



Niederschrift

Umwelt- und Agrarausschuss

19. Wahlperiode - 45. Sitzung

am Mittwoch, dem 16. September 2020, 10 Uhr,
im Plenarsaal des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Oliver Kumbartzky (FDP)

Vorsitzender

Hauke Göttisch (CDU)

Klaus Jensen (CDU)

Heiner Rickers (CDU)

Anette Röttger (CDU)

Kerstin Metzner (SPD)

Sandra Redmann (SPD)

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

i. V. v. Marlies Fritzen

Volker Schnurrbusch (AfD)

Christian Dirschauer (SSW)

Weitere Abgeordnete

Kai Vogel (SPD)

Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Fehlende Abgeordnete

Kirsten Eickhoff-Weber (SPD)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Mündliche Anhörung Entwurf eines Gesetzes über die Pflicht zur Offenlegung transparenter Kontrollergebnisse (POTKG)	4
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 19/1704	
2.	Mündliche Anhörung Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt!	18
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/1899	
3.	Bericht des MELUND zur Afrikanischen Schweinepest	31
4.	Verschiedenes	37
	a) Evaluierung des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes	37
	b) Feste Fehmarnbeltquerung - Riffunde	37

Der Vorsitzende, Abg. Kumbartzky, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird um den Punkt „Berichterstattung der Landesregierung zur Afrikanischen Schweinepest“ erweitert. Im Übrigen wird die Tagesordnung in der folgenden Reihenfolge abgehandelt: 1, 2, 4 a, 3, 4 b.

**1. Mündliche Anhörung
Entwurf eines Gesetzes über die Pflicht zur Offenlegung transparenter Kontrollergebnisse (POTKG)**

Gesetzentwurf der Landesregierung
[Drucksache 19/1704](#)

(überwiesen am 27. September 2019)

hierzu: [Umdrucke 19/3071](#), [19/3097](#), [19/3132](#), [19/3150](#), [19/3351](#),
[19/3369](#), [19/3397](#), [19/3399](#), [19/3404](#), [19/3405](#),
[19/3417](#), [19/3473](#), [19/3599](#), [19/3685](#), [19/4535](#),
[19/4550](#), [19/4554](#), [19/4565](#), [19/4566](#)

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände

[Umdruck 19/3399](#)

Herr Dr. Schulz, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages, hebt zunächst die gute Einbindung der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände in das bisherige Gesetzgebungsverfahren hervor und geht sodann in seinem Vortrag auf die noch bestehenden Kritikpunkte ein, die in dem [Umdruck 19/3399](#) dargelegt sind.

Lebensmittelverband Deutschland

[Umdruck 19/3403](#)

Herr Dr. Girnau, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Lebensmittelverbands Deutschland, trägt die wesentlichen Punkte der schriftlichen Stellungnahme, [Umdruck 19/3403](#), vor.

* * *

Auf eine Frage des Abg. Dirschauer antwortet Herr Dr. Schulz, da die Lebensmittelüberwachung ein relativ kleiner und spezieller Bereich sei, sei es mitunter sehr schwierig, dafür zusätzliches Personal innerhalb der jeweiligen Gebietskörperschaften zu rekrutieren. Ob es hier unter dem Strich zu einem Personalaufwuchs kommen werde, sei seiner Ansicht nach fraglich. Zweifelsohne stehe für die Erledigung vorhandener Aufgaben weniger Zeit zur Verfügung, wenn neue Aufgaben durch das Gesetz hinzukämen und der Personalbestand unverändert bleibe. Der Schwerpunkt müsse nach wie vor die Lebensmittelüberwachung bleiben, weil den Verbraucherinnen und Verbrauchern mit einer regelmäßigen Kontrolle am meisten geholfen sei.

Auf eine Frage der Abg. Röttger zu den unterschiedlichen Funktionen des Kontrollberichts zeigt Herr Dr. Schulz auf, der Kontrollbericht sei im Grunde genommen das Bindeglied zwischen der Überwachungsbehörde und dem kontrollierten Betrieb. In diesem Zusammenhang habe bislang im Wesentlichen eine vertrauliche Kommunikation stattgefunden. Aus seiner Sicht habe die Lebensmittelüberwachung auch eine Beratungs- und Unterstützungsfunktion. Er habe allerdings ein bisschen die Sorge, dass diese Funktion in Zukunft etwas in den Hintergrund geraten könne, wenn die Betriebe nicht wüssten, welche Folgen die Veröffentlichung der Überwachungsergebnisse habe.

Auf eine weitere Frage der Abg. Röttger weist Herr Dr. Girnau darauf hin, dass gerade die Veröffentlichung von Kontrollergebnissen im Internet für Betriebe eine enorm wettbewerbsbehindernde Wirkung haben könne. Aus diesem Grund sei unbedingt eine zeitnahe Aktualisierung des Kontrollberichts erforderlich, wenn die Mängel behoben worden seien. Das Bundesverfassungsgericht habe geurteilt, dass die Situation eines Betriebs im Internet stets richtig dargestellt werden müsse, weil nur dann Transparenz im Markt geschaffen werden könne. Unrichtige Informationen seien für die Betriebe schädlich und hülften auch den Verbraucherinnen und Verbrauchern nicht weiter.

Herr Dr. Girnau kommt auf die Smiley-Kennzeichnung in Dänemark zu sprechen und berichtet, die dortigen Betriebe könnten, wenn sie die zuvor festgestellten Mängel beseitigt hätten, zeitnah eine neue Kontrolle durchführen lassen, damit sie eine Rehabilitierungsmöglichkeit hätten. Schließlich würden die Marktchancen eines Betriebs massiv beeinträchtigt, wenn sich unrichtige Informationen über mehrere Monate hinweg im Internet hielten.

Aus der Sicht sowohl seines Verbands als auch des Bundesverbands der Lebensmittelkontrolleure sei die Smiley-Kennzeichnung in Deutschland mit der aktuellen Personal- und Finanzausstattung der amtlichen Lebensmittelüberwachung nicht verfassungskonform vollziehbar. In Dänemark seien Nachkontrollen und Neubewertungen relativ schnell durchführbar, in Deutschland hingegen nicht. Aus diesem Grund bestehe die Gefahr, dass unrichtige Informationen weitergehend verbreitet würden, ohne dass eine Rehabilitierung des betroffenen Betriebs möglich sei. Ein solches Instrument könne seiner Ansicht nach in Deutschland nur dann etabliert werden, wenn es verfassungskonform ausgestaltet werde. Auch müsse die Politik dann für eine auskömmliche Personalausstattung in der amtlichen Überwachung sorgen.

Von der Abg. Metzner zu der neuen Software gefragt, legt Herr Dr. Schulz dar, damit solle die Arbeit erleichtert und der Mehraufwand reduziert werden. Der Einsatz der gleichen Software in allen Gebietskörperschaften habe aber immer auch eine gewisse standardisierende Wirkung. Ein Modul in diesem Zusammenhang sei der Verstoßerfassungsassistent.

Davon losgelöst sei die Frage, welche Kontrolldichte mit wie vielen Kontrolleuren erreicht werden könne. Ein beständiges Kontrollsystem sei ein Baustein. Der zweite Baustein seien ausreichend Personalressourcen. Es müsse immer abgewogen werden, in welchen Bereichen das Personal eingesetzt werde, wenn es Personalvorgaben seitens des Landes oder übergeordneter Stellen gebe. Dies sei dann auch konnexitätsbewehrt, wenn ein gewisser personeller oder zeitlicher Kontrollstandard vorgeschrieben werde. Dadurch könne im Land ein weitgehend einheitlicher Verwaltungsvollzug sichergestellt werden, was aber auch mit bestimmten Folgen verbunden sei.

Abg. Rickers erkundigt sich danach, ob es sinnvoll sei, eine Bagatellgrenze einzuführen, und ob den Betrieben die Möglichkeit eingeräumt werden solle, kleinere Mängel bereits im Rahmen der Kontrolle vor Ort abzustellen, damit sie gar nicht erst im Kontrollbericht aufgeführt würden. - Herr Dr. Girnau bringt zum Ausdruck, in § 40 Absatz 1 a des Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuchs sei ohnehin bereits eine Bagatellgrenze eingezogen und werde sich insofern auf wiederholte und erhebliche Verstöße fokussiert. Kleinere Mängel, die gleich vor Ort beseitigt werden könnten, würden ohnehin nicht in den Kontrollbericht aufgenommen. Nach seinem Dafürhalten müsse der Schwerpunkt der Lebensmittelkontrolle ohnedies auf dem Regelvollzug liegen.

Herr Dr. Girnau teilt auf eine Frage des Abg. Dirschauer mit, das Smiley-System werde in Dänemark als Erfolgsmodell verkauft. Es dürfe aber nicht vergessen werden, dass die Situation in Dänemark hinsichtlich der Anzahl der Kontrolleure und der Betriebe sowie im Hinblick auf die Geschwindigkeit bei Nachkontrollen mit der Situation in Deutschland überhaupt nicht zu vergleichen sei. In Dänemark werde innerhalb weniger Wochen eine neue Prüfung durchgeführt und ein neuer Smiley vergeben, wenn sich die Situation geändert habe. Solange dies in Deutschland nicht gewährleistet sei, sei hier die Einführung eines Smiley-Systems nicht sinnvoll. Dann sollte sich nach seinem Dafürhalten eher auf die Regelkontrolle konzentriert und sollte die Überwachung besser ausgestattet werden, statt ihr immer mehr Aufgaben aufzubürden, die zusätzliche Arbeitskapazitäten erforderten.

Auf eine entsprechende Frage der Abg. Metzner macht Herr Dr. Schulz deutlich, oftmals sei es schwierig, finanzielle Ressourcen innerhalb der Gebietskörperschaften in die richtigen Bereiche zu lenken. Diese Problematik sei mit dem Phänomen gepaart, dass es bisweilen auch schwierig sei, geeignetes Personal zu finden und vorhandene Lücken zu schließen.

Oft würden in der Öffentlichkeit Erwartungen in Bezug auf die Lebensmittelüberwachung geschürt, die letztlich nicht erfüllt werden könne. Dies sei für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine schwierige Situation, weil sie ständig dem Vorwurf ausgesetzt seien, sie würden ihre Arbeit nicht richtig machen. Dabei sei dies schlicht aus zeitlichen Gründen oft nicht machbar, weil eine Kontrolle vor Ort durchaus einen gewissen Aufwand erfordere. Aus diesem Grund müsse auch immer darauf geachtet werden, welche Erwartungshaltung mit Gesetzen einhergehe. Der vorliegende Gesetzentwurf reduziere zwar seiner Ansicht nach den Mehraufwand für die Kontrolleure und schaffe eine realistische Erwartungshaltung. Die von ihm geschilderte Problematik werde damit aber sicherlich nicht verhindert.

