



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

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 37. Sitzung

(öffentlicher Teil)

am Mittwoch, dem 27. November 2019, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

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

Weitere Abgeordnete

Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Fehlende Abgeordnete

Hartmut Hamerich (CDU)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zum BYPAD-Verfahren	4
2. Vorstellung des Projektes Errichtung eines LNG Terminals in Brunsbüttel durch die LNG Terminal GmbH	7
3. Bericht der Landesregierung zur Gewährleistung der umfassenden Barrierefreiheit im Zuge der Lieferung von 18 Doppelstockfahrzeugen des Typs KISS für den Einsatz im Elekronetz Ost ab 2022	10
Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/3269	
4. Berufliche Perspektiven für Spitzensportler*innen fördern	14
Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/1364	
Erfolgsmodell zur Sportförderung für die gesamte Landesverwaltung	
Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/1388	
Änderungsantrag der Abgeordneten des SSW Umdruck 19/3259	
(überwiesen am 29. März 2019 an den Innen- und Rechtsausschuss und den Wirtschaftsausschuss)	
hierzu: Umdrucke 19/2379 , 19/2462 , 19/2505 , 19/2512 , 19/2513 , 19/2520 , 19/2546 , 19/2548 , 19/2550 , 19/2551 , 19/2554 , 19/2560 , 19/2586 , 19/2587 , 19/2658 , 19/2921 (neu), 19/2994 , 19/3029 , 19/3159 , 19/3161	
5. Kapazitäten und Arbeitsbedingungen auf Schlachthöfen und in der Fleischverarbeitung in Schleswig-Holstein	15
Bericht der Landesregierung Drucksache 19/1510	
(überwiesen am 14. November 2019 an den Sozialausschuss , Umwelt- und Agrarausschuss und Wirtschaftsausschuss)	

- 6. Erstellung eines Maßnahmenkatalogs für eine Wasserstoffstrategie der Erneuerbaren Energien für Schleswig-Holstein 16**
- Alternativantrag der Fraktion der SPD
[Drucksache 19/1829](#)
(überwiesen am 15. November 2019)
- 7. Jahresplanung 2020 17**
- 8. Verschiedenes 18**
- 9. Bericht der Landesregierung zur Gesamtfinanzierung der S 4 Ost von Hamburg nach Bad Oldesloe 19**
- [Vertraulicher Umdruck 19/3287](#)
(nicht öffentlich und vertraulich gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 LV i. V. m. § 17 Absatz 2 GeschO)

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Auf Wunsch des Wirtschaftsministeriums beschließt der Ausschuss einstimmig, unter einem neuen Tagesordnungspunkt 8 in einem vertraulichen und nicht öffentlichen Sitzungsteil einen Bericht des Wirtschaftsministers zur Gesamtfinanzierung der S 4 Ost von Hamburg nach Bad Oldesloe entgegenzunehmen. Außerdem wird der Tagesordnungspunkt 6, Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zu einer Wasserstoffstrategie der Erneuerbaren Energien für Schleswig-Holstein, Alternativantrag der Fraktion der SPD, Drucksache 19/1829, von der Tagesordnung abgesetzt. - Im Übrigen wird die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zum BYPAD-Verfahren

hierzu: Anlage 1 zu dieser Niederschrift

Herr Dr. Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, leitet kurz in das Thema ein. Dazu führt er unter anderem aus, im Bereich Radverkehrswegeplanung und der Radinfrastruktur insgesamt fehle bislang ein landesweites Konzept; dies werde noch zu erarbeiten sein. Darüber hinaus mangle es an zentraler Kommunikation und Vernetzung aller mit dem Radverkehr beschäftigten Akteure im Land. In den Kommunen fehle es häufig auch an dem Wissen über Förderprogramme des Bundes oder auch des Landes. Vor diesem Hintergrund habe die Landesregierung ein großes Interesse daran, das BYPAD-Verfahren durchzuführen, um hier Abhilfe zu schaffen. Zusätzlich verspreche man sich durch die Etablierung des hauptamtlichen Geschäftsführers bei RAD.SH eine Unterstützung bei diesen Aufgaben. Im Übrigen verweise er auf die fachkundige Erläuterung des BYPAD-Verfahrens jetzt gleich durch Herrn Luft.

