aus, dass diese darin bestanden hätten, dass die DEGES die Pläne, die der private Partner vorgelegt habe, nicht abgenommen habe, weil sie ingenieurtechnisch nicht den Anforderungen entsprochen hätten. Er weist darauf hin, dass es sich bei den Informationen teilweise auch um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse handele und er insofern anbiete, bestimmte Fragen auf anderem Wege als in öffentlicher Sitzung zu beantworten. Zu der von Abg. Dornquast aufgeworfene Frage in Bezug auf die Zuständigkeit legt er dar, dass der Bund direkt an das Unternehmen Via Solutions Nord bezahle. Das Land sei tatsächlich nur noch mit hoheitlichen Aufgaben wie der Schilderführung in Baustellenbereichen befasst. Alle anderen Aufgaben habe das Land abgegeben.

Auf eine Nachfrage des Abg. Dornquast legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass man im Vorfeld im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die baurechtlichen Anforderungen formuliert habe. Die DEGES müsse die Qualität der Pläne entsprechend dem Baurecht abnehmen.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dornquast legt Herr Bruhn, Mitarbeiter im Referat Verkehrsbauliche Großprojekte und Förderung kommunaler Straßenbau im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, dar, dass die Genehmigungsplanung beim LBV durchgelaufen sei. Danach habe das Ausschreibungsverfahren stattgefunden, und Via Solutions Nord sei beauftragt worden. Der Auftragnehmer müsse die Ausführungsplanung noch einmal durch die DEGES genehmigen lassen. Sollte es Abweichungen in den Planungen geben, müsste dies dem LBV noch einmal vorgelegt werden. Sei das nicht der Fall, bewege man sich in den planfestgestellten Plänen, insofern finde die Genehmigung für die Baufreigabe durch die DEGES statt. Bei Änderungen der Pläne, die sich im Rahmen der Genehmigung bewegten, finde ein Dialog zwischen der DEGES und Via Solutions Nord statt. Die DEGES habe insofern alle Kernaufgaben der Bundesauftragsverwaltung vom Land übernommen.

Abg. Vogt spricht die Verteilung des Risikos bei ÖPP-Projekten und die aus seiner Sicht bestehenden Gefahren an, wenn mehrere unterschiedliche Akteure am Tisch säßen. Wichtig sei, die politische Übersicht zu behalten. Ihn interessiert, warum der Baustellenkoordination der Landesregierung, Herr Fuchs, nicht an der Sitzung teilnehme. - Staatssekretär Dr. Nägele führt dazu aus, dass Herr Fuchs zum Sitzungstermin terminlich verhindert sei. Erst eine Woche zuvor habe er selbst jedoch ein Gespräch mit Herrn Fuchs geführt.

Auf eine Frage des Abg. Magnussen zu Fahrzeugen des LBV auf den Baustellen legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass das Land zurzeit damit beschäftigt sei, die Baustellensicherung weiter zu bearbeiten, da durch die anstehende Umlegung der Fahrspuren der LBV gefordert sei. Man sei für die Baustellensicherheit zuständig. Ein Bauabschnitt werde tatsächlich vom Land selbst betreut, dies sei der Bereich Bordesholm bis Neumünster Nord.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Bericht der Landesregierung und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
über die erneuten Verzögerungen beim Rendsburger Kanaltunnel und ihre
Auswirkungen**

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

[Umdruck 18/6164](#)

Abg. Vogt weist auf die Historie der Baustelle am Rendsburger Kanaltunnel hin, für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zuständig sei, jedoch beträfen die Auswirkungen selbstverständlich die Region.

Herr Thode, Leiter des Dezernates Regionales Management in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Kiel, verweist auf die Presseberichterstattung zur Tunnelanierung. Er unterstreicht, dass in der vergangenen Woche eine Informationsveranstaltung stattgefunden habe, bei der kein neuer Zeitplan verkündet worden sei. Vielmehr habe der Brandversuch, der Beginn der Woche durchgeführt worden sei, im Mittelpunkt gestanden. Im Zuge der Mitteilung an die Presse und damit zusammenhängende Fragen seien Informationen an die Öffentlichkeit gelangt, die aber keinen neuen Zeitplan ausmachten. Der Ausgangspunkt sei, dass man sich im Prozess der Grundinstandsetzung von über 50 Jahre alter Bausubstanz befinde. Dies sei eine besondere Herausforderung für die Bautechnik. Der alte Betonkörper der Tunnel habe leider viele Überraschungen bereithalten, die in der Beprobung vorher nicht festgestellt worden seien. Insbesondere Schadstellen, die vorher nicht festgestellt worden seien, hätte erhebliche Probleme bereitet. Ein weiteres Problem sei die Betriebs- und Verkehrstechnik an dem Tunnel. Vor 50 Jahren seien die Anforderungen an Betriebs- und Verkehrstechnik und insbesondere an Sicherheit deutlich andere gewesen als heute, wo ganz andere Randbedingungen zu berücksichtigen seien. Die Herausforderung im Moment bestehe darin, die Technik in Gang zu setzen und fehlerfrei in Betrieb nehmen zu können. Jetzt gehe es darum, die Abnahmen und Tests durchzuführen. Daran sei auch der TÜV beteiligt. Das Ziel sei nach wie vor, im Sommer die Oströhre in Betrieb zu nehmen. Das sei auch schon Aussage im Februar gewesen.

Zur Weströhre des Rendsburger Kanaltunnels führt Herr Thode aus, dass man dort mit den Baumaßnahmen erst beginnen könne, wenn es zuvor gelungen sei, mit der Baufirma eine neue Vertragsgrundlage zu finden. Was in der Oströhre passiert sei, dürfe sich in der Weströhre nicht wiederholen. In der Vorbereitung habe man die Annahme getroffen, dass die Schaden-

häufigkeit in der Weströhre so hoch sei wie in der Oströhre. Auf dieser Basis überarbeite man den Vertrag mit der Baufirma und erstelle den neuen Bauzeitenplan. Wenn der neue Vertrag abgeschlossen und der neue Bauzeitenplan bekannt sei, werde man mit den Bauarbeiten in der Weströhre beginnen. Diese Aussage habe man bereits im Februar getroffen. Die Unzufriedenheit bei den Nutzern der Tunnelröhren entstehe dadurch, dass derzeit keine belastbaren neuen Aussagen gemacht werden könnten. Die konkrete Nennung eines Termins sei aber derzeit nicht seriös möglich. Nach einigen angespannten Situationen mit der Baufirma sei man nun auf einem guten Weg, die Arbeiten an der Oströhre endlich abzuschließen.