Verband der Lebensmittelkontrolleure Schleswig-Holstein e. V.

[Umdrucke 19/3405](#) und 19/4566

Frau Sus, Landesvorsitzende des Verbands der Lebensmittelkontrolleure Schleswig-Holstein, trägt zunächst ihre Stellungnahme bezüglich der Betriebsstruktur in Schleswig-Holstein und des Tätigkeitsfelds eines Lebensmittelkontrolleurs sowie zu dem vorliegenden Gesetzentwurf vor. Sie weist in diesem Zusammenhang unter anderem darauf hin, dass der Auftrag der Lebensmittelkontrolleure der gesundheitliche Verbraucherschutz sei, der ihres Erachtens schon

heute nicht mehr erfüllt werde. Das Justizministerium habe im vergangenen Jahr ein externes Unternehmen mit einer Analyse der Lebensmittelüberwachung beauftragt. Dabei sei festgestellt worden, dass in Schleswig-Holstein 23,5 Lebensmittelkontrollstellen und neun Tierarztstellen fehlten, um allein das bestehende Defizit auszugleichen.

Anhand einer PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/4566](#), veranschaulicht sie sodann die Vorgehensweise bei der Erstellung eines Kontrollberichts.

Sie hält abschließend fest, sollte der vorliegende Gesetzentwurf verabschiedet werden, sei damit zu rechnen, dass die Kontrollzahlen aufgrund des hohen Zeitaufwands weiterhin sinken und dass der gesundheitliche Verbraucherschutz nach wie vor gefährdet sei, wenn nicht zusätzliches Personal eingestellt werde. Ihr Verband spreche sich nicht grundsätzlich gegen den vorliegenden Gesetzentwurf der Landesregierung aus, stehe ihm aber durchaus kritisch gegenüber und plädiere für eine bundeseinheitliche Lösung.

* * *

Auf Fragen des Abg. Dirschauer antwortet Frau Sus, in Schleswig-Holstein gebe es 75 ausgebildete Kontrolleure. Fünf angehende Kontrolleure beendeten ihre Ausbildung in diesem beziehungsweise im nächsten Jahr. In den kommenden fünf Jahren gingen zahlreiche Kontrolleure in den Ruhestand. Auch aufgrund der relativ schlechten Bezahlung sei es schwierig, Nachwuchs zu finden. Ohne eine entsprechende Anhebung der Entgeltgruppen in den Dienstverträgen ließen sich kaum noch Menschen für diesen Beruf begeistern.

Jeder Kontrolleur in Dänemark müsse in der Regel nicht mehr als 200 Betriebe kontrollieren. In Schleswig-Holstein hingegen müssten jeweils etwa 600 Betriebe von einem Kontrolleur kontrolliert werden. Auch seien die Kontrolleure in Dänemark lediglich für die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen des Lebensmittelrechts zuständig, während in Deutschland auch noch Tabakwaren, Bedarfsgegenstände, Kosmetik sowie Food Fraud auf der Tagesordnung der Kontrolleure stünden. Daher könne in Dänemark wesentlich intensiver kontrolliert werden. Die Kriterien für die Vergabe der unterschiedlichen Smileys in Dänemark seien auch im Internet verfügbar und insofern für jedermann nachvollziehbar.

Frau Sus führt auf Fragen des Abg. Göttisch aus, bis vor rund anderthalb Jahren habe es keinerlei Möglichkeit gegeben, die Kontrollberichte EDV-mäßig zu erfassen. Das Formular für den handschriftlichen Bericht sei seinerzeit durch einen Qualitätsmanagementzirkel der Kreise ausgearbeitet worden. Nunmehr stehe das Datenerfassungssystem BALVI mobil zur Verfügung, das sie äußerst schätze. Mit dem Verstoßerfassungsassistenten sei es einfacher geworden, die einzelnen Verstöße aufzunehmen. Sie gehe davon aus, dass sich BALVI mobil in den nächsten Jahren flächendeckend durchsetzen werde.

In Deutschland seien bedauerlicherweise keine Voraussetzungen erforderlich, um Gastronom zu werden. Insofern sei die Beratungstätigkeit bei der ersten Kontrolle eines Betriebs oftmals sehr umfangreich, weil die sogenannten Gastronomen von der Materie schlicht und einfach keine Ahnung hätten. Sie wüssten nicht, wie Lebensmittel ordnungsgemäß zu lagern seien und dass regelmäßig und intensiv gereinigt werden müsse. Selbst wenn dies gerügt werde, sei dies bis zur nächsten Plankontrolle schon wieder vergessen worden. Oft bleibe dann nichts anderes übrig, als ordnungsbehördliche und verwaltungstechnische Sanktionen auszusprechen. Mittlerweile würden Hygieneverstöße auch an die Staatsanwaltschaft weitergeleitet, weil sich die Lebenskontrolleure ansonsten allmählich unglaubwürdig machten. Solange es der Gesetzgeber nicht für nötig erachte, einen Hygieneführerschein einzuführen, werde es in der Gastronomie immer Quereinsteiger geben, die sich nicht auskennen.

Auf einen entsprechenden Hinweis der Abg. Metzner bestätigt Frau Sus, auch sie sei der Ansicht, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher mit den Informationen aus dem Kontrollbericht überfordert sein dürften.

Auf die Frage der Abg. Röttger, wie viele Betriebe in Schleswig-Holstein nach Kontrollen geschlossen würden, zeigt Frau Sus auf, etwa 10 bis 15 % der Betriebe müssten schließen. Sie dürften aber wieder öffnen, wenn der Mangel beseitigt worden sei, im Zweifel auch schon einen Tag später. Bei der Nachkontrolle ein Vierteljahr später werde aber das gleiche Spiel wieder gemacht. Gerade diejenigen Menschen, denen das Fachwissen über die gesetzlichen Grundlagen und allgemeine Hygienevorschriften fehle, machten den Lebensmittelkontrolleuren am meisten Arbeit. Sicherlich gebe es auch Lebensmittelunternehmer, die bereit seien zu lernen und mit denen es irgendwann keine Probleme mehr gebe. Aber dies sei nicht die breite Masse.

Auf eine entsprechende Frage der Abg. Metzner erklärt Frau Sus, die Betriebe würden anhand einer Risikobewertung eingeschätzt. Diese beinhalte zum einen die Risikoklasse, beispielsweise ob der Betrieb mit hochsensiblen Lebensmitteln wie Eis, Fisch oder Fleisch arbeite oder ob er lediglich Getränke verkaufe. Zum anderen spiele dabei auch die Verlässlichkeit des Betriebs eine Rolle, ob er gesetzliche Anforderungen, Hygienevorschriften und Temperaturvorgaben einhalte, Eigenkontrollen durchführe und so weiter, was zum Teil sehr subjektiv bewertet werden könne. Diese Risikobewertung sei für sie nicht das Nonplusultra und würde sie für ein bundeseinheitliches System auch nicht heranziehen. Hierfür seien andere Kriterien erforderlich.

Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten Schleswig-Holstein Nord

[Umdruck 19/4565](#)

Herr Thom, Gewerkschaftssekretär der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten, führt aus, er könne gut nachvollziehen, dass das in Rede stehende Thema aufgrund der gestiegenen Bedürfnisse in der Bevölkerung, auch im Zusammenhang mit Covid-19, wichtig sei und dass es insofern einen politischen Handlungsbedarf gebe.

Er habe allerdings Bedenken, wenn Prüfungsergebnisse dauerhaft veröffentlicht werden sollten, und zwar insbesondere dann, wenn sie nicht unbedingt aus fachlicher Hand stammten. Wenn einmal mit der Veröffentlichung begonnen werde, müsse auch immer für aktuelle Berichte gesorgt werden. So wäre es für Betriebe unfair, wenn über Monate oder vielleicht sogar Jahre hinweg ein schlechter Kontrollbericht im Netz zu finden sei, der schon gar nicht mehr dem aktuellen Stand entspreche. Die Gewerkschaft NGG spreche sich nicht dagegen aus, sei aber der Ansicht, dass man sich dadurch Arbeit auflade, weil die Berichte immer auf dem aktuellen Stand sein müssten. Auch sei eine gewisse Prüfdichte erforderlich, weil es zu einer Ungleichbehandlung komme, wenn nicht ein wesentlicher Teil der Wettbewerber am Markt getestet werde.

Mangelnde Hygiene habe aus seiner Sicht oftmals etwas damit zu tun, dass die Personaldecke dünn sei, Arbeitszeiten nicht eingehalten würden, überlange Öffnungszeiten bestünden und Reinigungsarbeiten nicht genügend Raum gegeben werde. Deswegen trage die schriftliche Stellungnahme der NGG auch die Überschrift „Putzen braucht Zeit“.

Nach seinem Dafürhalten müsse der Fokus auf diejenigen gelegt werden, die in einem Betrieb die Entscheidungen zu treffen hätten und die für eine auskömmliche Personalausstattung sorgen könnten. Schließlich könne es nicht angehen, dass sich diejenigen, die ohnehin schon unter schlechten Arbeitsbedingungen litten, auch noch vorhalten lassen müssten, sie hielten die Hygienebestimmungen nicht ein, was nach einem Arbeitstag mit 14 oder 15 Stunden manchmal schlicht nicht mehr möglich sei.

Wenn Kontrollen durchgeführt würden, müssten alle Betriebe die gleich hohe Chance haben, kontrolliert zu werden. Insofern setze sich die Gewerkschaft NGG dafür ein, dass, wenn schon ein solches Gesetz erlassen werde, auch genügend Personal zur Verfügung stehe, um Kontrollen durchführen zu können. Schließlich müsse in allen Bereichen für den gleichen Kontrollstandard gesorgt werden.

Nichtsdestotrotz sehe die NGG den vorliegenden Gesetzentwurf als möglicherweise geeignet an. Immerhin bestehe seitens der Bevölkerung die Erwartungshaltung, sich in der heutigen Zeit darüber informieren zu können, welche Testergebnisse zu verschiedenen Betrieben vorlägen. Dieses Gesetz könne aber ohne flankierende Maßnahmen - wie beispielsweise ausreichend Personal und die Sicherstellung der Aktualität der Prüfberichte - nicht auf den Weg gebracht werden.

foodwatch e. V.