Herr Luft, Urbanus Lübeck, stellt im Folgenden anhand eines PowerPoint-Vortrags das Verfahren BYPAD näher vor (siehe Anlage 1 zu dieser Niederschrift).

In der anschließenden Aussprache berichtet Abg. Dr. Tietze von seiner Teilnahme von mehreren BYPAD-Workshops, die aus seiner Sicht sehr intensiv, lang und professionell ausgestaltet gewesen seien. Er verweist außerdem auf die wissenschaftliche Begleitung des Verfahrens

im Rahmen einer Masterarbeit und wirbt dafür, an der nächsten Veranstaltung am 5. Dezember 2019 teilzunehmen, um die Chance zu ergreifen, mit den Teilnehmern an dem Verfahren ins Gespräch zu kommen.

Abg. Schnurrbusch möchte wissen, ob es nicht ausreichend sei, RAD.SH dahingehend zu erüchtigen, diese von Minister Dr. Buchholz aufgezählten Wissenslücken zu schließen und Vernetzungen herstellen zu können, statt jetzt eine zusätzliche Koordinierungsstelle zu schaffen. Er fragt außerdem, wie im Anschluss an das Verfahren mit dem als Ergebnis zu erstellenden Maßnahmenplan weiter umgegangen werden solle, insbesondere wie das im Ministerium institutionalisiert werden solle. - Minister Dr. Buchholz antwortet, natürlich habe RAD.SH jetzt die Chance, zukünftig als Schnittstelle im Land zu fungieren und zu einem Kompetenzzentrum zu werden. Es sei nicht vorgesehen, im Ministerium neue Strukturen aufzubauen, sondern eher daran gedacht, bereits bestehende touristische Strukturen im Land zu nutzen, um dieses Verfahren dann auch weiter voranzutreiben. Im Mittelpunkt stehe die Vernetzung aller Akteure untereinander, auch themenübergreifend.

Im Zusammenhang mit mehreren Fragen von Abg. Vogel zum Thema Radschulwege erklärt Herr Luft, es gebe ganz viele Radverkehrskonzepte in den Kommunen, die allerdings auch von unterschiedlicher Qualität seien. Die Qualität der Schulwege müsse verbessert werden. Dazu gehöre in diesem Zusammenhang insbesondere, dafür auch landesweite Standards festzulegen. Auch im Bereich Verkehrssicherheit passiere sehr viel. Nächstes Jahr sei das Jahr der Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang werde auch das Thema Radwege eine Rolle spielen; hierbei könne zum Beispiel die Aufarbeitung von Ursachen und räumlichen Schwerpunkten bei Unfällen auf Radwegen ein Ansatz sein.

Im Zusammenhang mit dem Verweis von Abg. Dr. Tietze auf die Nachbarländer Dänemark und Niederlande, in denen es zum Beispiel kombinierte Konzepte zum Thema Fahrradstraßen und Grüne Welle für Fahrradfahrer gebe, weist Herr Luft darauf hin, dass dies auch Thema des Abschlussberichts sein werde. Auf Bundesebene passiere in diesem Bereich gerade sehr viel. Deshalb gehe er davon aus, dass in den nächsten zwei bis drei Jahren hier noch viele neue Impulse gesetzt werden könnten. Radschnellwege beispielsweise seien bereits jetzt im Land Schleswig-Holstein ein Thema.

Auf Nachfrage von Abg. Schnurrbusch erläutert Herr Luft den Begriff „Multimodalität“ aus seinem Vortrag dahingehend, dass man nicht mehr singulär einzelne Verkehrsmittel fördern

wolle, sondern die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Junge Menschen beispielsweise wollten nicht nur das Auto, sondern auch den Nahverkehr beziehungsweise eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel nutzen.

Zum Vorschlag von Abg. Schnurrbusch, zukünftig lieber Radwege statt zu asphaltieren als Grantweg zu bauen, weil diese über die Jahre oft haltbarer seien, erklärt Herr Luft, auch die Technik des Radwegebaus entwickle sich immer weiter. In vielen Fällen könnten heute beispielsweise wassergebundene Decken eine bessere Qualität bieten als Asphaltdecken; auf bestimmten Verbindungen sei es jedoch sinnvoll, auch mit dem Premiumbelag zu arbeiten. - Minister Dr. Buchholz ergänzt, insbesondere in Alleen oder bei Radwegen, die an Bäumen entlangführten, sei ein wassergebundener Weg oft eine gute Lösung. Wichtig sei, auch hier immer wieder über Kompromisse und auch neue Methoden nachzudenken.

Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass mit der Übergabe des BYPAD-Berichtes am 5. Dezember 2019 der Prozess noch nicht abgeschlossen sein werde, sondern fortgesetzt werde. Er lade herzlich dazu ein, sich an diesem Prozess zu beteiligen.

2. Vorstellung des Projektes Errichtung eines LNG Terminals in Brunsbüttel durch die LNG Terminal GmbH

hierzu: Anlage 2 zu dieser Niederschrift

Minister Dr. Buchholz führt kurz in die Thematik ein und hebt dabei für die Landesregierung hervor, dass diese die Errichtung des LNG Terminals in Brunsbüttel sehr stark unterstütze. Ihr sei insbesondere vor dem Hintergrund energiepolitischer Überlegungen, Stichwort Wettbewerbs- und Versorgungssicherheit in Deutschland, sehr an der Realisierung des Projektes gelegen. Der umweltpolitische Vorteil bei LNG liege insbesondere im Einsatz im Schiffverkehr; denn hierüber könne eine CO²-Reduktion erreicht werden.

Zu der immer wieder geäußerten Kritik an dem Projekt, es gehe darum, gefracktes LNG ins Land zu holen, weist er darauf hin, dass die Hauptquellen für LNG in Katar, Norwegen und anderen Regionen außerhalb der USA lägen, in denen das LNG auch ohne Fracking abgebaut werde; die USA seien auf jeden Fall nicht die Hauptherkunftsquelle.

Zum Stand des Verfahrens führt er aus, mit den Vorbereitungen zum Importterminal in Brunsbüttel sei man gut vorangekommen, dennoch gebe es immer noch weitere Hürden zu überwinden und man habe noch ein Planungsverfahren vor sich. Ob der Terminal zum Schluss genehmigt werde, stehe erst am Abschluss des gesamten Verfahrens fest. Die Unterstützung der Landesregierung für dieses Projekt sei bekannt. Aus Sicht der Landesregierung sei es vor allem wünschenswert, das Projekt vor anderen Bundesländern, die ähnliche Projekte planen, zu realisieren. Dafür werde sie sich weiter für eine schnelle Realisierung des Projektes in Brunsbüttel einsetzen.

Im Folgenden stellt Frau Freitag, LNG Terminal GmbH, anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 2 zu dieser Niederschrift) den Stand des Projektes vor. Dabei geht sie zunächst kurz auf die Projektakteure und den Standort Brunsbüttel näher ein und gibt einen Überblick über die geplante Anlage sowie deren Serviceleistungen sowie die voraussichtlichen wirtschaftlichen Effekte für die Region.

Im Zusammenhang mit Nachfragen von Abg. Jensen zum Zeitplan der Realisierung des Projektes, insbesondere zu den Beschlüssen im Planfeststellungsverfahren, verweisen Minister

Dr. Buchholz und Frau Freitag darauf, dass das deutsche Planungsrecht einen genauen Zeitplan hierzu nicht zulasse. In diesem Fall sei es so, dass das Planfeststellungsverfahren vor dem Verfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz stattfinden müsse.

Minister Dr. Buchholz weist außerdem die Behauptungen der Deutschen Umwelthilfe, dass das Projekt schon wegen fehlender Abstände zu den Kernkraftwerken überhaupt nicht genehmigungsfähig sei, zurück; auch die Planfeststellungsbehörden sähen das anders als die Deutsche Umwelthilfe.

Abg. Hölck fragt daran anknüpfend nach der Einordnung des von der Deutschen Umwelthilfe vorgelegten Gutachtens. - Frau Freitag erklärt, dass sogenannte Rechtsgutachten der Deutschen Umwelthilfe umfasse 30 Seite und führe auf 20 Seiten davon aus, dass der Terminal ein Störfallbetrieb sei. Diese Erkenntnis sei nicht neu und hätte ihrer Ansicht nach auch nicht erneut begründet werden müssen. Denn diese Tatsache sei in den Genehmigungsunterlagen bereits berücksichtigt worden, indem die entsprechenden Voraussetzungen nach der Störfallverordnung geprüft und mit aufgenommen worden seien. Die Behauptung der Deutschen Umwelthilfe, dass ein Störfallbetrieb in dem Bebauungsplan ausgeschlossen sei, sei unzutreffend. Weitere Fragen zu Abständen und Ähnlichem, die in dem Gutachten beleuchtet würden, seien ebenfalls bereits Gegenstand des Genehmigungsverfahrens.