Herr Meesenburg, Leiter der Planungsgruppe für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals bei der GWSD, ergänzt zum Brandversuch, dass man damit das Zusammenwirken verschiedener technischer Einrichtungen, die jetzt im Tunnel neu installiert seien, habe ausprobieren wollen. Erfreulich sei, dass der Test gut funktioniert habe, die erwarteten Reaktionen der Anlagen hätten stattgefunden. Auf die Anlagentechnik bezogen befinde man sich in einem Fertigstellungsprozess, der darin bestehe, zunächst vor Ort alle Anlagenteile zu montieren, sie anschließend in Betrieb zu nehmen und das Funktionieren zu testen, sowohl im vertraglichen, als auch im sicherheitstechnischen Sinn. Aus den begleitenden Untersuchungen ergäben sich zunächst noch Mängel, die dann im Rahmen der Fertigstellung abgearbeitet werden müssten; er gehe derzeit von einer Abarbeitung von 75 % aus. Ein Mangel bestehe derzeit noch in der Dokumentation im Hinblick auf die eingebaute Hardware sowie bei der Beschreibung der Software. Die Firma müsse außerdem ihre Messprotokolle bei der Inbetriebnahme der Anlage vorlegen. Auch die Bedienungsanleitungen für das Personal, das später den Tunnel überwachen solle, sowie ein Schulungskonzept für die Mitarbeiter seien unter dem Begriff Dokumentation zusammengefasst. Dies alles müsse vorliegen, damit die vertragliche Voraussetzung zur Abnahme geschaffen sei. Auch der TÜV, der sich für seine Prüfung vier Wochen ausbedungen habe, setze eine vollständige Dokumentation voraus. Ohne das TÜV-Gutachten könne der Verkehr nicht freigegeben werden. Was im Rahmen der Softwareprüfung und auch im Bereich der zentralen Leittechnik möglicherweise noch gefunden werde, können derzeit nicht gesagt werden. Aus diesem Grund könne man auch vonseiten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion noch kein Datum für die Verkehrsfreigabe der Oströhre nennen.

Abg. Vogt weist auf die bereits jetzt erheblichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Verkehrsbeeinträchtigungen in der Region hin. Er betont, dass Einigkeit über den Wunsch bestehe, möglichst schnell die Arbeiten zum Abschluss zu bringen. Verwundert zeigt er sich, dass die Behörde - wie auch in anderen Fällen - von dem baulichen Zustand überrascht worden sei. Ihn interessiert, wie man das Controlling verbessern könne. Wichtig sei, dieses für die Zukunft zu verbessern.

Herr Meesenburg weist auf die bereits damals bekannte Verkehrsbelastung des Tunnels hin, vor deren Hintergrund man sich entschlossen habe, keine Röhre längerfristig außer Betrieb zu nehmen, um sie genau zu untersuchen, sondern nur stichprobenhafte Untersuchungen durchzuführen.

Abg. Vogel thematisiert, die Probleme, die dadurch entstünden, wenn sich die Baustelle am Rendsburger Kanaltunnel mit der Baustelle auf der Rader Hochbrücke überschneite. Ihn interessiert, ob die Möglichkeit bestehe, in den kritischen Sommermonaten, wenn die erste Röhre bereits fertiggestellt sei und die Arbeiten an der zweiten noch nicht begonnen hätten, beide für den Verkehr zu öffnen. Eine Leistungsverbesserung habe sich aus seiner Sicht durch eine Zentralisierung beim Bund nicht ergeben.

Zu der Fertigstellung der Baustelle an der Weströhre bekräftigt Herr Thode, dass man keine Termine nennen werde. Derzeit befinde man sich in der Verhandlung mit der Firma und wolle die Bauarbeiten dort zeitnah nach Beendigung der Baustelle an der Oströhre aufnehmen, um auch diese beenden zu können. Gemeinsam mit der Baufirma sei man zudem daran interessiert, jetzt einen optimierten Bauablauf zu verabreden. Die Verwaltung sei insbesondere durch Ingenieurbüros in den letzten Jahren deutlich verstärkt worden, um die Probleme besser in den Griff zu bekommen. Dies werde auch weiter gefördert. Auch die Baufirma habe ein großes Interesse daran, in der Weströhre aktiv zu werden. Wichtig sei jetzt jedoch, in einen geordneten Bauablauf einzutreten.

Auf die Frage des Abg. Vogel zur vorübergehenden Öffnung während der Ferienmonate legt Herr Meesenburg dar, dass man sich dieser Aufgabenstellung auch gewidmet habe. Man könne feststellen, dass es unter bestimmten Randbedingungen möglich sei, problematisch bleibe jedoch die Sicherheit, da im Fall des gleichzeitigen Betriebs zwei Tunnelröhren mit verschiedenen technischen Systemen betrieben werden müssten, die von verschiedenen Orten aus überwacht beziehungsweise gesteuert werden müssten. Das sei eine Situation, die möglichst nicht über längere Zeit andauern solle, weil sie die Sicherheit beeinträchtigen könne. Grundsätzlich sei es für einen begrenzten Zeitraum jedoch möglich, eine flexible Öffnung bei Verkehrsspitzen sei jedoch aus seiner Sicht nicht möglich.

Herr Thode ergänzt, dass jede Baupause die Bauarbeiten insgesamt verzögere. Zudem seien bauvertragliche Auswirkungen nicht auszuschließen. - Abg. Waldinger-Thiering spricht sich für eine schnelle Fortsetzung der Bauarbeiten aus und begrüßt, dass der Wirtschaftsminister an den Bundesverkehrsminister geschrieben habe, da Zusammenarbeit auf allen Ebenen dringend nötig sei.