[Umdruck 19/3351](#)

Herr Rücker, Geschäftsführer von foodwatch Deutschland, gibt einen Überblick über die schriftliche Stellungnahme, [Umdruck 19/3351](#).

Landesinnungsverband des Bäckerhandwerks Schleswig-Holstein

[Umdruck 19/4554](#)

Herr Kanzmeier, Rechtsberater des Landesinnungsverbands des Bäckerhandwerks Schleswig-Holstein, legt in seinen Ausführungen den Schwerpunkt auf die Regelungen in § 2 - Adressat und Umfang der Offenlegungspflicht - sowie in § 3 - Form der Offenlegung -, äußert sich dazu im Sinne der schriftlichen Stellungnahme, [Umdruck 19/4554](#), und zeigt deren Auswirkungen auf Bäckereien auf.

* * *

Auf Fragen des Abg. Dirschauer antwortet Herr Thom, ein Grund für die dünne Personaldecke sei die geringe Wertschöpfung in der Gastronomie in Deutschland, weil es die Menschen gewohnt seien, Essen zu relativ günstigen Preisen zu bekommen, und somit auch relativ geringe Umsätze. Zudem machten die Personalkosten im Hotel- und Gaststättengewerbe den größten Teil der anfallenden Kosten aus. Darüber hinaus gebe es in der deutschen Gastronomie keine festen Schließzeiten, was mit einer vernünftigen Personalplanung nur schwerlich zu vereinbaren sei. Insofern sei es gerade für kleine Gastronomen nicht einfach, ihre Betriebe mit ausreichend Personal auszustatten. Unter dem Strich bleibe ihnen wohl nichts anderes übrig, als die Einnahmen entsprechend zu erhöhen, um auch die Personalsituation zu verbessern.

Vom Abg. Dirschauer um eine Bewertung des dänischen Systems aus der Sicht von foodwatch gebeten, betont Herr Rücker, das System in Dänemark sei sozusagen der Goldstandard, weil es Transparenz nicht nur als Selbstzweck verstehe, sondern auch die Hygienesituation in den Betrieben verbessere. Er sehe keinen Grund, weshalb es in Deutschland nicht den gleichen Effekt wie in Dänemark haben könne, dass durch die Transparenz aller Kontrollergebnisse die Beanstandungsquote sinke. In einem risikobasierten System bedeute eine sinkende Beanstandungsquote, dass die Betriebe in niedrigere Risikoklassen einsortiert werden könnten und dass künftig weniger Regelkontrollen durchgeführt werden müssten. Insofern könne durch die Einführung eines solchen Transparenzsystems der Kontrollaufwand in Zukunft gesenkt werden.

Die Betriebe in Dänemark könnten jederzeit Nachkontrollen einfordern und müssten sie dann auch selbst bezahlen. Die jeweiligen Ergebnisse würden sehr kurzfristig publik gemacht. Aus seiner Sicht sei dies ein faires System sowohl für die Betriebe als auch für die Verbraucherinnen und Verbraucher, weil alle Ergebnisse auf diese Art und Weise transparent und nachvollziehbar seien. Gleichzeitig hätten die Behörden die Möglichkeit, ihren Personalaufwand durch die Einnahmen aus den Nachkontrollen der Betriebe zu finanzieren.

Herr Rücker beschreibt des Weiteren kurz das Modell des Hygienebarometers, dessen Einführung die Landesregierung in Berlin derzeit vorbereitet, und die Vorgehensweise hinsichtlich des zu erstellenden Kontrollberichts.

Auf eine Frage der Abg. Metzner verdeutlicht Herr Rücker, „Topf Secret“ sei ein reines Notwehrinstrument. Es nutze die Möglichkeit, die die Verbraucherinnen und Verbraucher in der gegenwärtigen Lage hätten, weil über das Verbraucherinformationsgesetz keine Bewertungen von Betrieben abgefragt werden könnten. Es bestehe lediglich die Möglichkeit, Behörden um entsprechende Dokumente zu bitten, die aber häufig nicht sehr verständlich seien. Sobald es ein vernünftiges System zur Veröffentlichung von Ergebnissen der Lebensmittelüberwachung gebe, müsse dieser für alle Beteiligten sehr bürokratische und aufwendige Weg nicht mehr beschritten und könne die Seite „Topf Secret“ sofort abgeschaltet werden. Schlussendlich gehe es darum, die guten von den schlechten Betrieben zu unterscheiden.

In Deutschland werde seit mittlerweile gut 15 Jahren über Transparenz in der Lebensmittelüberwachung gesprochen. Seitdem hätten Verbraucherschutzministerkonferenzen immer wieder dafür plädiert, während sich Wirtschaftsministerkonferenzen in gleicher Regelmäßigkeit dagegen ausgesprochen hätten. Die Länder hätten auf dem Standpunkt gestanden, der Bund solle eine entsprechende Rechtsgrundlage schaffen. Der Bund habe deutlich gemacht, die Länder sollten sich auf ein Modell verständigen. Es habe Diskussionen über Ampelmodelle und Hygienebarometer gegeben. Modelle auf freiwilliger Basis seien erprobt worden und krachend gescheitert.

Jetzt gebe es eine klare Grundlage hinsichtlich der Gesetzgebungskompetenz, weil der Bund auf einer der letzten Verbraucherschutzministerkonferenzen klargestellt habe, dass er auf diesem Gebiet nicht gesetzgeberisch tätig werden wolle. Insofern könnten die Länder jetzt eine Rechtsgrundlage schaffen, wenn dies politisch gewollt sei. Das Einzige, was in den meisten Ländern fehle, sei der politische Wille. Das Land Berlin nutze jetzt diese Möglichkeit und bereite gerade einen Gesetzentwurf vor.

Auf eine Frage der Abg. Röttger teilt Herr Rücker mit, etwa 23 bis 25 % der Betriebe bundesweit verstießen Jahr für Jahr gegen lebensmittelrechtliche Vorgaben und müssten insofern bei amtlichen Kontrollen beanstandet werden. Dies bedeute im Umkehrschluss, dass sich die große Mehrheit der Betriebe an alle Vorgaben halte und nicht auffällig sei. Diesen Betrieben werde ausdrücklich geholfen, wenn die Prüfungsergebnisse veröffentlicht würden.

Ein wesentlicher Punkt des dänischen Systems sei, dass es gerade keine Prangerwirkung habe, weil alle Ergebnisse der amtlichen Kontrollen veröffentlicht würden. Das Augenmerk

werde nicht auf die sogenannten schwarzen Schafe gelegt, sondern es gebe eine flächendeckende Transparenz. Dadurch hielten sich mehr und mehr Betriebe an die Vorgaben.

Zweifelsohne bestehe in Deutschland ein relativ hohes Niveau an Lebensmittelsicherheit. Dennoch habe es negative Fälle wie die Großbäckerei Müller-Brot, die Großbäckerei Höhn in Berlin und viele andere Beispiele gegeben. Die Behörden hätten dort Kontrollen durchgeführt und zum Teil haarsträubende Mängel festgestellt, ohne dass die Öffentlichkeit aber etwas davon erfahren habe. Diese Fälle wären seiner Ansicht nach nicht zum Skandal geworden, wenn es in Deutschland ein Smiley-System gegeben hätte, weil die Bevölkerung dann frühzeitig von den Missständen erfahren hätte. Sicherlich kaufe niemand in einer Bäckerei, von der bekannt sei, dass dort schon seit Jahren die Schaben und die Mäuse aus und ein gingen.

Frau Sus fügt hinzu, jeder vierte bis fünfte Betrieb müsse nachkontrolliert werden. Bei 10 bis 15 % der Betriebe würden Nachkontrollen mehrfach durchgeführt, Bußgeldverfahren eingeleitet und beispielsweise auch Ordnungsämter eingebunden. Deren Zahl werde im Laufe der Zeit nicht weniger. Wenn sie ein Bußgeldverfahren gegen einen Betriebsinhaber einleite, schließe er seinen Betrieb, aber sein Cousin oder Neffe mache an der gleichen Stelle mit der gleichen Unkenntnis weiter. Dann müsse sie mit der Beratung wieder von vorne anfangen. In Dänemark hingegen müssten die Gewerbetreibenden ein Grund- und auch ein Fachwissen mitbringen, um überhaupt einen Betrieb eröffnen zu dürfen. Quereinsteiger würden dort bis zu fünf Tage lang in die Schule geschickt, um ihre Wissenslücken auf diesem Gebiet zu schließen.

Auf eine Nachfrage der Abg. Metzner veranschaulicht Frau Sus, in Schleswig-Holstein fehlten knapp 25 Lebensmittelkontrolleure, um die Betriebe ausreichend kontrollieren zu können. Die Betriebe würden risikobasiert kontrolliert. Daraus ergebe sich auch die Anzahl der Kontrolleure. Die Lebensmittelkontrolleure seien aber nicht nur mit Kontrollen befasst, sondern hätten sich auch um Rückrufe zu kümmern, führten Beratungen durch, schrieben Stellungnahmen und müssten Fortbildungsveranstaltungen besuchen. Mit den derzeit vorhandenen Kontrolleuren seien die vielfältigen Aufgaben nicht zu bewältigen.

Auf eine weitere Nachfrage der Abg. Metzner zu der von der Bundesregierung geplanten Verringerung von Pflichtlebensmittelkontrollen bringt Frau Sus zum Ausdruck, mit der Änderung der Sollkontrollzahl solle der Kontrollrhythmus offensichtlich an die derzeitige Personalsituation angepasst werden. Dies sei aber nicht im Sinne des Verbraucherschutzes. Dadurch werde

es ihrer Ansicht nach auch unwahrscheinlich, dass die fehlenden 23,5 Lebensmittelkontrollstellen noch besetzt würden.

Herr Rücker ergänzt, dabei gehe es um die Änderung einer Verwaltungsvorschrift, die bundesweit gelte. Damit solle die Zahl der Regelkontrollen ausgerechnet bei den Betrieben mit dem höchsten Risiko am stärksten reduziert werden. So würde die Zahl der Regelkontrollen beispielsweise bei Wilke-Wurst von zwölf auf nur noch vier im Jahr gesenkt. In den Unternehmen mit dem höchsten Risiko, in denen derzeit noch arbeitstäglige Kontrollen vorgesehen seien, würden künftig nur noch wöchentliche Kontrollen durchgeführt. Auf diese Weise fielen schlagartig gut und gern 200 Kontrollen im Jahr weg.