Minister Dr. Buchholz ergänzt, die Atomaufsicht habe sich zu dem Verfahren bereits geäußert und auf die Sicherheitsabstände von kerntechnischen Anlagen für den Terminal hingewiesen. Die Atomaufsicht habe dabei auch dargelegt, unter welchen Voraussetzungen die Einhaltung der Richtlinie möglich sei. Das bedeute, dass die Genehmigungsfähigkeit durchaus gegeben sei, wenn der entsprechende Nachweis erbracht werde. Dieser sei jetzt also entsprechend zu erarbeiten.

Im Zusammenhang mit einer Frage von Abg. Nielsen zum Verhältnis der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses zur Genehmigung der Anlagen nach dem BImSchG, führt Herr Großmann, LNG Terminal GmbH, aus, das Planfeststellungsverfahren überlagere den jetzigen B-Plan, der bereits gelte. Der B-Plan gehe sozusagen in den Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses auf. Die entsprechenden Abstimmungen mit der Stadt zum Erwerb der erforderlichen Flächen für das Projekt seien bereits erfolgt. - Minister Dr. Buchholz erläutert, es handele sich um zwei verschiedene Verfahren, die man versuche zu koordinieren. Das Planfeststel-

lungsverfahren müsse sozusagen ein Stückchen vorgehend zum Bundesimmissionsschutzgenehmigungsverfahren durchgeführt werden. Die beiden Verfahren müssten dann so miteinander koordiniert werden, dass sie soweit es gehe, verdichtet seien. Beide Verfahren würden nach Recht und Gesetz durchgeführt, und er könne versichern, dass es hierbei eine gute Abstimmung der beiden für die zwei Verfahren zuständigen Ministerien, des Umweltministeriums und des Wirtschaftsministeriums, gebe.

3. Bericht der Landesregierung zur Gewährleistung der umfassenden Barrierefreiheit im Zuge der Lieferung von 18 Doppelstockfahrzeugen des Typs KISS für den Einsatz im Elektrizitätsnetz Ost ab 2022

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)
[Umdruck 19/3269](#)

Abg. Vogel begründet kurz den Berichtsantrag der SPD für die heutige Sitzung, Umdruck 19/3269, und führt dazu unter anderem aus, in der Presse sei berichtet worden, dass trotz der Einhaltung der geltenden deutschen Rechtsvorschriften bei der Ausschreibung die Voraussetzungen der UN-Behindertenrechtskonvention nicht hinreichend berücksichtigt worden seien. Den Medien sei zu entnehmen gewesen, dass es beim Zugang zu den Fahrzeugen vom Bahnsteig aus für Rollstuhlfahrer und gehbehinderte Personen Probleme geben werde. Weiter hätten sich die Behindertenorganisationen kritisch zu den Möglichkeiten des bestehenden Aktionsradius von Rollstuhlfahrern innerhalb der Waggons geäußert, und auch der Zugang zu den Toiletten könne als Rollstuhlfahrer nach den derzeitigen Plänen nicht selbstständig bewältigt werden.

Minister Dr. Buchholz führt dazu aus, NAH.SH sei im Auftrag des Landes für die Vergabe für das E-Netz Ost zuständig. Der Zuschlag für das Netz habe die DB Regio erhalten, die auch die neuen Fahrzeuge beschaffe. Die Fahrzeuge würden von der Firma Stadler gebaut. Da aufgrund des starken Pendlerverkehrs auf der Strecke möglichst viele Passagiere transportiert werden sollten, sei in der Ausschreibung vorgesehen gewesen, dass die Strecke durch Doppelstockzüge bedient werden solle. Ebenso sei in der Ausschreibung enthalten gewesen, dass der Ausstieg auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm ausgerichtet sein müsse, damit der Einstieg vom Bahnsteig aus in den Zug ohne das Anlegen einer manuellen Rampe möglich sei. Bei den bestellten Zügen sei das Thema Einstieg in den Zug sozusagen den Anforderungen entsprechend gelöst worden, dennoch stünden die Fahrzeuge jetzt wegen relativ steiler Anstiege im Zug in der Kritik. Um zu den Stellplätzen für Rollstuhlfahrer zu gelangen, müssten insgesamt drei Rampen überquert werden. Dies hänge mit der Doppelstockzügigkeit zusammen, außerdem müsse der Höhenunterschied vom Bahnsteig bis zur Schienenoberkante, der Höhe der Fahrzeugböden, also von 76 cm auf 44 cm, im Waggoninneren überwunden werden. Festzustellen sei, dass die Züge der Firma Stadler alle gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit erfüllten. Die gesetzlichen Bestimmungen sähen bis zu 15 % Steigung als zulässig vor. Nun verlangten die Behindertenverbände allerdings eine maximale Steigung von 6 %.

Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass die Behindertenverbände in die Ausschreibungsverfahren mit eingebunden gewesen seien. Allerdings räume er ein, dass man in so einem Verfahren nicht von vornherein alle Auswirkungen auch wirklich erkennen und bedenken könne. Der Einwand der Verbände - der leider jetzt etwas spät komme -, dass eine 15-prozentige Steigung von Menschen im Rollstuhl nicht allein bewältigt werden könne, sei überzeugend. Man sei deshalb mit der Firma Stadler im Gespräch darüber, ob sich die Waggons innen fahrzeugbaulich noch so verändern ließen, dass die Situation für die Menschen mit Behinderung verbessert werden könne. Man wisse allerdings noch nicht, ob dies erfolgreich sein werden.

Herr Sörensen, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, ergänzt den Bericht dahingehend, es gebe Doppelstockfahrzeuge - diese würden überwiegend im Ruhrgebiet eingesetzt -, die vorn und hinten einen einstöckigen Einstieg aufwiesen und damit dem Begehren der Behindertenverbände entgegenkämen. Diese seien im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens aber von keinem der Bieter angeboten worden.

Herr Dr. Hase, Beauftragter für Menschen mit Behinderungen, bestätigt, dass es inzwischen viele Gespräche seines Büros mit NAH.SH und der Landesregierung zu dieser Problematik gegeben habe, um hier möglichst noch zu einer zufriedenstellenden Lösung zu kommen. Die Situation sei leider verfahren. Er könne nicht erkennen, dass hier bereits im Ausschreibungsverfahren Fehler gemacht worden seien, denn die Bestimmungen des TSI-PRM, die technischen Voraussetzungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, besagten ganz eindeutig, dass 15 % Neigung möglich seien. Die europäischen Behindertenverbände gingen schon länger dagegen vor, aber derzeit sei das nach wie vor Standard. Es gebe auch keine deutschen Bestimmungen, die eindeutig festlegten, dass in Zügen 6 % Neigung das Maximum seien, auch wenn diese 6 % in anderen Bereichen, beispielsweise im Bauwesen, inzwischen Standard seien. Richtig sei auch, dass es im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens eine Einbindung des Runden Tisches für Mobilität gegeben habe. Aber auch dem Runden Tisch sei nicht klar gewesen, was die Anwendung der TSI in diesem Fall bedeute.

Jetzt müsse man schauen, wie man noch zu einer Entschärfung der Lage kommen könne. Infrage käme zunächst die Möglichkeit, die Wagen baulich noch zu ändern. An dieser Lösung arbeitet das Ministerium. Das werde auch von einem Mitarbeiter aus seinem Team eng begleitet. Darüber hinaus sei über die Möglichkeit gesprochen worden, dass jeder Zug jeweils einen eingeschossigen Wagen mit sich führe, um über diesen den Menschen mit Behinderung den

Zugang zu erleichtern. Dies sei aus rechtlichen Gründen nicht möglich. In Rheinland-Pfalz habe es ähnliche Probleme gegeben. Die Lösung dort sei gewesen, Züge mit einstöckigen und zweistöckigen Waggon abwechselnd fahren zu lassen. Auch dies könne vielleicht eine Lösung sein.

Herr Dr. Hase fasst die Situation dahingehend zusammen: Aus seiner Sicht sei es hochdramatisch, dass man diese Situation habe und er appelliere an alle Beteiligten, dass man zu einer Lösung komme, denn es handle sich nicht um eine kurzzeitige, sondern sozusagen um eine nachhaltige Problematik, denn diese Züge sollten über lange Jahre hinweg im Einsatz sein.