Auch auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zur Strukturreform in der Wasser- und Schifffahrtsdirektion legt Herr Thode dar, dass die über 15 Jahre bestehende Forderung nach Personaleinsparungen dazu geführt habe, dass nun Personal fehle. Erst jetzt gebe es langsam wieder die Möglichkeit, Personal an einigen Stellen verstärkt einzustellen, allerdings gebe es Probleme, fachkundiges Personal zu finden. Auch bei der Beauftragung von Ingenieurbüros müsse nach wie vor auch Betreuungskapazität innerhalb der Verwaltung vorgehalten werden, da in den Ingenieurbüros nicht die Entscheidung gefällt werde.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Tietze zur Art der auf der Baustelle entstehenden Probleme legt Herr Thode dar, dass es zunächst technische Probleme seien, die in der alten Bausubstanz begründet lägen. Es gebe aber auch vertragliche Probleme, vor allem bedingt durch die Tatsache, dass sich die Bauarbeiten schon so lange hinzögen. In juristischer Hinsicht sei man jedoch zunehmend besser aufgestellt, um entsprechende Verhandlungen mit den Firmen führen zu können.

Zu Bonus- beziehungsweise Malus-Zahlungen - eine weitere Frage des Abg. Dr. Tietze - führt Herr Thode aus, dass man sich bemühe, dieses System zu fördern, jedoch sei es für Arbeiten an alter Bausubstanz in der Regel nicht geeignet: Rechtlich sei es nicht möglich, die alte Bausubstanz in die Verantwortung des Unternehmers zu geben.

Auf eine Frage des Abg. Magnussen zu Rechts- und Normenänderungen während der Bauzeit führt Herr Meesenburg aus, dass man am Ende der Sanierungsarbeiten den Straßentunnel an die Straßenbauverwaltung des Landes abgeben werde. Die Straßenbauverwaltung wolle ein normengerechtes Bauwerk übernehmen. Es gehe zum Beispiel darum, stärker bewehrte Fundamente zur Trennung der Fahrspuren vorzusehen. Zudem gebe es zu Beginn der Tunnelröhren jeweils Wassersammelbecken, über die der Verkehr mithilfe von Brücken geführt werde. Diese seien nach heutiger Verkehrsbelastung nicht mehr ausreichend bemessen gewesen und hätten ertüchtigt werden müssen, und zwar vor dem Hintergrund einer sich gerade ändernden Betonnorm. Beide Maßnahmen seien sehr aufwendig gewesen. Zu den bereits angesprochenen zu erwartenden Schäden an der Weströhre führt Herr Meesenburg aus, dass besonders die Straße unter dem zusätzlichen Verkehr leide. Der Straßenbelag sei bereits einmal ausgetauscht worden.

Auf eine Frage des Abg. König zum festen Einbau von Messeinrichtungen beziehungsweise Sensoren zur Überwachung des Zustands des Bauwerks legt Herr Meesenburg dar, dass dies nicht vorgesehen sei und nicht vorgenommen worden wäre. Es sei jedoch eine zusätzliche Schutzeinrichtung vorgesehen, die verhindern solle, dass Wasser in den Beton eindringe, so sei der Bewehrungsstahl des Betons besser geschützt und dadurch langlebiger.

Zu der von Abg. König angesprochene Informationsarbeit in Bezug auf die Baustelle hebt Herr Meesenburg hervor, dass aus seiner Sicht die Behörde gut informiere. So gebe es zum Beispiel die Internetseite www.kanaltunnel-rd.de, auf der regelmäßig informiert werde.

Auf eine Anmerkung des Abg. Dornquast eingehend, legt Herr Meesenburg dar, dass es natürlich eine Abstimmung der Baustellen gebe, in diesem Bereich seien auch klare Optimierungen herbeigeführt worden. Die Sperrzeit für den Brandschutztest habe sehr wenig Zeit in Anspruch genommen.

Auf Nachfrage von Abg. Vogt sagt Staatssekretär Dr. Nägele zu, dem Ausschuss den Brief des Wirtschaftsministers an Bundesverkehrsminister Dobrindt zur Kenntnis zu geben ([Umdruck 18/6238](#)). Er unterstreicht, dass die Landesregierung auf die ursprünglich vorliegenden Zeitpläne sämtliche Baumaßnahmen in der Region abgestimmt habe. Vonseiten der Landesregierung sei man bemüht zu kommunizieren, dass nicht alle Baumaßnahmen in der Region in der Zuständigkeit des Landes lägen. Es gebe darüber hinaus regelmäßige Treffen beim Kreis, bei dem die Beteiligten am Verkehrsnetz in der Region teilnahmen. Im Kreis würden die Baustellen auch abgestimmt. Auch der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr spiele eine Rolle, da dieser das Bauwerk künftig übernehmen werde. Man suche den Schlusserchluss mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und halte auch bereits entsprechend qualifiziertes Personal für die Übernahme des Tunnels vor. Abschließend unterstreicht er, dass es sich bei der Baustelle um ein Projekt des Bundesverkehrsministeriums handele. Das dem Bundesverkehrsminister unterbreitete Gesprächsangebot sei sehr ernst gemeint, man hoffe, dass dieses wahrgenommen werde.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Bericht des Ministeriums für Energiewende, Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume zu Windkraftausbau und EEG-Novelle

Antrag des Abg. Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

[Umdruck 18/6131](#)

Einleitend zu seinem Antrag legt Abg. Dr. Breyer dar, dass der Umweltminister angekündigt habe, den Windkraftausbau bremsen zu wollen. Seine Frage sei, wie das umgesetzt werden solle und wie Mindestabstandsflächen erhöht werden sollten. Vor dem Hintergrund der EEG-Novellierung stelle sich die Frage, wie sich dies auf das Land auswirke und ob das angekündigte 300-%-Ziel noch zu erreichen sei. Besonders wichtig sei aus Sicht seiner Fraktion auch die Frage der Berücksichtigung des Bürgerwillens. Ihn interessiere, ob der Gesetzentwurf seiner Fraktion, der die Berücksichtigung des Bürgerwillens ermögliche, noch im laufenden Planungsverfahren eine Rolle spielen werde.