Auch der Personalbestand würde dadurch sehr stark unter Druck geraten, weil er sich auf Basis der Pflichtaufgaben einer Behörde berechne. Durch die Reduzierung der Pflichtaufgaben werde an die ohnehin schon unterbesetzten Ämter das Signal ausgesandt, das dringend benötigte Personal brauche gar nicht mehr eingestellt zu werden. Möglicherweise werde dann sogar darüber diskutiert, Personal vor dem Hintergrund der derzeit angespannten Finanzlage der Kommunen abzubauen.

Die Schleswig-Holsteinische Landesregierung habe sich nach seiner Kenntnis noch nicht zu diesem Vorstoß der Bundesregierung positioniert. Es bleibe zu hoffen, dass sie dieses Vorhaben im Bundesrat ablehnen werde. Im Grunde genommen sei sowohl dieses Vorhaben der Bundesregierung als auch die in Rede stehende Gesetzesinitiative in Schleswig-Holstein kontraproduktiv im Sinne des Verbraucherschutzes.

Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein e. V.

[Umdruck 19/3369](#)

Frau Vetter, Referentin Lebensmittel und Ernährung bei der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein, trägt die Stellungnahme, [Umdruck 19/3369](#), vor.

Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz

[Umdruck 19/3417](#)

Frau Hansen, die Landesdatenschutzbeauftragte, äußert sich im Sinne der schriftlichen Stellungnahme, [Umdruck 19/3417](#).

Handwerk Schleswig-Holstein e. V.

(in Abstimmung mit der Handwerkskammer)

[Umdruck 19/3397](#)

Herr Müller-Richter, Geschäftsführer von Handwerk Schleswig-Holstein, trägt die Stellungnahme, [Umdruck 19/3397](#), in groben Zügen vor.

* * *

Abg. Röttger wirft die Frage auf, ob sich Verbraucherinnen und Verbraucher bei der Verbraucherzentrale zuweilen auch über schlechte hygienische Verhältnisse in Betrieben beschwerten. - Frau Vetter antwortet, so etwas komme nicht selten vor. So sei schon einmal gefragt worden, ob es angehen könne, dass Kuchen ohne Kühlung verkauft werde. Die Verbraucherzentrale könne in solchen Fällen natürlich keine Ferndiagnose stellen, sondern verweise dann an die Lebensmittelüberwachung. Sie erfahre aber nicht, was schlussendlich dabei herauskomme.

Auf eine Frage der Abg. Metzner hinsichtlich der Einführung eines Smiley-Systems in Schleswig-Holstein meint Frau Vetter, dies sei bestimmt möglich. Sie empfehle, sich an einem bewährten Modell zu orientieren, beispielsweise an dem dänischen System. Schließlich brauche das Rad nicht neu erfunden zu werden, wenn ein System schon anderswo etabliert sei und gut funktioniere.

Abg. Dirschauer fragt, ob ein klares Kennzeichnungssystem nicht von Vorteil wäre, um denjenigen Betrieben sozusagen Aufwind zu geben, die sich an die Spielregeln hielten. - Herr Müller-Richter legt dar, er gehe davon aus, dass diejenigen Betriebe, die keine Beanstandungen hätten, die Prüfungsergebnisse ohnehin aushingen. Im Handwerk in Schleswig-Holstein gebe

es, anders als in Dänemark, die Meisterausbildung und in der Regel auch Meisterbetriebe, wodurch schon von vornherein sehr hohe Standards gesetzt würden.

Er halte das Smiley-System für zu pauschal, weil beispielsweise bauliche und Hygienemängel dabei vermischt würden. Auch seien nur drei verschiedene Smileys seiner Ansicht nach zu wenig. Insofern sei unter dem Strich wohl immer eine Erläuterung des Personals vonnöten. Eine einfache Smiley-Lösung werde nicht funktionieren und der Sache am Ende auch nicht gerecht. Daher sei dieses System in seinen Augen überflüssig.

Auf eine entsprechende Frage der Abg. Metzner merkt Herr Müller-Richter an, er erkenne sehr wohl an, dass die Landesregierung mit dem vorliegenden Gesetzentwurf den Versuch unternehmen wolle, einerseits Transparenz zu schaffen und andererseits eine Prangerwirkung zu vermeiden. Im Grunde genommen müsse diese Thematik aber auf Bundesebene geregelt werden, um eine bundeseinheitliche Lösung zu finden.

(Unterbrechung: 12:25 bis 14:00 Uhr)

**2. Mündliche Anhörung
Klimaschutz im Straßenverkehr - jetzt!**

Antrag der Abgeordneten des SSW
[Drucksache 19/1899](#)

(überwiesen am 22. Januar 2020 an den **Umwelt- und Agrarausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 19/3601](#), [19/3754](#), [19/3765](#), [19/3773](#), [19/3782](#),
[19/3783](#), [19/3796](#), [19/3805](#), [19/3806](#), [19/4459](#),
[19/4552](#), [19/4557](#), [19/4558](#)

ADAC Geschäftsstelle Kiel

[Umdruck 19/4552](#)

Herr Feldhusen, Vorstandsmitglied für Verkehr & Technik im ADAC Schleswig-Holstein e. V., gibt die Stellungnahme, [Umdruck 19/4552](#), ab.

Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein e. V.

[Umdruck 19/4558](#)

Herr Dr. Rackow, Geschäftsführer des Unternehmensverbands Logistik Schleswig-Holstein, trägt die Stellungnahme anhand einer PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/4558](#), vor.

* * *

Auf eine Frage des Abg. Vogel antwortet Herr Feldhusen, von einem generellen Überholverbot nördlich des Bordesholmer Dreiecks halte er nichts, sondern es müsse immer situativ gehandelt werden.

Herr Dr. Rackow betont, ein Überholverbot sei sicherlich an Gefahrenstellen sinnvoll. Eine pauschale Aussage, beispielsweise ein generelles Überholverbot bei zweispurigen Autobahnen auszusprechen, sei aber wenig zielführend und auch nicht im Sinne der Logistikbranche.

Laut Untersuchungen von Mercedes betrage die optimale Geschwindigkeit eines Lkw 84 km/h. Damit verbrauche er relativ wenig Sprit und komme dennoch zügig voran. Viele Lkw-Fahrer

stunden vor dem Problem, dass sie ihre Destinationen pünktlich erreichen müssten. Die Slots, die ein Lkw-Fahrer für das Heranfahren an die Rampe und das Ausladen erhalte, seien zeitlich sehr eng. Wenn er auf der Autobahn langsam fahre, werde er unter Stress gesetzt, weil er sein Ziel schließlich zu einem bestimmten Zeitpunkt erreichen müsse. Komme er zu spät am Zielort an, müsse er sich unter Umständen hinten anstellen, wodurch wieder Zeit verloren gehe.

Auf eine entsprechende Frage des Abg. Rickers unterstreicht Herr Feldhusen, für ihn stehe der Schutz von Menschenleben an oberster Stelle. Dies sei auch nicht verhandelbar. Dass ein Auto eine Betriebsgefahr darstelle und dass es Unfälle gebe, sei allen bewusst. Deshalb müsse versucht werden, die Infrastruktur so zu bauen und die Normen so gestalten, dass möglichst viele Unfälle verhindert werden könnten. Der ADAC stehe genauso wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat für die Vision Zero.

Die neuesten Fahrzeuge, die derzeit ausschließlich zu Testzwecken eingesetzt, aber demnächst vom Kraftfahrt-Bundesamt auch für den öffentlichen Verkehr zugelassen würden und die schon viele Möglichkeiten des automatisierten Fahrens böten, würden für die Höchstgeschwindigkeit von lediglich 120 km/h oder 130 km/h zugelassen. Insofern komme es in Zukunft auch durch neue Techniken zu einer gewissen Harmonisierung der Geschwindigkeiten auf allen Straßen.

Herr Dr. Rackow verweist auf das autonome Fahren, das derzeit in der Entwicklung sei. Er gehe davon aus, dass die ersten Prototypen in spätestens zehn Jahren auf den Straßen führen. Bereits jetzt gebe es eine Vielzahl von Assistenzsystemen, nämlich den Abbiege-, den Spurhalte- und den Abstandsassistenten. Heutzutage habe der Fahrer noch die Möglichkeit, alle Assistenzsysteme auszuschalten. In Zukunft müssten sie mit der Auslieferung eines Lkw ohnehin vorhanden und dürften auch nicht abschaltbar sein. Die Logistikbranche spreche sich dafür aus, dass die Assistenzsysteme auch in der Übergangszeit, bis das autonome Fahren einmal Standard sein werde, schon vom Werk aus nicht abschaltbar sein dürften.

Auf eine Frage der Abg. Redmann zu alternativen Antriebstechnologien merkt Herr Feldhusen an, auch die Elektromobilität sei aus der Sicht des ADAC kein Alleskönner. Die Marktdurchdringung der Elektrofahrzeuge sei, gemessen an der Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge, zurzeit eher gering. Elektrofahrzeuge eigneten sich zweifellos für den Kurzstrecken-

und den Innenstadtverkehr. Sobald aber längere Strecken zurückgelegt und zwischendurch aufgeladen werden müsse, seien sie nur noch suboptimal. Er könne heute nicht sagen, wann mit Elektrofahrzeugen auch größere Strecken zurückgelegt werden könnten.

Im Land Schleswig-Holstein sehe er große Potenziale im Bereich der Wasserstofftechnik. Da seien die Reichweiten mit denen von Verbrennerfahrzeugen vergleichbar.

Wasserstoff und auch alternative Kraftstoffe wie E-Fuels, wie sie zurzeit in Hemmingstedt entwickelt würden, seien seiner Ansicht nach die Antriebsmittel der Zukunft. Er könne allerdings keine Prognose hinsichtlich der Zeit und der Menge abgeben, weil dies auch von den Verbraucherinnen und Verbrauchern abhängen, die heutzutage zu einem großen Teil sehr umweltbewusst seien. Jeder, der ein bestimmtes Ziel erreichen wolle, stelle sich zunächst einmal die Frage, ob er zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder mit der Bahn dorthin kommen wolle. Dementsprechend werde er seine zukünftige Mobilität auch ausrichten.