Auf Nachfrage von Abg. Dr. Tietze, ob durch einen Umbau der Waggon noch Verbesserungen erreicht werden könnten, antwortet Herr Glienke, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, leider könne man zum jetzigen Stand des Verfahrens nicht mehr viel machen. Insgesamt gehe es um drei Rampen in dem Zug. Bei der einen Rampe, der Zugang zu dem WC, sei man guter Dinge, dass noch eine Lösung zur Absenkung gefunden werde. Bei den anderen Rampen sehe es da schlechter aus. Langfristig und auf die Zukunft gerichtet, müsse bei weiteren Vergabeverfahren natürlich anders vorgegangen werden. Der Bund habe Bestrebungen, die Bahnsteighöhe in ganz Deutschland auf 76 cm anzuheben, deshalb werde das Problem wohl alle zukünftigen Vergabeverfahren berühren.

Abg. Vogel erklärt, die Aussage, es lasse sich nichts mehr ändern, könne er nicht akzeptieren. Was nütze es, wenn man als Rollstuhlfahrer gut zum WC komme, aber erst gar nicht in den Zug hinein? Es könne auch nicht sein, dass entsprechende Personen immer auf die Unterstützung anderer angewiesen seien. Darüber hinaus gehe es jetzt nicht um eine Zwischenlösung für ein oder zwei Jahre, sondern um den Einsatz der Züge für die nächsten 30 Jahre. Er regt an zu prüfen, ob man die bestellten Waggon mit zusätzlichen Waggon der Firma Siemens ergänzen könne. Darüber hinaus müsse man auch über die Absenkung von Bahnsteigen nachdenken. Er frage sich, warum das Problem, dass offenbar in Rheinland-Pfalz schon länger bestehe, im Vorwege des Ausschreibungsverfahrens in Schleswig-Holstein nicht bekannt gewesen sei.

Minister Dr. Buchholz stellt fest, der von Abg. Vogel implizierte Vorwurf treffe nicht nur die ausschreibende Stelle im Ministerium beziehungsweise bei NAH.SH, sondern auch die Behindertenverbände und die Abgeordneten, also sämtliche Personen, die an der Ausschreibung

beteiligt gewesen seien. Für zukünftige Ausschreibungen werde man hier selbstverständlich andere Lösungen finden. Im Moment gehe es um insgesamt 18 Doppelstockfahrzeuge, die auf einer Teilstrecke in Schleswig-Holstein unterwegs sein sollten. Rechtlich sei es nicht möglich, eine Ausschreibung einfach aufzuheben, wenn alle Voraussetzungen, die in der Ausschreibung aufgeführt seien, erfüllt würden. Das Ministerium werde sich weiter intensiv darum bemühen, noch eine Lösung zu finden und unter anderem auch die Frage prüfen, welche Kosten auf das Land zukämen, wenn man andere Fahrzeugteile in die Züge integriere. Im Moment gebe es leider keine fix und fertige Lösung, die das Ministerium präsentieren könne.

Herr Dr. Hase weist darauf hin, dass im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens die Vertreter der Behindertenverbände lediglich darüber informiert worden seien, dass nach den gesetzlichen Vorgaben barrierefrei ausgeschrieben werde. Unabhängig davon sei das jetzt aufgetauchte Problem kein Thema, dass dazu geeignet sei, einen Schuldigen zu suchen, der für die Misere verantwortlich sei. Es müsse vielmehr darum gehen, Lösungen zu finden, damit die Rampen anders gebaut beziehungsweise andere Möglichkeiten für den barrierefreien Zugang auch für Rollstuhlfahrer in die Züge gefunden werden. Er appelliere deshalb an alle Beteiligten, dass wirklich alle Möglichkeiten geprüft werden, um noch eine Lösung zu finden. Es sei unerträglich, wenn man jetzt dazu kommen müsste, dass die bestellten Züge, die die Voraussetzungen für den barrierefreien Zugang nicht erfüllten, die nächsten 30 Jahre im Einsatz sein müssten.