Herr Dr. Habeck, Minister für Energiewende, Umwelt, Landwirtschaft und ländliche Räume, weist daraufhin, dass er die von Abg. Dr. Breyer angedeuteten Äußerungen so nicht getätigt habe. Er legt dar, dass am Vortag eine Sonderministerpräsidentenkonferenz mit Bundeskanzlerin Angela Merkel stattgefunden habe, die nicht mit einem Beschluss beendet worden sei, da der bayerische Ministerpräsident die Sitzung vorzeitig verlassen habe. Da kein Beschluss gefasst worden sei, sei die Frage der Bindungswirkung der entstandenen Übereinkunft offen. Bisher hätten die Länder darauf vertrauen können, dass sich Einigungen mit der Bundesregierung in den entsprechenden Gesetzesvorlagen wiederfinden. Da nun keine offizielle Einigung erzielt worden sei, bestehe Unklarheit, was das bedeute. Im Groben sei bekräftigt worden, an dem Beschluss der Großen Koalition im Koalitionsvertrag festzuhalten, den Ausbau der erneuerbaren Energien bis 2025 auf 40 bis 45 % des gesamten Stromverbrauchs zu halten. Das bedeute nach Auffassung der Großen Koalition, dass der Ausbau gedrosselt werden müsse, eine Auffassung, die er selbst sich nicht zu eigen mache. Das äußere sich daran, dass die Zusage von 2014 an die Länder, einen Ausbau von 2.500 MW netto zu gewährleisten, kassiert worden sei. Es seien nun 2.800 MW brutto vorgesehen, was nach Berechnungen des Umweltministeriums nicht einem realen Neuzubau in den Jahren 2018 bis 2021 entspreche, zumal man das Repowering dabei berücksichtigen müsse. Faktisch werde mit diesen Zahlen ein Stillstand eintreten wenn nicht sogar einen Rückbau begonnen werden. Eine geringere Rolle spielten Photovoltaik und Biomasse.

Netzengpassgebiete - so setzt Minister Dr. Habeck seine Ausführungen vor - sollten in Zukunft Netzzubaugebiete genannt werden. Dies betreffe Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Nordhessen: In der alten Preussag-Netzkulisse sei vereinbart worden, dass nur noch 58 % dessen, was in den Jahren 2013 bis 2015 zugebaut worden sei, zugebaut werden könne. Unterhalb der bereits beschlossenen Bruttoquote solle eine niedrigere Quote bezogen auf den Zubau realisiert werden. Unklar sei derzeit noch der rechtliche Rahmen und ob es regionale Spezifika gebe. Er gehe, ohne dass dies bereits vereinbart sei, davon aus, dass auf das genannte Gebiet eine Bruttozuwachs Menge von 860 MW entfalle. Diese Menge müsse jedoch noch unter den drei Bundesländern aufgeteilt werden, wobei der Ausgang von dann durchzuführenden Ausschreibungen noch völlig offen sei. Bei einer derartig geringen Zubaumenge sei fraglich, ob die bisherigen Ausbauziele zu halten seien, noch schwieriger sei, damit die Vorgaben zu erreichen, die Ergebnisse der Klimakonferenz in Paris forderten. Eigentlich müsste man, um das Ziel 44 TWh bis zum Jahr 2030 zu erreichen, noch schneller als bisher Windenergie ausbauen. Dies sei technisch und administrativ jedoch sehr schwierig und auch dem Prozess im Land, der auch auf Konsens basiere, nicht zuträglich. Wichtig sei aber, am Zubau der Windenergie und erneuerbaren Energien insgesamt festzuhalten, wobei sich das Land Schleswig-Holstein aufgrund seiner guten Ausgangslage auch leisten könne, den Sektor der erneuerbaren Energien etwas langsamer auszubauen. Ein Ausbau bis 2030 auf 44 TWh entspräche ungefähr einem Zubau von 150 bis 160 Windenergieanlagen pro Jahr. Das hänge jedoch von verschiedenen technischen Annahmen, zum Beispiel auch zur Leistung der Windenergieanlagen, ab. Ein langsamerer Ausbau bis 2030 habe auch den Vorteil, dass man dann entsprechend ältere Anlagen durch neuere und effizientere Anlagen ersetzen könne, um auf diese Weise mehr Strom zu erzeugen. Ein langsamerer Ausbau reduziere zudem den Druck auf die Fläche und erhöhe die Möglichkeit, Konsens zu erzielen. Eine Streckung werde auch durch die Notwendigkeit von Ausschreibungen erreicht, darüber hinaus sei vorgesehen, bestimmte Kulissen erst dann freizugeben, wenn andere Kulissen zurückgebaut seien.

Minister Dr. Habeck unterstreicht, dass er bereits betont habe, dass ein höherer Abstand von Wohnbebauung zu den mit Windkraftanlagen bebauten Flächen wünschenswert sei, es gebe aber über 80 Kriterien in der Abwägung für die Festlegung von Windeignungsflächen, und eine Erhöhung der Abstände zu Windkraftanlagen würde zwangsläufig zu einer Reduzierung der zur Verfügung stehenden Fläche führen. Zum Vorgehen legt er dar, dass nun die Flächen anhand der Vorgaben, die gemacht worden seien - 400 und 800 m Abstand zu Wohnbebauung - kartiert würden. Im Herbst werde dann geschaut, wie viel Raum tatsächlich eingenommen werde und wo Abstände Probleme bereiteten. Gegebenenfalls müsste jedoch andere Einschränkungen vorgenommen werden. Im glücklichsten Fall finde man genügend Flächen, die die Vorgaben erfüllten.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob über die durch externe Faktoren bestimmte Verlangsamung des Ausbaus auch vonseiten der Landesregierung eine Reduzierung des Ausbaus geplant sei und ob die Bebauung von 2 % der Landesfläche bis 2030 machbar seien oder ob nach den derzeitigen Berechnungen eine derart große Fläche nach den neuen Rahmenbedingungen des Bundes nicht mehr benötigt werde.