Die Automobilindustrie werde sich seiner Meinung nach in den kommenden Jahren und Jahrzehnten deutlich verändern. Neben den politischen Vorgaben, die umgesetzt werden müssten, müsse sie auch in den Markt hineinhören und die Wünsche der Verbraucherinnen und Verbraucher aufgreifen. Im Übrigen stehe der ADAC selbstverständlich hinter den CO₂-Einsparzielen für die Jahre 2030 und 2050.

Auf die Bitte der Abg. Redmann schildert Herr Dr. Rackow kurz den Ablauf eines Fahrsicherheitstrainings. Er meint, jedes ökologische und ökonomische Training nütze aber nichts, wenn ein Lkw-Fahrer wegen der heutigen Verkehrsverhältnisse unter Zeitdruck gerate, weil er die Rampe an seinem Zielort pünktlich erreichen müsse. Dann spielten Umweltgesichtspunkte oftmals keine Rolle mehr. Diese Stressfaktoren seien ein Grund dafür, weshalb kaum noch jemand Lkw-Fahrer werden wolle. In zahlreichen Kampagnen werde immer wieder versucht, auch junge Menschen für diesen Beruf zu begeistern. Schließlich dürfe nicht vergessen werden, dass gemäß einer Studie der Fachhochschule Kiel aus dem Jahr 2016 rund 50 % der Lkw-Fahrer älter als 50 Jahre seien und in naher Zukunft in den Ruhestand gingen.

Zusammen mit der Logistik Initiative Schleswig-Holstein sei das Forschungscluster Future Fuels ins Leben gerufen worden. In allen Gesprächen, die bislang dazu geführt worden seien,

habe sich herauskristallisiert, dass der grüne Wasserstoff zukünftig das Antriebssystem Nummer 1 sein werde und dass liquide Stoffe wie LNG wohl nur eine Übergangstechnologie für die nächsten fünf bis acht Jahre seien würden. Insofern müsse auch die Infrastruktur für grünen Wasserstoff geschaffen werden. Sein Verband habe bereits Gespräche auch mit Windkraftzeugern geführt, beispielsweise mit GP JOULE, um den technischen Wandel schnellstmöglich einzuleiten.

Vom Abg. Knuth nach einer Einschätzung zu dem Modell des temporären Überholverbots an großen Knotenpunkten in Dänemark gefragt, räumt Herr Feldhusen ein, dass ihm dies nicht bekannt sei. Aus seinen eigenen Fahrten in Dänemark wisse er aber, dass die Fahrweise dort wesentlich ruhiger und angenehmer sei, was seiner Ansicht nach wohl auch an der Mentalität der dänischen Kraftfahrzeugführer liege. Wenn die Autofahrer auch in Deutschland ein bisschen defensiver und ruhiger fahren würden, würde sich dies sicherlich auch auf den hiesigen Verkehr positiv auswirken.

Er habe kein Problem damit, ein Überholverbot auf dem nördlichen Abschnitt der A 7 einmal in einem Pilotversuch zu testen, um festzustellen, welche Ergebnisse damit einhergingen. Bei positiven Auswirkungen könne er sich dann durchaus ein dauerhaftes Überholverbot vorstellen. Aber die Überholverbotsschilder von Anfang an dort aufzustellen, halte er für nicht zielführend und für nicht sachgerecht.

Herr Schwarz, Geschäftsführer des ADAC Schleswig-Holstein, ergänzt, der ADAC vertrete die Ansicht, dass die Thematik der Tempolimits wissenschaftlich fundiert untersucht werden müsse, weil diese Debatte auch sehr emotional geführt werde. Jeder spreche sich heutzutage für Klimaschutz aus und trete auch dafür ein, dass es weniger Unfallverletzte und Unfalldote gebe.

Dem ADAC sei in der Debatte vor sechs, sieben Jahren vorgeworfen worden, er habe die Position der Fachleute vertreten und sich so verhalten, als ob er für alle 20 Millionen Mitglieder spreche. Jetzt habe er sich etwas zurückgehalten und eine neutrale Position eingenommen, weil sich die eine Hälfte der Mitglieder für und die andere Hälfte gegen Tempolimits ausspreche. Der ADAC trete aber nach wie vor dafür ein, die Debatte zu versachlichen und die Thematik wissenschaftlich fundiert analysieren zu lassen.

Das dänische Modell ermöglichte gefühlt sicherlich ein entspannteres Fahren und reduziere wohl auch den Spritverbrauch. Wenn sich dies belegen lasse, sei dies auch in Ordnung. Eine abschließende Bewertung seitens neutraler Stellen dazu liege aber noch nicht vor. Eine solche Bewertung befürworte der ADAC sehr stark, weil er zu einer Versachlichung der Diskussion und zu richtigen Ergebnissen kommen wolle, mit der auch die Politik etwas anfangen könne.

Auf eine entsprechende Frage des Abg. Knuth hebt Herr Dr. Rackow hervor, er habe in seiner Präsentation seriöse Quellen angeführt, nämlich das Umweltbundesamt, das Bundesamt für Güterverkehr sowie Destatis. Ihm liege es fern, aus den genannten Zahlen eine politische Ableitung vorzunehmen. Dies sei vielmehr die Aufgabe der Politik.

Er wäre froh darüber, wenn es einen technischen Sprung gäbe, der die Logistikunternehmer nach vorne brächte und sie vor Mitwettbewerbern, gerade auch aus dem osteuropäischen Raum, abgrenzen würde. Je höher die technischen Anforderungen geschraubt würden, desto günstiger wäre dies für die heimischen Unternehmen. Ein gutes Beispiel sei die CO₂-Bepreisung ausschließlich über die Maut, weil dann auch ausländische Unternehmen zur Kasse gebeten würden. Ein polnischer Lkw mit einem Transport nach Frankreich könne durch Deutschland fahren, ohne einmal zu tanken, müsse aber Maut bezahlen. Wenn also die CO₂-Bepreisung in die Maut einbezogen werde, würden auch ausländische Unternehmen davon erfasst.

Vom Abg. Vogel auf das Spannungsfeld zwischen der Vision Zero und somit dem Schutz des Menschen als oberstem Ziel und einem Tempolimit angesprochen, zeigt Herr Feldhusen auf, bei Unfällen auf Autobahnen gebe es die wenigsten Toten und Schwerverletzten. Schwerste Unfälle gebe es nicht nur bei einer Geschwindigkeit von mehr 130 km/h, sondern im gesamten Geschwindigkeitsspektrum. Um zu einer Nullwahrscheinlichkeit zu kommen, müsste das Tempo beispielsweise auch auf Landstraßen deutlich gesenkt werden. Nach seinem Dafürhalten sei ein Tempolimit nicht zwingend ausschlaggebend dafür, alle Unfälle schlechthin zu verhindern, sondern in diesem Zusammenhang müsse eine Gesamtbetrachtung angestellt werden.

Herr Schwarz macht ergänzend darauf aufmerksam, dass in vielen Ländern, in denen ein generelles Tempolimit bestehe, beispielsweise in Frankreich, in Belgien und in den USA, die Unfallzahlen auf Autobahnen viel höher seien als in Deutschland. Es dürfe nicht vergessen

werden, dass die Zahl der Unfälle auch durch den Einsatz von Assistenzsystemen gesenkt werde.

Abg. Dirschauer weist darauf hin, dass es in Dänemark für Fahrzeuge ab 3,5 t ein zeitlich begrenztes Überholverbot von 6 bis 9 Uhr und von 15 bis 18 Uhr gebe, und fragt, ob der ADAC dieses Modell unterstütze. - Herr Schwarz antwortet, er spreche sich dafür aus, sich bei einem Überholverbot nicht an starre Uhrzeiten zu halten, sondern dabei auf den tatsächlichen Verkehrsfluss abzustellen, um dadurch individuell reagieren zu können. Dies finde bereits an vielen Stellen statt und funktioniere recht gut.

BUND - Landesverband Schleswig-Holstein e. V.

[Umdrucke 19/3773](#) und 19/4557

Frau Kock, Mobilitätsreferentin beim Landesverband Schleswig-Holstein des BUND, trägt die Stellungnahme, [Umdruck 19/4557](#), vor.

Landesverband Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein e. V.

Herr Dr. Faller, Geschäftsführer des Landesverbands Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein, führt aus, 27,5 % der CO₂-Emissionen in Schleswig-Holstein entstammten dem Verkehrssektor. Damit sei der Verkehrssektor zusammen mit der Energiewirtschaft der größte Emittent fossiler Gase und insofern der größte Klimasünder. Seit 1990 seien im Verkehrssektor die geringsten Einsparungen im Vergleich mit allen Sektoren in Schleswig-Holstein erfolgt. Der naheliegendste Weg, diese Emissionen zu reduzieren, sei, keine zu verursachen.

Die in dem vorliegenden Antrag der Abgeordneten des SSW geforderten Maßnahmen seien nach Ansicht des Landesverbands Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein grundsätzlich zielführend. Sie hätten den Vorteil einer schnellen Umsetzbarkeit und der sofortigen Wirkung. Auch erhöhten sie erheblich die Energieeffizienz im Verkehrsbereich. Eine Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs könne den CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich ebenfalls reduzieren. Er gebe allerdings zu bedenken, dass diese Maßnahme lediglich bei Neufahrzeugen mit einem hohen Energieausstoß greife. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass jedes heute angeschaffte Fahrzeug 10 bis 15 Jahre auf der Straße fahre und damit auch noch im Jahr 2030 die

Emissionen verursache, die es heute ausstoße. Insofern werde keine weitere Reduktion ermöglicht. Man müsse aber schon heute fit für 2030 sein.

Die Defossilisierung des Verkehrssektors sei unabdingbar. Vor diesem Hintergrund müsse man weg von der Verbrennung fossiler Energieträger und hin zu erneuerbarer Antriebsenergie. In diesem Zusammenhang nenne er nur Strom, grünen Wasserstoff, Bio-CNG, Bio-LNG sowie biosynthetische Kohlenwasserstoffe für klimaneutrale Verbrennungstechnologien. Heute sei die Anschaffung vielleicht noch teuer. Der Betrieb allerdings sei schon günstiger.

Äußerst bedauerlich sei, dass durch erneuerbare Energien in Schleswig-Holstein heute nicht einmal 1 % des Endenergieverbrauchs im Verkehr gedeckt werde. Schon heute werde in Schleswig-Holstein deutlich mehr Strom erzeugt, als direkt verbraucht werde. Mit diesem Strom und auch mit dem regional verfügbaren Biogas könne Schleswig-Holstein bei einer technologieoffenen Mobilitätswende zum Vorreiter werden und damit auch die überregionale Wertschöpfung ankurbeln.