Minister Dr. Buchholz merkt an, im Zusammenhang mit weiteren Netzausschreibungen könne man zukünftig natürlich schauen, ob man die auf der jetzt ausgeschriebenen Strecke eingesetzten Fahrzeuge mit den noch zu bestellenden so kombinieren könne, dass alle Strecken dann auch barrierefrei zugänglich seien. Das Ministerium sei sehr bemüht, alles dafür zu tun, dass Menschen mit Behinderung im gesamten ÖPNV im Land ein selbstständiges Rein- und Rauskommen ermöglicht werde. Es bleibe jedoch dabei, dass er heute nicht versprechen könne, dass man schon mit dem Start des Einsatzes der neuen Fahrzeuge auf der Strecke Ost diese Gewährleistung auch bieten könne. Eine Absenkung der Bahnsteighöhe sei keine Lösung und werde vom Ministerium auch nicht verfolgt, denn die gleichen Bahnsteige müssten auch für den Fernverkehr nutzbar sein, und es müsse das Ziel sein, bundesweit einheitliche Standards zu erreichen.

4. Berufliche Perspektiven für Spitzensportler*innen fördern

Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 19/1364

Erfolgsmodell zur Sportförderung für die gesamte Landesverwaltung

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

[Drucksache 19/1388](#)

Änderungsantrag der Abgeordneten des SSW
Umdruck 19/3259

(überwiesen am 29. März 2019 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

hierzu: Umdrucke 19/2379, 19/2462, 19/2505, 19/2512, 19/2513,
19/2520, 19/2546, 19/2548, 19/2550, 19/2551,
19/2554, 19/2560, 19/2586, 19/2587, 19/2658,
19/2921 (neu), 19/2994, 19/3029, 19/3159,
19/3161

Einstimmig schließt sich der Wirtschaftsausschuss dem Votum des federführenden Innen- und Rechtsausschusses zu den Vorlagen an.

5. Kapazitäten und Arbeitsbedingungen auf Schlachthöfen und in der Fleischverarbeitung in Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 19/1510](#)

(überwiesen am 14. November 2019 an den **Sozialausschuss**, Umwelt- und Agrarausschuss und Wirtschaftsausschuss)

- Verfahrensfragen -

Einstimmig beschließen die Mitglieder des Ausschusses, den federführenden Sozialausschuss zu bitten, an dem Beratungsverfahren zu dem Bericht der Landesregierung beteiligt und insbesondere sowohl bei der Benennung als auch bei der Durchführung von Anhörungen einbezogen zu werden.

6. Erstellung eines Maßnahmenkatalogs für eine Wasserstoffstrategie der Erneuerbaren Energien für Schleswig-Holstein

Alternativantrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1829](#)

(überwiesen am 15. November 2019)

- Verfahrensfragen -

Der Punkt wird von der Tagesordnung abgesetzt.

7. Jahresplanung 2020

Die Ausschussmitglieder nehmen folgende Termine der Terminplanung für das Jahr 2020 zur Kenntnis.

- 20. Februar 2020, 13:00 bis 15:00 (in der Mittagspause der Plenarsitzung) - Gespräch mit der Konzernbevollmächtigten der DB AG
- 5. - 6 März 2020 - Informationsreise des Ausschusses zur ITB Berlin
- 17. - 18 Mai 2020 - Teilnahme an den Fehmarn-Belt-Days 2020

8. Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder nehmen in Aussicht, am 12. Februar 2020 eine ganztägige mündliche Anhörung zum Antrag der Fraktion der SPD, ÖPNV-Tarife kundenfreundlich gestalten, Drucksache 19/1663, durchzuführen.

Zur Beratung über die Vorlage zum Projekt „Knoten Hamburg“, Umdruck 19/3113, sind für die Sitzung am 15. Januar 2020 Vertreter des Bundesverkehrsamtes, des Hamburger Verkehrsamtes und der DB Netz AG eingeladen.

Herr Dr. Witte, Präsident der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, werde in der Sitzung am 11. März 2020 über die aktuellen Sachstände zu den Baumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal berichten.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt den öffentlichen Sitzungsteil um 12:15 Uhr.

9. Bericht der Landesregierung zur Gesamtfinanzierung der S 4 Ost von Hamburg nach Bad Oldesloe

[Vertraulicher Umdruck 19/3287](#)

(nicht öffentlich und vertraulich gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 LV
i. V. m. § 17 Absatz 2 GeschO)

Dieser Tagesordnungspunkt wird in einem nicht öffentlichen und vertraulichen Sitzungsteil beraten (siehe vertraulichen Teil der Niederschrift).

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 12:20 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder
Geschäfts- und Protokollführerin