Minister Dr. Habeck hebt hervor, dass es bis 2030 um einen Zeitraum von 14 Jahren gehe, in dem noch einige Energienovellen zu erwarten seien. Die häufig wiederholte Aussage, es gebe zu viel Strom aus erneuerbaren Energiequellen, sei aus seiner Sicht falsch, weil der Anteil von Kohle- und Atomstrom im Netz als gesetzt gelte. Werde Brokdorf, das zur Systemstabilisierung ohnehin seit längerer Zeit entbehrlich sei, vom Netz genommen, gebe es unmittelbar 600 MW freie Kapazitäten im Netz. Ähnlich verhalte es sich mit dem Braunkohlestrom. Es gebe darüber hinaus auch dann nicht zu viel Strom aus erneuerbaren Energien, wenn der Wärme-, Verkehrs- und Industriebereich ebenfalls einbezogen werde. In einer dekarbonisierten Gesellschaft müsste auch der Wärme- und Verkehrsbereich mit erneuerbaren Energien versorgt werden. Dadurch würde sich rechnerisch allein in der Bundesrepublik Deutschland der benötigte Strom vervier- beziehungsweise verfünffachen. Dies sei eine sehr andere Dimension als das, worüber man aktuell mit einer Anhebung um 2.800 GW spreche. Die Ausschreibungen, die auf jeden Fall vorgenommen würden, würden einen Teil der Steuerung des Windenergieausbaus übernehmen, zu befürchten sei, dass dies zum Nachteil der Bürgerenergieparks stattfinden könne. In der Logik des Gerichtsurteils liege aber, dass eine Steuerung durch die Landesregierung nicht möglich sei, da das Gerichtsurteil gesagt habe, dass es Gewerbefreiheit der Windparkbetreiber gebe. Insofern könne auch der Gesetzentwurf der PIRATEN diesen Grundsatz nicht umgehen. Mit der derzeitigen Ausweisung und einer Nutzung von 2 % der Landesfläche sei es möglich, die Zielvorgaben für Schleswig-Holstein zu erreichen. Eine Synchronisierung des Zubaus über Repowering sei darüber hinaus möglich.

Herr Schlick, Leiter der Projektgruppe Landesplanung Wind in der Staatskanzlei, weist auf das Symposium hin, das die Landesregierung vorbereite. Als Termin sei bisher der 8. September 2016 ins Auge gefasst worden. Zu diesem Termin würden alle relevanten Akteure eingeladen. Aus seiner Sicht sei sinnvoll, die Diskussion dort zu führen. Als Landesplanung sei man derzeit dabei, den Entwurf entsprechend der Ankündigungen zu erarbeiten. Man bemühe sich, die zahlreichen Wünsche und Anregungen, die auch von privater Seite gekommen seien, zu berücksichtigen. Wenn der Entwurf nach der Sommerpause in die erste Beteiligungsrunde gehe, würden weitere Aspekte berücksichtigt und wahrscheinlich auch in eine zweite Anhörungsrunde münden. Der Entwurf, der das Ergebnis der Anhörungsrunden sei, werden schlussendlich vor dem Hintergrund der dann gültigen Rechtslage geprüft werden. Der Auftrag sei, eine abwägungsfreie und rechtssichere Regionalplanung zu erreichen. Dabei

sei eine Diskussion über Abstände oder andere inhaltliche Kriterien derzeit zwar wichtig, aber nicht zielbestimmend. Der Auftrag der Festlegung von Kriterien für eine Regionalplanung sei unabhängig von der Diskussion um Prozentwerte in Bezug auf die Fläche.

Abg. Matthiessen geht auf die Aspekte ein, die zu dem sogenannten 300-%-Ziel geführt hätten. Nach ursprünglicher Betrachtung sei man von einem niedrigeren Stromverbrauch Schleswig-Holsteins und von höheren Effizienzsteigerungen bei modernen Windkraftanlagen ausgegangen, sodass aufgrund des Nichteintreffens dieser Annahmen die aus damaliger Sicht vereinbarten 300 % Stromerzeugung so nicht ohne Weiteres umsetzbar seien. Konsens sei aber, den Strombedarf Schleswig-Holsteins aus regenerativen Quellen zu decken. Unter dieser Voraussetzung ergebe sich rechnerisch ein bestimmter Flächenbedarf für Windkraftanlagen. Eine Vergrößerung des Abstands zu Windenergieanlagen habe unter Umständen zur Folge, dass man sich von dem ursprünglich verabredeten Ziel verabschieden müsse. Er stellt die Frage in den Raum, ob dieser Grundkonsens bezüglich des Windkraftausbaus tatsächlich bei allen Parteien noch Bestand habe.

Abg. Dr. Breyer unterstreicht, dass auch seine Fraktion ein Interesse daran habe, fossile Energieträger durch erneuerbare zu ersetzen. Die Frage sei, ob eine Ersetzung so erreicht werden könne, wie das jetzt geplant sei. Er weist zu den Ausführungen von Minister Dr. Habeck und Herrn Schlick darauf hin, dass die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzentwurfs der PIRATEN überprüft und durch Gutachten belegt worden sei, und interessiert sich für den aktuellen Stand in Hinblick auf die Speicherung von Strom sowie für einen neuen Termin der Bundeskanzlerin mit den Ministerpräsidenten, bei dem auch endgültige Entscheidungen getroffen würden.

Minister Dr. Habeck weist auf das nächste Ministerpräsidententreffen Mitte Juni hin, auf dessen Tagesordnung das EEG bisher nicht gestanden habe. Durch das Auslaufen von Teilen der Regelung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes bestehe Handlungsbedarf. Es stehe zu erwarten, dass die mit den Ministerpräsidenten erzielte Einigung unter Umständen auf Widerstand in den Bundestagsfraktionen stoße, weil einigen dort die Absenkung nicht weit genug gehe. Das werde zu einem interessanten Bundesratsverfahren führen. Positiv hebt er aus dem Treffen der Ministerpräsidenten hervor, dass es jetzt eine Experimentierklausel für diejenigen Länder gebe, die die Schaufensterprojekte bewilligt bekommen hätten. Schleswig-Holstein betreibe eines dieser Projekte, von denen es in Deutschland insgesamt vier gebe, mit Hamburg gemeinsam, die Norddeutsche Energiewende 4.0. In diesem Zusammenhang sei auch zugesagt worden, dass es sogenannte zuschaltbare Lasten geben solle. Das bedeute, dass statt Windkraftanlagen abzuschalten der Windkraftbetreiber die Möglichkeit erhalte, Lasten zuzuschalten. Beihilferechtlich sei es unbedenklich, wenn zum Beispiel eine neue Wasserstoffproduktionslinie eröffnet werde, um mit dem überschüssigen Windstrom Wasserstoff zu produzieren,

in dem die Energie mittelbar gespeichert werden könne. In welcher Form die Möglichkeit genau umgesetzt werde, zuschaltbare Lasten zu besserer Nutzung des Windstroms einzusetzen, sei jedoch vor der Entscheidung der Bundesregierung noch nicht bekannt. - Staatssekretär Dr. Nägele ergänzt, dass sich am 8. Juni 2016 das Bundeskabinett mit dem Thema EEG befassen werde. Damit beginne das offizielle Verfahren.