Der Mobilitätssektor sei energiewirtschaftlich gesehen außerdem eine tragende Säule der Sektorenkopplung und könne überschüssigen Strom aufnehmen. Auch könne er durch bidirektionales Laden zum Lastmanagement beitragen und damit für kritische Infrastrukturen eine Notstromversorgung bereitstellen. Hierfür seien einige Maßnahmen im Bereich der erneuerbaren Energiesysteme und vor allem ein Ausbau der digitalen IT-Infrastrukturen, beispielsweise grüne Rechenzentren, erforderlich. Dadurch würden bereits heute Arbeitsplätze im Land geschaffen. Mittlerweile seien zwei Automobilhersteller in Schleswig-Holstein ansässig, die erneuerbare Antriebstechnologien insbesondere im Bereich der Spezialfahrzeuge entwickelten.

Bezüglich der Stickoxidbelastungen in vielen Städten könne die Elektromobilität ein ganz entscheidender Hebel sein. Wenn der Strom erneuerbar sei und die Fahrzeuge batterieelektrisch beziehungsweise mit grünem Wasserstoff betrieben würden, seien sie nicht nur CO₂-frei, sondern reduzierten auch die Belastung der Luft mit Stickoxiden sowie den Lärmpegel.

Auch die Landwirtschaft profitiere von einer Antriebswende. In Biogasanlagen könne zunehmend Wirtschaftsdünger verarbeitet werden. Bei der Herstellung von Biogas würden mehr

Treibhausgase vermieden, als im gesamten Vergärungsprozess entstünden. Damit werde zusätzlich ein Beitrag zum Nährstoffmanagement geleistet. In Schleswig-Holstein gebe es bereits Bio-CNG-Tankstellen.

Der Klimaschutz im Straßenverkehr sei eine tragende Säule des gesamten Klimaschutzes im Land und zugleich Triebfeder für eine nachhaltige und smarte Wertschöpfung durch erneuerbare Energien. Hierfür seien einige Maßnahmen erforderlich. So sollten insbesondere im Bereich der öffentlichen Ausschreibungen vollständig erneuerbare Energie- und Kraftstoffketten eingefordert werden. Dieses Instrument könne eine relativ gute Wirkung entfalten. Die Clean Vehicle Directive der EU und auch die Erneuerbare-Energie-Direktive RED II aus Brüssel setzten da bestimmte Ziele an. Sie seien allerdings wenig ambitioniert und würden kaum zu einer Erhöhung des Einsatzes erneuerbarer Energien und der alternativen fossilfreien Antriebe im Bestand führen.

Im Bereich der Infrastruktur müssten Schnellademöglichkeiten für den Berufsverkehr ausgebaut und Ladesäulen in Wohngebieten errichtet werden. Für Busflottenbetreiber und Spezialfahrzeuge müsse der Umstieg auf grünen Wasserstoff oder Bio-CNG durch infrastrukturunterstützende Maßnahmen angereizt werden. Auch seien mehr Wasserstofftankstellen notwendig. Des Weiteren seien grüne Rechenzentren und Lastenmanagement erforderlich.

Alle Bereiche müssten technologieoffen auf die erneuerbaren Antriebsformen umstellen, weil sie für den Klimaschutz im Straßenverkehr benötigt würden. Dafür bedürfe es keines starken ordnungspolitischen Rahmens, keiner Gebote und keiner Verbote. Wenn die Fahrzeuge auf der Straße keine fossilen Gase freisetzen und mit 100 % erneuerbarer Antriebsenergie unterwegs seien, dann sei dies Klimaschutz im Straßenverkehr. Wenn diese Thematik allerdings nicht konsequent angegangen werde, müssten andere Maßnahmen ergriffen werden, beispielsweise Maßnahmen, wie der SSW sie in seinem Antrag fordere, um die 27,5 % CO₂-Emissionen zu reduzieren, die der Verkehr in Schleswig-Holstein verursache.

* * *

Auf Fragen des Abg. Vogel teilt Frau Kock mit, ihrer Ansicht nach sei ein generelles Überholverbot für die Autofahrer in der Praxis einfacher zu handhaben als eine zeitweise Einschränkung und ermögliche auch ein entspannteres Fahren.

Die Forderung des BUND nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung von tagsüber 100 km/h und nachts 120 km/h auf Autobahnen sei schon ein Kompromiss. Im Grunde genommen müsse das Autofahren momentan grundsätzlich verboten werden, weil überhaupt kein CO₂ mehr ausgestoßen werden dürfe.

Vom Abg. Vogel zu der Übergangstechnologie gefragt, betont Herr Dr. Faller, diese sei nach Einschätzung seines Verbands nicht nötig. Man verfüge schon heute über das technische Wissen und auch über die Fähigkeiten, grünen Wasserstoff, Bio-CNG und Bio-LNG herzustellen. Dadurch bestehe die große Chance, die Importabhängigkeiten des deutschen Energiesystems nachhaltig zu reduzieren. Die durch den dann fehlenden Energieimport entfallenden Kosten könnten in den Aufbau hiesiger Infrastrukturen gesteckt werden, um erneuerbare Kraftstoffe einzusetzen. Bei einer Übergangstechnologie bestehe die Gefahr, dass eine Brücke gebaut werde, die aber nach fünf oder zehn Jahren nicht abgerissen werde, sondern sehr lange stehen bleibe, und zwar mit allen damit verbundenen wirtschaftlichen und politischen Abhängigkeiten, die sich daraus ergäben. Dieser Gefahr könne vorgebeugt werden.

Vom Abg. Rickers um eine Stellungnahme zu einer möglichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen gebeten, hebt Herr Dr. Faller hervor, er halte dies für eine sinnvolle Maßnahme, um die Energieeffizienz zu erhöhen. Die Energieeffizienz sei ein ganz entscheidender Faktor, um die Gesellschaft klimafit zu machen. Bei einem Elektrofahrzeug steige der Verbrauch rapide an, wenn man schneller als 120 oder 125 km/h fahre. Die Batterie sei schon nach etwa 100 km leer, wenn man durchgehend 160 km/h fahre. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 113 km/h betrage die Reichweite hingegen mehr als 400 km.

Allein schon der Einsatz elektrobetriebener Fahrzeuge führe zu nachhaltigen Verhaltensänderungen, sodass die Fahrerinnen und Fahrer von sich aus in der Regel ein bestimmtes Tempolimit einhielten. Zudem sei die Akzeptanz für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung unter Elektroautofahrern ohnehin sehr hoch.

Auf eine entsprechende Frage der Abg. Redmann bringt Herr Dr. Faller zum Ausdruck, ein vollständiger Umstieg auf alternative Antriebe im Straßenverkehr sei eine Mammutaufgabe, die aber bis zum Jahr 2030 durchaus gestemmt werden könne, weil zehn Jahre eine lange Zeit seien. Innerhalb dieses Zeitraums müsse ein Großteil der Fuhrparke ohnehin erneuert werden.

Fahrzeuge könnten durchaus 15 Jahre lang in Betrieb sein. Insofern müssten Anreize gesetzt werden, damit die Entscheidung bei der Anschaffung eines Neufahrzeugs zugunsten eines zu 100 % mit erneuerbaren Energien betriebenen Fahrzeugs ausfalle. Dann könne in spätestens 15 Jahren der vollständige Umstieg auf alternative Antriebe geschafft sein.

Je mehr Fahrzeuge mit alternativem Antrieb sich auf den Straßen bewegten, desto höher sei der Bedarf an Strom, entweder zum direkten Laden oder zum Umwandeln in grünen Wasserstoff. Vor diesem Hintergrund müsse man sich auch mit dem weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien nach dem Jahr 2025 beschäftigen und konkrete Strategien, Ziele und Maßnahmen entwickeln, wie dies realisiert werden könne.

Auf eine Frage des Abg. Jensen macht Herr Dr. Faller deutlich, wenn der komplette Fuhrpark binnen der nächsten drei Jahre auf batterieelektrische Fahrzeuge umgestellt werde, würden die Kapazitäten im Bereich der neuen Energien sicherlich nicht ausreichen. Dies sei aber auch ein unrealistisches Szenario. Wenn der Fuhrpark jedoch im Zuge von Kaufentscheidungen für neue Fahrzeuge sukzessive modernisiert werde, könne auch der Ausbau erneuerbarer Energien nach und nach sichergestellt werden. Nach einer Studie des Fraunhofer-Instituts aus Karlsruhe liege die Erzeugungsmenge beispielsweise im Jahr 2050 weit über der heutigen Menge, nämlich um den Faktor 5 bis 6 höher. Insofern seien dann auch ganz andere Erzeugungskapazitäten erforderlich, um die Gesamtgesellschaft treibhausgasneutral aufzustellen.

Auf Fragen des Abg. Voß führt Herr Dr. Faller aus, die Schwierigkeit bei RED II bezüglich Bio-LNG und Bio-CNG liege vor allem auch in der Mehrfachtanrechenbarkeit bestimmter Treibstoffe. So werde zwar das Ziel ausgegeben, auf 14 % alternative Energien im Verkehrsbereich kommen zu wollen. Durch die Mehrfachtanrechenbarkeit werde man unter dem Strich aber nur ungefähr 7 % alternative Energien im Verkehrsbereich erreichen. Insofern sei RED II da nicht besonders ambitioniert.

Die Konsequenz, wenn grauer oder blauer anstelle von grünem Wasserstoff verwendet werde, sei, dass man für die Erzeugung nach wie vor von fossilen Energieträgern abhängig sei und dass weiterhin deren Import finanziert werden müsse. Es sei auch eine Kostenfrage, ob es wirklich nötig sei, eine aufwendige Importinfrastruktur aufzubauen, die nicht nur aus einem Terminal bestehe, sondern auch Speziialschiffe und Transportlogistik umfasse. In diesem Zu-

sammenhang stelle sich die Frage, wie viel Geld in eine im Prinzip kaum nötige Übergangstechnologie investiert werden solle, wenn man schon heute auf heimische Ressourcen zurückgreifen und damit auf regionale Wertschöpfung setzen könne.

Herr Dr. Faller legt auf eine entsprechende Bemerkung der Abg. Redmann dar, aus energie-wirtschaftlicher und aus Branchensicht sei es notwendig, zeitgleich über eine Reduktion des gesamten Verkehrsaufkommens zu sprechen. Heutzutage bestehe nun einmal eine massive Abhängigkeit von Energieimporten, die zu erheblichen Teilen auch auf den Verkehrssektor entfielen und denen gegenzusteuern sei. Der Umstieg auf erneuerbare Energien könne nur im Einklang mit allen beteiligten Akteuren gelingen. Insbesondere bei den Bürgerinnen und Bürgern sei die Akzeptanz von erneuerbaren Energien sehr groß. Alle Umfragen zeigten, dass der Ausbau der erneuerbaren Energien insgesamt auf sehr großen Zuspruch stoße. Nichtsdestotrotz müsse geprüft werden, wie es gelingen könne, da mit einer guten fachlichen Praxis voranzugehen. Hierzu habe der Landesverband Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein einen substantziellen Vorschlag unterbreitet.

Zweifelsohne gebe es höhere Strombedarfe und auch höhere Stromerzeugungsbedarfe. Dies sei allerdings ein Prozess. Schließlich werde das Land nicht schon übermorgen nur noch auf erneuerbare Energien setzen. Es werde aber einen stärkeren Ausbau geben müssen, wenn die Klimaschutzziele erreicht werden wollten. Allein mit Effizienz funktioniere dies nicht.

Frau Kock kommt auf den Ausbau der Windenergie zu sprechen und betont, in diesem Zusammenhang müsse auch der Naturschutz in den Blick genommen und dürften die Proteste von Windkraftgegnern nicht völlig außer Acht gelassen werden. Die Mobilitäts- beziehungsweise die Verkehrswende werde oftmals so verstanden, dass alles gut sei, wenn nur die Antriebsart gewechselt werde. Vielmehr müsse aber der Mobilitätsbegriff komplett neu gedacht und der Verkehr insgesamt reduziert werden. So dürfe für die Überwindung langer Strecken künftig im Grunde genommen nur noch die Schiene infrage kommen. Kurze Strecken in der Stadt müssten möglichst zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Autos, die 700 km weit fahren könnten, sollten im Grunde genommen überhaupt nicht mehr entwickelt werden.

Auf eine Frage des Vorsitzenden antwortet Herr Dr. Faller, der Emissionshandel könne durchaus ein geeignetes Instrument sein, um das Thema Antriebswende zum Laufen zu bringen.

Es sei allerdings schwierig, den Verkehrssektor in den bestehenden Emissionshandel einzubinden, weil dies derjenige Sektor sei, in dem in den letzten 20 Jahren so gut wie gar nichts erreicht worden sei. Wenn man dies in den Kontext der anderen Sektoren setze, die schon am Emissionshandel beteiligt seien, würden diese einen Nachteil erleiden, weil dort die ersten Emissionsminderungspotenziale durch den Emissionshandel bereits realisiert worden seien und jede weitere Maßnahme andere Formen der Anstrengung erfordere. Die ersten einfachen Maßnahmen im Verkehrssektor würden dazu führen, dass er die Potenziale, die der Handel biete, übermäßig nutzen könne und dass die Emissionsminderung in den anderen Sektoren dann erlahmen würde. Insofern wäre eine vollständige Integration in den Emissionshandel aus sektorenübergreifender Sicht der Sache nicht unbedingt zuträglich.

Abg. Voß erkundigt sich, auf wie viele Jahre Lastkraftwagen heutzutage abgeschrieben würden. - Herr Dr. Rackow teilt mit, dass der Abschreibungszeitraum fünf bis sechs Jahre betrage.

Er weist an dieser Stelle darauf hin, dass die Fahrzeuge der Zukunft wesentlich teurer seien als beispielsweise ein herkömmliches Dieselfahrzeug heute. Ein Dieselfahrzeug sei schon für rund 120.000 € zu bekommen, während für ein Wasserstofffahrzeug gut und gern das Drei- oder Vierfache bezahlt werden müsse. Insofern sei die Akzeptanz der Unternehmen, der Fahrer und auch der verladenden Wirtschaft in Bezug auf die Kosten erforderlich. Es müsse unter allen Umständen vermieden werden, dass osteuropäische Unternehmen deutschen Unternehmen die Frachten wegnähmen, weil sie noch mit herkömmlichen Fahrzeugen unterwegs seien, während deutsche Unternehmen bereits auf neue Technologien umgestiegen seien.

Auf die Nachfrage des Abg. Voß, welche Skaleneffekte zu erwarten seien, wenn Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in die Serienproduktion gingen, sagt Herr Dr. Rackow, dazu könne er keine Prognose abgeben.

Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e. V.

[Umdruck 19/3765](#)

Vizepräsident Herr Kayser trägt die Stellungnahme der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein, [Umdruck 19/3765](#), vor.

Gewerkschaft der Polizei - Landesbezirk Schleswig-Holstein

[Umdruck 19/3796](#)

Herr Kahlke, Beisitzer im Geschäftsführenden Vorstand des Landesbezirks Schleswig-Holstein der Gewerkschaft der Polizei, gibt einen Überblick über die Stellungnahme, [Umdruck 19/3796](#).

Auf die Frage des Abg. Dirschauer, ob der GdP genauere Erkenntnisse zu Überholmanövern auf Autobahnen, die wohl nicht alle immer rechtskonform vonstattengingen, zur Verfügung stünden, sagt Herr Kahlke, dass ihm dazu keine Informationen vorlägen.

Auf eine entsprechende Frage des Abg. Vogel teilt Herr Kayser mit, er gehe davon aus, dass es derzeit keine belastbare Studie zu der Frage gebe, wie sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen auf die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere auswirke.

(Unterbrechung: 16:05 bis 16:30 Uhr)

3. Bericht des MELUND zur Afrikanischen Schweinepest

Herr Albrecht, Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, berichtet, seit dem 10. September 2020 habe das Friedrich-Löffler-Institut den ersten ASP-Nachweis bei einem verendet aufgefundenen Wildschwein in Brandenburg etwa 6 km zur polnischen Grenze im Kreis Spree-Neiße bestätigt. Um den Fundort sei ein Kreis von 25 km eingerichtet worden. Hier seien bestimmte Maßnahmen zur Feststellung und zur Vorbereitung der Verhinderung der weiteren Verbreitung angeordnet worden. Um den Fundort sei ein Kerngebiet mit circa 3 km Radius festgelegt worden. Eine Wildschutzabsicherung sei errichtet worden.

Am 15. September 2020 sei im gefährdeten Gebiet durch das Landeslabor Brandenburg bei weiteren fünf Wildschweinen ASP nachgewiesen worden.

Deutschland habe durch den Erstnachweis die ASP-Freiheit verloren. Korea, Japan, Mexiko, Brasilien, Argentinien, Singapur, Südafrika und China hätten Deutschland bereits für den Export unter anderem von Schweinefleisch gesperrt. Es seien Marktturbulenzen zu erwarten. Bereits jetzt sei der Basispreis um 20 % auf 1,27 €/kg reduziert worden. Auch die Ferkelnotierung sei unmittelbar spürbar herabgesetzt worden und betrügen etwa minus 12 € zur Vorwoche. Der Ferkelpreis liege jetzt bei etwa 27 €. Dabei handele es sich um eine Momentaufnahme. Dies werde sich entsprechend weiterentwickeln.

Das Ministerium verfolge die Entwicklung gemeinsam mit Bund und Ländern intensiv. Der Bund habe sich dafür eingesetzt, Importverbote möglichst zu verhindern. Dazu sei es allerdings nicht gekommen.

Schleswig-Holstein treffe bereits seit vielen Jahren Vorsorgemaßnahmen und setze diese weiterhin konsequent um. Hierzu zählten unter anderem das ASP-Managementpaket mit Anreizmaßnahmen für die Jägerschaft, das Schwarzwild-Monitoring, die Ausbildung von ASP-Suchhunden, die Beschaffung und Erprobung von Schwarzwildfallen, die Installation eines Freiwilligenverfahrens zur Intensivierung der ASP-Früherkennung in schweinehaltenden Betrieben, die Anschaffung von Zaunmaterial und eine Vereinbarung mit den Landesforsten zum Aufbau und zur Pflege sowie rechtliche Erleichterung bei der Schwarzwildbejagung.

Die ASP sei für Menschen und andere Tiere - ausgenommen Haus- und Wildschweine - nach dem jetzigen Stand der Erkenntnisse ungefährlich.

Um die Maßnahmen zur Vorsorge zu ergreifen, seien in den vergangenen zwei Jahren etwas mehr als 250.000 € in ASP-Prävention investiert worden. Insbesondere die gemeinsame Vereinbarung für das Maßnahmenpaket mit den Kreisen, das vor Ausbruch von ASP in Deutschland um zwei Jahre verlängert worden sei, sei eine wichtige Stütze für die Prävention des Eintrags von ASP. Gemeinsam werde geschaut werden, wie weitere Schritte gegangen werden könnten, sollte sich ASP in Brandenburg und darüber hinaus weiter ausbreiten.

Es würden auch alle Maßnahmen geprüft, die zusätzlich ergreifbar seien. Hier sei Schleswig-Holstein schon gut dabei. Die Anreize bei der Jägerschaft hätten auch im vergangenen Jahr erneut zu einer Steigerung der Schwarzwildstrecke geführt. Dies solle beibehalten werden. Deshalb bleibe das Land im Austausch mit der Jägerschaft darüber.

Bund und Länder stünden in intensivem Kontakt. Dabei werde darauf gedrängt, möglichst einheitlich vorzugehen und beispielsweise die Veterinäre der Kreise eng einzubinden. Das sei in Brandenburg nicht optimal gelaufen und habe dazu geführt, dass Maßnahmen seitens der EU-Kommission festgesetzt worden seien, die für die betroffenen Betriebe einschneidender seien. Mit den Anrainerländern stehe Schleswig-Holstein in intensivem Austausch darüber, wie Maßnahmen durchgeführt werden könnten. In den vergangenen Jahren seien auch gemeinsame Übungen durchgeführt worden, beispielsweise mit Dänemark und mit Hamburg. Ein Ergebnis aus diesen Übungen sei die Finanzierung der Ausbildung von ASP-Suchhunden. Davon profitiere jetzt beispielsweise Brandenburg, da die Suchhunde dorthin ausgeliehen würden.

Die Ausschussmitglieder vertreten übereinstimmend die Aussage, dass Schleswig-Holstein gut vorbereitet sei.