Zu den Ausführungen von Abg. Matthiessen zur Entwicklung des 300%-Ziels weist Abg. Kumbartzky darauf hin, dass die ursprünglichen Pläne von einer anderen Entwicklung des Offshore-Marktes und des Netzausbaus südlich der Elbe ausgegangen seien. Er unterstreicht, dass eine Diskussion um Abstandsregelungen nicht automatisch bedeute, dass man die Energiewende verhindern wolle. Er plädiert zudem dafür, nicht nur Windenergie, sondern auch Wärmespeicherung und den Mobilitätssektor bei der Diskussion um erneuerbaren Energien und die Energiewende zu berücksichtigen.

Minister Dr. Habeck spricht sich dafür aus, an der Tradition festzuhalten, interfraktionellen Konsens zu wahren, zumal die Planungszeiträume länger als Legislaturperioden seien. Er weist zur Diskussion um das Ziel 300 % darauf hin, dass bei veränderten Rahmenbedingungen, zum Beispiel einem Anstieg der Zulassung von E-Mobilen, diese Prozentzahl obsolet sei. Zu den 2 % Landesfläche für Windenergieanlagen legt er dar, dass bei optimaler Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche das Ziel zu erreichen sei, 44 TWh Strom aus erneuerbaren Energien zu erzeugen. Damit bestehe auch die Chance, die Klimaschutzziele des Landes zu erreichen. Da infolge des Urteils jetzt aber eine Zuteilung der Flächen durch die Landesregierung an die Kommunen erfolge, könne nicht garantiert werden, dass diese Flächen auch entsprechend genutzt würden, weil nicht klar sei, ob es Investoren für entsprechende Windparks gebe. Zu wünschen sei, dass man an der Nutzung von 2 % der Landesfläche festhalte, um das ursprünglich angestrebte Ziel des Anteils erneuerbaren Energien zu erreichen.

Abg. Vogt weist darauf hin, dass er die Aussagen des Ministers begrüße, sich dem Thema weiter zu widmen, aber auch zu einem Abschluss zu bringen. Lange Diskussionen könnten die Gefahr bergen, Orte zu spalten, in denen Windkraftgegner und Befürworter des Ausbaus miteinander diskutierten. Er legt dar, dass die von seiner Fraktion beantragte schriftliche Anhörung zu dem Antrag seiner Fraktion zur Windenergie erst im vergangenen Herbst abgelehnt worden sei.

Abg. Dr. Breyer regt an, eine Planung vorzunehmen, die weniger langfristig sei, um zukünftig besser nachsteuern zu können.

Minister Dr. Habeck führt aus, dass bereits ein großer Teil der 2 % Landesfläche, die für Windenergie jetzt vorgesehen seien, mit Windenergieanlagen bebaut oder an diesen Stellen Windenergieanlagen genehmigt seien. Ein Teil werde auch als Repowering-Fläche freigegeben. Problematisch sei, dass durch das Urteil die alte Fläche und die neu zu planende Fläche nicht gänzlich übereinstimmten, die Ursache dafür liege in den jetzt neu angelegten Kriterien. Die Frage sei, wie man zu einer Synchronisierung der Flächen kommen könne. Das Verschneiden dieser beiden Flächen sei die zentrale Planungsaufgabe.

Herr Schlick legt dar, dass es derzeit ungefähr 3.000 bestehende oder genehmigte Anlagen in Schleswig-Holstein gebe. Davon lägen 1.500 Anlagen innerhalb der Potenzialfläche, die übrigen außerhalb von Potenzialflächen. Man werde versuchen, Umzugsmöglichkeiten für diejenigen Windkraftanlagen zu schaffen, die nach dem Abwägungsprozess außerhalb der dann in Betracht kommenden Flächen lägen. Herr Schlick unterstreicht, dass dies keine Auswirkungen auf das regionalplanerische Verfahren habe. Wichtig sei, Planungssicherheit für Bürgerinnen und Bürger und für Investoren zu erreichen. Er plädiert dafür, die rechtlichen Möglichkeiten strukturiert zu betrachten. Es bestehe jetzt die Chance, einen Regionalplan aufzustellen, der nach der Hälfte seiner 15-jährigen Laufzeit überprüft werde. Ein Monitoring sei also möglich.

Von Abg. Magnussen auf die Regionalplanung und mögliche Auswirkungen auf den Netzausbau angesprochen, führt Minister Dr. Habeck aus, dass man mit dem Netzausbau in Schleswig-Holstein hinterherhänge. Ärgerlich seien die durch den zu geringen Netzausbau verursachten Abschaltungen mit den entsprechenden Kosten. Die zweite Etappe der Westküstenleitung sei jetzt planfestgestellt worden und werde gebaut. Die dritte Etappe nach Husum solle bis Ende des Jahres planfestgestellt sein. Dann folge noch ein vierter Abschnitt. Mit zunehmendem Baufortschritt werde sich der Abfluss der erneuerbaren Energie von der Westküste deutlich verbessern. Die Mitteltrasse befinde sich derzeit im Bau. Die Abschaltkosten entstünden derzeit im 380-kV-Netz. Südlich von Hamburg bis Baden-Württemberg und Bayern gebe es derzeit noch keine Abschaltungskosten, was sich vermutlich ändern werde, wenn der Strom aus dem Norden komplett die Elbe erreichen werde. Die zuschaltbaren Lasten könnten etwas Erleichterung bringen, problematisch seien aber nach wie vor die großen Stromerzeuger wie zum Beispiel das Atomkraftwerk Brokdorf. Als erfreulich empfinde er, dass in den Diskussionen um den Netzausbau niemand der Versuchung erlegen sei, sich populistisch einerseits für erneuerbaren Energien und andererseits für die Einschränkung des Ausbaus erneuerbaren Energien und den Netzausbau auszusprechen. Das sei der Grund, warum es funktioniert habe, zu einem Konsens zu kommen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zur Zwischenlagerung von Brennelementen aus dem Atomkraftwerk Brunsbüttel

Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU)

[Umdruck 18/6166](#)

Minister Dr. Habeck erläutert, dass im Rahmen der Umladung von Brennelementen aus dem Reaktordruckbehälter in das Zwischenlager Brunsbüttel in der letzten Woche eine Beschreibung des Betreibers eingegangen sei, dass die 517 Brennelemente aus dem Reaktordruckbehälter in Castoren verladen werden sollten. Die Castoren - dies sei durch die Betriebsgenehmigung erfasst - könnten auf dem Kraftwerksgelände gehandhabt werden, bis sie in das Zwischenlager übergeführt würden. So sei es auch gehandhabt worden, bevor es Zwischenlager auf dem Gelände gab, das erst 2004 beziehungsweise 2005 errichtet worden sei. Die Beschreibung spreche von einem witterungsunabhängigen und standortfesten Lager. Das sei nach Lage der Dinge das Zwischenlager selbst. Das Zwischenlager habe seine Genehmigung als Zwischenlager durch das kürzlich ergangene Gerichtsurteil verloren, unterliege aber - so argumentiere Vattenfall dadurch, dass es sich auf dem Kraftwerksgelände befinde - dem Raum, wo Handhabung von radioaktiven Elementen möglich sei. Ein Veto der Landesregierung werde eingelegt, wenn sich um ein klar rechtswidriges Verfahren handle, also der Verdacht entstehe, dass es sich um ein Tricksen handle, um das Urteil zu umgehen. Die Landesregierung werde ein juristisches Gutachten zu den Fachfragen einholen: Wenn es nach juristischer Prüfung als möglich angesehen werde, werde man es in einem zweiten Schritt der Prüfung von der Sicherheit abhängig machen: Wenn es sicherer sei, im zweiten Standortzwischenlager die Brennelemente in die Castoren einzulagern als im Reaktordruckbehälter, dann sollte man der Sicherheit den Vorzug geben. - Herr Dr. Dr. Backmann, Leiter der Reaktorsicherheitsabteilung, ergänzt, dass man binnen einem Monats mit dem Abschluss des rechtlichen Gutachtens rechne.

Abg. Magnussen interessiert, ob für den Fall, dass sich das Zwischenlager aus juristischer Sicht als nicht geeignet erweise, die Brennelemente im Drucklager verbleiben sollten. Ihn interessiert, ob die Brennelemente dann in dem Bereich zunächst verblieben, der zu einem späteren Zeitpunkt zurückgebaut werden sollte oder ob es weitere Zwischenlagerungsmöglichkeiten vor Ort gebe.

Minister Dr. Habeck führt aus, dass es keine weiteren Zwischenlagerungsmöglichkeiten gebe. Der Antrag Vattenfalls auf Rückbau umfasse zwei Positionen, die nicht zu überspringen seien: Erstens müsse das Atomkraftwerk brennelementefrei sein, im Fall, dass dies nicht gegeben sei, müsse der Rückbau warten. Die Rechtslage schreibe zudem eine Trockenlagerung von Brennelementen in Deutschland vor. Faktisch müsse der Rückbau zurückgestellt werden, bis das Zwischenlager rechtskräftig genehmigt sei. Dann sei der Entsorgungspfad wieder frei. Alternativ müsse ein anderes Zwischenlager als standortnah identifiziert und entsprechend in den Blick genommen worden sein. Er unterstreicht, dass bei Vorliegen einer rechtlichen Möglichkeit auf jeden Fall der Sicherheit der Vorzug gegeben werde.

Abg. Matthiessen hebt hervor, dass aus seiner Sicht der Sicherheitsgedanke ebenfalls entscheidungsleitend sein müsse. Eine Zwischenlagerung in dem dafür vorgesehenen Zwischenlager sei, auch wenn dieses faktisch seine Genehmigung verloren habe, sicherer, weil bei dessen Konstruktion höhere Sicherheitsstandards Berücksichtigung gefunden hätten. Er weist darauf hin, dass der Reaktordruckbehälter laut Genehmigung dazu diene, den Leistungsbetrieb zu ermöglichen und nicht der Zwischenlagerung von Brennelementen. Insofern bestehe aus seiner Sicht ein gewisser juristischer Druck, eine neue Lösung zu finden.

Herr Dr. Dr. Backmann legt dar, dass die Genehmigung für das Kernkraftwerk Brunsbüttel Ende der 70er-Jahre erteilt worden sei. Viele Ausführungen in dem Genehmigungstext seien vage gehalten, sodass man jetzt überlegen müsse, wie das auszulegen sei, und zwar auch vor dem Hintergrund des aktuell geltenden Atomrechts, das eine Zwischenlagerung in einem externen Gebäude im Wege der Trockenlagerung in Castorbehältern vorschreibe. Der Betreiber verfolge das Ziel, eine Bereitstellung der trocken gelagerten Brennelemente an dem später am wahrscheinlichsten verwendeten Zwischenlagerungsort vorzunehmen, auch für den Fall, dass die Castorbehälter später in ein anderes Zwischenlager überführt werden sollten. Das werde zwangsläufig irgendwann passieren, weil kein Ort auf dem Gelände - schon aus statischen Gesichtspunkten - dafür geeignet sei.

Abg. Voß spricht das sicherheitstechnische Gutachten an und stellt die Frage in den Raum, wie die Zwischenlagerung nach 2045 fortgeführt werden solle, wenn bis zu diesem Zeitpunkt kein genehmigtes Endlager gefunden worden sei. Ihn interessiert, inwieweit dort Anschlussplanungen in der Endlagerkommission vorgenommen würden.

Herr Dr. Dr. Backmann legt dar, dass die Neugenehmigung für Brunsbüttel zunächst nur in dem Rahmen beantragt worden sei, was von der aufgehobenen Genehmigung umfasst gewesen sei, also bis Mitte der 40er-Jahre des 21. Jahrhunderts. Wenn die Genehmigung erteilt werde, werde ein Zustand wie in allen anderen Standorten hergestellt. In der Endlagerkom-

mission habe sich auch durch Betreiben von Minister Dr. Habeck hin eine Empfehlung durchgesetzt, dass eine Überprüfung des bundesweiten Zwischenlagerkonzeptes gefordert werde, und zwar parallel zur Endlagersuche. In diesem Rahmen solle auch die Frage geprüft werden, ob es Sinn machen könnte, statt 16 Lagern, die es im Moment in der Bundesrepublik Deutschland für die hochradioaktiven Abfälle gebe, eine Konsolidierung auf weniger Standorte durchzuführen, auch im Hinblick auf Anlagensicherung und Bewachung der Brennelemente über mehrere Jahrzehnte. Dieses Verfahren sei jedoch zurzeit völlig offen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Kommunalwirtschaft