Auf eine Frage des Abg. Götsch hinsichtlich möglicher Ernteauffälle antwortet Frau Dr. Anheyer-Behmenburg, stellvertretende Leiterin des Referats Veterinärwesen im MELUND, in Gebieten, in denen bestimmte Restriktionszonen seien, würden entsprechende Maßnahmen getroffen. Derartige Maßnahmen gälten derzeit in Brandenburg und würden in Schleswig-Holstein im Fall der Fälle umgesetzt werden. Hintergrund sei, dass gewünscht sei, dass die

Schweine in dem Gebiet blieben und nicht womöglich infizierte Tiere wegen Futtermangel weiter ins Land gingen. Deshalb versuche man, sie nicht zu beunruhigen und ihnen Futterstellen nicht zu nehmen. Diesbezüglich würden abhängig von der jeweilig bestehenden Situation vor Ort entsprechende Absprachen getroffen. Ferner sei der Verkauf von entsprechenden Produkten aus dem Gebiet zur Verfütterung an Schweine nicht mehr möglich - auch, um das Virus nicht zu verbreiten.

Auf Fragen der Abg. Redmann hinsichtlich des in diesem Fall vermuteten Übertragungswegs legt Minister Albrecht dar, im Moment gehe die Vermutung dahin, dass die Übertragung über die Schwarzwildbestände aus Polen übertragen worden sei. Dies lasse sich im Moment nicht hundertprozentig nachweisen.

Da eine Übertragung auch über Lebensmittelreste, die von Menschen weggeworfen worden seien, möglich sei, werde die vor zwei Jahren durchgeführte Awareness-Kampagne an den Rastplätzen erneuert. Ähnliches gelte für Tiertransporte, wo die Gefahr bestehe, dass beispielsweise keine ausreichende Reinigung erfolgt sei. Die Veterinäre und die Ordnungsbehörden seien darauf hingewiesen, auf verstärkte Kontrollen hinzuwirken.

Auf Nachfragen des Abg. Rickers nach Kosten legt Minister Albrecht dar, der Tierseuchenfonds decke im Prinzip nur den Kernbereich der Pandemiebekämpfung ab. Frau Dr. Anheyer-Behmenburg ergänzt, sofern Maßnahmen wie beispielsweise ein Ernteverbot behördlich angeordnet würden, könne hier eine Entschädigung stattfinden. Im Land sei eine Projektgruppe eingerichtet, die eine entsprechende Grundlage erarbeite.

Abg. Röttger hält es für sinnvoll, noch offensiver zu kommunizieren, dass bei einem Fleischkonsum keine Gefahr für Menschen bestehe. Außerdem spricht sie möglich Absatzschwierigkeiten von erlegtem Wild an. - Minister Albrecht führt aus, mit der Jägerschaft gebe es ein gutes Einvernehmen. Auch die Prämie von 50 € für einen Totfund eines Wildschweins werde gut angenommen. Auch die Ergebnisse der Jagdstrecken sprächen dafür, auch wenn klar sei, dass es beim Absatz von Wild derzeit eher - auch bedingt durch die Coronapandemie - Schwierigkeiten gebe. Sollte es ein Abflachen der Strecke geben, müsse über weitere Anreize nachgedacht werden, um die Prävention stabil zu halten. Auch er sehe die Möglichkeit, etwas zur Beförderung des Absatzes von Wild im Land zu tun. Dieses grundsätzlich anzugehende

Thema wolle er allerdings nicht nur aus Gründen der Prävention machen. Im Übrigen sei er offen für jeden Vorschlag.

Die Prävention in der jetzigen Form habe sich in den letzten Monaten bewährt. Sollte es zu einer Ausbreitung der ASP Richtung Schleswig-Holstein kommen, würden weitere Maßnahmen ergriffen. Derzeit werde beispielsweise der Einsatz von Schwarzwildfallen mit den Landesforsten weiter erprobt. Der nächste Schritt sei ein verstärkter Einsatz der Spürhunde. Dies sei eine Maßnahme, die zügig wirken würde, da man relativ schnell einen Nachweis hätte, um Maßnahmen zu ergreifen. Für den Fall eines Nachweises gebe es im Übrigen weitere Entnahmemöglichkeiten.

Auf eine weitere Nachfrage des Abg. Götsch macht Minister Albrecht darauf aufmerksam, dass das Saugatter im Sachsenwald bereits seit dem 1. April 2020 geöffnet sei und bis Ende Oktober abgebaut werden sollte. Dem liege eine rechtlich-bindende gerichtliche Entscheidung zugrunde.

Abg. Dirschauer erkundigt sich nach der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. - Minister Albrecht führt aus, dass Schleswig-Holstein mit den Behörden in Dänemark in Kontakt stehe und im letzten Jahr gemeinsame Übungen durchgeführt habe.

Minister Albrecht berichtet auf Nachfragen von Abg. Redmann von Beschlüssen aus der Agrarministerkonferenz und die Bund-Länder-Koordination in Sachen ASP in den letzten Jahren. Daraus habe sich das eine oder andere an gemeinsamen Maßnahmen entwickelt, beispielsweise die Regelungen hinsichtlich der Restriktionsgebiete und mögliche Absperrungen sowie der Einschränkung, Wald und offene Landschaft in diesen Gebieten zu betreten, die Koordination der Präventionsmaßnahmen an den Raststätten und die Anpassung des Regelwerks an den ASP-Durchführungsbeschluss der Europäischen Union. Es gebe aber auch Maßnahmen, die noch nicht einheitlich seien, beispielsweise bei der Unterstützung der Jägerschaft. Einige Länder zahlten beim Finden von Totfunden 50 €, andere 30 €. Dies sei sicherlich einer der Punkte, bei denen man einheitlich vorgehen sollte. Im Übrigen sollte man sich auf diejenigen Maßnahmen konzentrieren, die wirksam und sinnvoll seien.

Es gebe durchaus eine Diskussion über die Errichtung von präventiven Zäunen. Dagegen habe sich der Bund bisher gewehrt. Es könnte aber durchaus sinnvoll sein, präventiv Zäune

dort zu errichten, wo es eine virulente Gefahr gebe. Er gehe davon aus, dass darüber auf der kommenden Agrarministerkonferenz intensiv diskutiert werden werde.

Zu der Frage der Abg. Redmann hinsichtlich der Erlangung der Schweinepestfreiheit führt Minister Albrecht aus, dass Betriebe, die sich in den Restriktionsgebieten befänden, einen Vorsorgezeitraum von etwa einem Jahr hätten. Innerhalb dieses Zeitraums müssten die Tiere freigesetzt sein. Das Land habe zusammen mit dem Tierseuchenfonds ein Programm auf den Weg gebracht, mit dem man sich präventiv freitesten lassen könne. Betriebe, die freigesetzt seien, bevor sie in einem Restriktionsgebiet seien, hätten hier einen zeitlichen Vorsprung. Dieses Programm des Tierseuchenfonds sei bislang noch nicht gut angenommen worden. Das Land übernehme die Kosten für die Freitestung. Für dieses Programm solle verstärkt geworben werden.

Abg. Röttger fragt nach dem Zeitraum des Tierseuchenstatus. - Frau Dr. Anheyer-Behmenburg antwortet, der ASP-Freiheitsstatus könne wiedererlangt werden, wenn ein halbes Jahr keine Nachweise erfolgt seien. - Minister Albrecht fügt hinzu, dass man Handelspartnern nicht vorschreiben könne, Importe wieder zuzulassen. Möglicherweise könne ein Import schneller wieder erreicht werden, sofern ein Ausbruch regional gehalten werden könne. Mit Abnehmerländern sei am vergangenen Wochenende versucht worden, ein nur beschränktes Einfuhrverbot zu erreichen; das sei aber nicht gelungen. Es sei jeweils Entscheidung eines Drittstaates, ob dieser einer Differenzierung vornehme.

Minister Albrecht antwortet auf eine Frage des Abg. Voß, dass der europäische Handel weitgehend offen sei. Allerdings entschieden die entsprechenden Unternehmen, ob sie das Fleisch annähmen. Das gelte auch innerdeutsch. Es gelte, dafür zu sorgen, dass nicht eine harte Entsolidarisierung mit allen stattfinde, die sich im Umkreis einer solchen Entwicklung befänden, weil die zu Marktverzerrungen führen könne und am Ende alle treffe.

Auf eine weitere Frage des Abg. Voß legt Frau Dr. Anheyer-Behmenburg dar, eine Freimesung bedeute sowohl einen zeitlichen als auch einen Kostenvorteil. Sofern ein Betrieb im Seuchenfall Tiere verkaufen wolle, müsste jedes Tier einer aufwendigen Blutuntersuchung unterzogen werden. Das sei für einen Betrieb teurer, als vorher einen Status zu erlangen, außerdem nehme es Zeit in Anspruch.

Auf eine Frage des Abg. Götsch hinsichtlich eines möglichen Impfstoffs gegen die Afrikanische Schweinepest antwortet Minister Albrecht, dass es keinen Impfstoff gebe und auch mittelfristig nicht mit der Entwicklung und der Zulassung eines Impfstoffs zu rechnen sei. Frau Dr. Anheyer-Behmenburg ergänzt, es sei schwierig, einen Impfstoff gegen dieses Virus zu entwickeln, weil das Virus die Zellen des Immunsystems des Schweins angreife. Das Immunsystem des Schweines müsste also während es angegriffen werde, gleichzeitig Antikörper entwickeln. Das sei eine virologische Herausforderung, die es sehr schwer mache, einen Impfstoff zu finden. Im Moment gebe es keine aktuellen Anhaltspunkte dafür.

4. Verschiedenes

a) Evaluierung des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes

Der Ausschuss kommt der Bitte der Landesregierung nach, die zur September-Tagung 2020 des Landtages erbetene umfassende Evaluierung des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes auf die Oktober-Tagung zu verlegen.

b) Feste Fehmarnbeltquerung - Riffunde

Abg. Redmann referiert aus der Wirtschaftsausschusssitzung vom heutigen Tage und gibt bekannt, dass der Wirtschaftsminister zugesagt habe, auch den Mitgliedern des Umwelt- und Agrarausschusses die Untersuchung der CAU zur Verfügung zu stellen. Sie bittet, dem Ausschuss ebenfalls den Monitoringbericht nach Artikel 11 der FFH-Richtlinie sowie die Untersuchung des LLUR zur Verfügung zu stellen. - Minister Albrecht sagt zu, dies zu prüfen.

Der Vorsitzende, Abg. Kumbartzky, schließt die Sitzung um 17:10 Uhr.

gez. Oliver Kumbartzky
Vorsitzender

gez. Petra Tschanter
Geschäfts- und Protokollführerin