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 18/3152](#)

(überwiesen am 16. September 2015 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

hierzu: [Umdrucke](#) [18/5113](#), [18/5152](#), [18/5253](#), [18/5340](#), [18/5344](#), [18/5345](#),
[18/5353](#), [18/5358](#), [18/5359](#), [18/5360](#), [18/5382](#), [18/5383](#),
[18/5386](#), [18/5391](#), [18/5410](#), [18/5412](#), [18/5512](#), [18/5533](#),
[18/5686](#), [18/5826](#), [18/5931](#), [18/5936](#)

Abg. Matthiessen plädiert dafür, dass sich der Ausschuss dem Votum des federführenden Innen- und Rechtsausschusses anschließen solle, während Abg. Callsen sich für das Abgeben eines eigenen Votums des Wirtschaftsausschusses ausspricht.

Mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktion von CDU und FDP beschließt der Ausschuss, sich dem Votum des federführenden Innen- und Rechtsausschusses zum Gesetzentwurf der Landesregierung, [Drucksache 18/3152](#), anzuschließen, und schließt damit seine Beratung ab.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Konzept zur Sicherung und Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3937](#)

(überwiesen am 9. März 2016)

Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass es zurzeit einen Verordnungsentwurf des Bundes zur Verteilung der Regionalisierungsmittel gebe. Mittlerweile gebe es auch ein Gesetz, das die Regelung aufgreife, 8 Milliarden € als Startbasis mit einer Dynamisierung von 1,8 % für die nächsten 15 Jahre zur Verfügung zu stellen. Die schleswig-holsteinische Landesregierung habe mit dem Kieler Schlüssel einen Vorschlag für die Verteilung der Mittel vorgelegt, ein Verordnungsentwurf existiere jedoch bis jetzt noch nicht. Man habe vernommen, dass dies Teil der Gespräche der Ministerpräsidenten mit der Bundeskanzlerin am 16. Juni 2016 sein solle, und gehe davon aus, dass man im Laufe des Sommers eine Regelung bekommen werde. Ein zweites Gesetzgebungsvorhaben sei für das Land Schleswig-Holstein mindestens ebenso wichtig: das Eisenbahnregulierungsgesetz. Dort solle die Deckelung der Trassen- und Stationspreise umgesetzt werden. Der derzeit vorliegende Entwurf greife das in § 37 auf, jedoch sei das, was bisher bekannt sei, aus Sicht der Landesregierung nicht ausreichend. Nach der derzeitigen Entwurfslage gebe es keine Deckelung bei 1,8 %, deshalb könne man den zu erwartenden Aufwuchs nicht sicher verplanen. Dem Vorschlag der Länder zu § 37 folge der Bund nicht. Auf Initiative des Deutschen Bundestages solle eine Arbeitsgruppe mit Abgeordneten des Deutschen Bundestages und Vertretern des Bundesrates ins Leben gerufen werden. Minister Meyer sei als Beauftragter des Bundesrates für das Regionalisierungsgesetz mit der Federführung betraut.

Er selbst - so führt Staatssekretär Dr. Nägele weiter aus - werde in dieser Arbeitsgruppe intensiv mitarbeiten. Ziel sei, eine Lösung zwischen Bund und Ländern zu verabreden, die den Erwartungen beider Seiten genüge, und bis zur Sommerpause das Gesetzgebungsvorhaben abzuschließen, weil ein Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen den Bund drohe, wenn die europäischen Regelungen zum Eisenbahnregulierungsrecht nicht zügig in nationales Recht umgesetzt würden. Das hänge im Endeffekt jedoch daran, ob ein für die Länder mittragbarer Vorschlag zur Deckelung von Trassen- und Stationspreisen erarbeitet werden könne.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis und in Aussicht, den Antrag der Fraktion der CDU nach einem Hinweis der CDU-Fraktion, wann dieser beraten werden solle, erneut auf die Tagesordnung zu nehmen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Vermeidung von Plastikmüll in Schleswig-Holstein

Große Anfrage der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/2570](#)

Antwort der Landesregierung

[Drucksache 18/3058](#)

(überwiesen am 17. September 2015 an den **Umwelt- und Agrarausschuss**
und den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung)

Der Ausschuss beschließt, die Große Anfrage der Fraktion der PIRATEN nach der schriftlichen Beantwortung einiger Fragen des Abg. König erneut zu beraten.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Lückenlose Videoüberwachung in Schleswig-Holsteins Zügen verhindern

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/626](#)

(überwiesen am 30. Mai 2013 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 18/1511, 18/2217, 18/2256, 18/2311, 18/2340, 18/2356, 18/2362, 18/2363, 18/2365, 18/2375, 18/2376, 18/2398, 18/2410, 18/5912, 18/6023](#)

Änderungsantrag der Fraktion von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW

[Umdruck: 18/6187](#)

Den Antrag der Fraktion der PIRATEN betreffend lückenlose Videoüberwachung in Schleswig-Holsteins Zügen verhindern, [Drucksache 18/626](#), empfiehlt der Ausschuss dem Landtag im Einvernehmen mit dem mitberatenden Innen- und Rechtsausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der PIRATEN und Enthaltung der Fraktion der FDP zur Ablehnung. Gleichzeitig empfiehlt der Ausschuss dem Landtag mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und PIRATEN, den aus [Umdruck 18/6187](#) ersichtlichen Beschluss zu übernehmen und ihm zuzustimmen.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Horizonte öffnen, Chancen erkennen, Möglichkeiten aufzeigen - Fachkräfte willkommen heißen!

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/1732](#)

(überwiesen am 10. April 2014)

Im Einvernehmen mit der antragstellenden Fraktion der FDP empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag einstimmig, den Antrag der Fraktion der FDP betreffend Horizonte öffnen, Chancen erkennen, Möglichkeiten aufzeigen - Fachkräfte willkommen heißen!, [Drucksache 18/1732](#), für erledigt zu erklären.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Abg. Callsen regt an, für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein im Zusammenhang mit der Beauftragung des Baus von U-Booten gegebenenfalls auf einer Reise nach Norwegen Werbung zu machen. - Der Ausschuss kommt überein, dies fraktionsintern zu beraten.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 13:35 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer