



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

## **Wirtschaftsausschuss**

19. Wahlperiode - 17. Sitzung

am Mittwoch, dem 27. Juni 2018, 10:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vorsitzende/r

Hartmut Hamerich (CDU)

Andreas Hein (CDU)

Klaus Jensen (CDU)

Lukas Kilian (CDU)

Wolfgang Baasch (SPD)

i. V. von Kerstin Metzner

Thomas Hölck (SPD)

Kai Vogel (SPD)

Kay Richert (FDP)

Volker Schnurrbusch (AfD)

Flemming Meyer (SSW)

### **Weitere Abgeordnete**

Peer Knöfler (CDU)

Sandra Redmann (SPD)

Rasmus Andresen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Bericht zur aktuellen Situation der Marschbahn unter Berücksichtigung der Infrastruktur</b>	<b>4</b>
	Torsten Reh (DB Regio AG, Leiter Region Nord) Michael Körber (DB Netz AG, Leiter Vertrieb/Fahrplan Nord)	
<b>2.</b>	<b>Bericht des Verkehrsministers zu Zugausfällen und Verspätungen auf der Bahnstrecke Hamburg-Flensburg und Kiel-Flensburg</b>	<b>4</b>
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/1091	
	hierzu: Anlage 1 zu dieser Niederschrift	
<b>3.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zur Realisierung der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung Straße und Schiene auf deutscher Seite</b>	<b>17</b>
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/1092	
	hierzu: Anlage 2 zu dieser Niederschrift.	
<b>4.</b>	<b>Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Landesmindestlohns</b>	<b>44</b>
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 19/636	
<b>5.</b>	<b>Landesregulierung der Strom- und Gasnetze endlich auf den Weg bringen</b>	<b>45</b>
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/503	
<b>6.</b>	<b>Entwurf eines Gesetzes zur Einrichtung einer Regulierungskammer</b>	<b>45</b>
	Gesetzentwurf der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/720	
<b>7.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>46</b>

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

Der Ausschuss beschließt einstimmig, die Gutachten und Anlagen im Zusammenhang mit dem [Umdruck 19/1132](#) - Schienenanbindung der Festen Fehmarnbelt-Querung: Übergabe der Gutachten Betriebslärm und Erschütterung für PFA 1 (Bad Schwartau-Scharbeutz) - im Sinne des § 17 Absatz 2 der Geschäftsordnung vertraulich zu behandeln und geheim zu halten.

Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

**1. Bericht zur aktuellen Situation der Marschbahn unter Berücksichtigung der Infrastruktur**

Torsten Reh (DB Regio AG, Leiter Region Nord)  
Michael Körber (DB Netz AG, Leiter Vertrieb/Fahrplan Nord)

**2. Bericht des Verkehrsministers zu Zugausfällen und Verspätungen auf der Bahnstrecke Hamburg-Flensburg und Kiel-Flensburg**

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)  
[Umdruck 19/1091](#)

hierzu: Anlage 1 zu dieser Niederschrift

Der Ausschuss behandelt die Tagesordnungspunkte 1 und 2 in verbundener Beratung.

Herr Dr. Rohlfs, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, verweist einleitend auf aktuelle Zahlen zur Entwicklung der Pünktlichkeit des Zugverkehrs in den Netzen West, Mitte und auf der Strecke Kiel-Flensburg (Anlage 1 zu dieser Niederschrift).

Dazu führt er unter anderem aus, die Zahlen zur Pünktlichkeit auf der Marschbahn-Strecke seien nach wie vor sehr schlecht. Ursache dafür seien unter anderem Störungen in der Infrastruktur. Das Ministerium sei in hohem Maß verärgert darüber, dass sich auch nach dem Gespräch am 8. Juni 2018 im Bundesverkehrsministerium, in dem zugesagt worden sei, dass es auf der Strecke nicht mehr zu Zugausfällen aufgrund von Personalmangel kommen werde, keine positive Veränderung gegeben habe. So habe man eine Woche nach dem Gespräch auf der Strecke fünf Zugausfälle aufgrund von Personalmangel konstatieren müssen.

Auch im Netz Mitte könne man bei der Pünktlichkeit nicht von einem zufriedenstellenden Zustand sprechen. Dieses Netz weise ebenfalls Infrastrukturmängel auf, die sich dann auf die Pünktlichkeit der Züge auswirkten. Die DB AG habe angekündigt, Mitte Juni 2018 ein Maßnahmenpaket für diese Strecke vorzulegen. Vielleicht könnten heute die Vertreter der DB Netz dazu schon einige nähere Ausführungen machen.

Im folgenden stellt Herr Wewers, NAH.SH, anhand der den Ausschussmitgliedern vorgelegten Folien (Anlage 1 zu dieser Niederschrift) die detaillierten Zahlen zur Qualität des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein auf den Strecken Netz West, Netz Mitte und Kiel-Flensburg näher dar. In diesem Zusammenhang merkt er an, wichtig sei, immer genau zu differenzieren, wer für die Verspätungen und Ausfälle verantwortlich sei und ob mit diesem Träger dann auch entsprechende Verträge des Landes existierten, sodass auch das Land darauf Einfluss nehmen könne. In vielen Fällen sei beispielsweise die Netz AG verantwortlich, mit der das Land keinen Vertrag habe. Das Land sei in diesen Fällen in seinen Möglichkeiten eingeschränkt, Druck auszuüben, damit schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werde.

Herr Reh, DB Regio AG, berichtet über die aktuelle Situation der Marschbahn unter Berücksichtigung der Infrastruktur. Einleitend nimmt er Bezug auf die im Ausschuss schon dargestellte Problematik der auf dieser Strecke eingesetzten Fahrzeuge. Heute könne er feststellen, dass es in diesem Zusammenhang zu erheblichen Verbesserungen gekommen sei. So sei die Fahrzeugverfügbarkeit wesentlich erhöht worden, da man im Bereich der Instandhaltung weitergekommen sei. Darüber hinaus sei auch die Werkstattverfügbarkeit durch den Wechsel des Standorts nach Husum verbessert worden. Ab Juli werde man dort zusätzlich in Nachtschicht arbeiten, um die aktuell anfallenden Arbeiten noch schneller erledigen zu können.

Ergänzend zu den von Herrn Wewers vorgestellten Folien (Anlage 1 zu dieser Niederschrift) weist er darauf hin, dass sich die Pünktlichkeit auf der Strecke der Marschbahn in den letzten Tagen, die noch nicht in der Übersicht enthalten seien, bei 85 % bewegt habe.

Zur Situation im Netz Mitte erinnert er daran, dass man die vertragsmäßig vorgesehenen Fahrzeuge mit einer Verspätung von drei Jahren vom Hersteller geliefert bekommen habe und dort am Anfang erhebliche Schwierigkeiten im Bereich Software sowie die bekannten Flügel-Probleme bestanden hätten. Beide Schwierigkeiten habe man inzwischen besser im

Griff, sodass er sagen könne, dass auch beim Netz Mitte ein Aufwärtstrend erkennbar sei. Aber auch auf dieser Strecke gelte, dass noch umfangreiche Überarbeitungen anstünden, unter anderem Rollkuren und das Einspielen neuer Softwarepakete. Dennoch setze man auch hier ganz klar auf eine weitere Stabilisierung.

Im Zusammenhang mit dem Thema Personal und Personalengpässe weist er darauf hin, dass bei einem Personalausfall, der erst kurz vor Fahrtantritt bekannt werde, Zugausfälle nie ausgeschlossen werden könnten. Nichtsdestotrotz müsse festgestellt werden, dass es beim Personalbestand durchaus eine Unterdeckung gebe, der inzwischen intensiv gegengesteuert werde. So werde zusätzliches Personal neu eingestellt. In diesem Zusammenhang verweist er auf die schon im Ausschuss vorgestellten Ausbildungsinitiativen mit der ARGE. Die Erfahrungen zeigten allerdings, dass nicht alle Ausgebildeten die abschließende Prüfung schafften.

Herr Körber, Leiter Vertrieb/Fahrplan Nord der DB Netz AG, beginnt seinen Bericht zur aktuellen Situation der Marschbahn mit einer Hintergrundinformation zu den Störungen auf der Strecke an dem Wochenende nach Pfingsten. Hintergrund sei die Prüfung der Strecke und die dabei festgestellten Mängel gewesen, die größer als erwartet gewesen seien und zu der Einrichtung mehrerer Langsamstellen mit einer Geschwindigkeit von lediglich 20 km/h geführt hätten. Dass die DB Netz von der Größenordnung der Schäden im Vergleich zur vorherigen Messung überrascht worden sei, hätte aus Sicht der DB Netz so nicht passieren dürfen. Derzeit werde die nächste Fahrt der Messwagen vorbereitet. Darüber hinaus würden die Schienen jetzt präventiv behandelt, und es sei vorgesehen, etwa 100 km der Schienen durch Fräsen oder Austausch zu erneuern. Das Investitionsprogramm werde unvermindert fortgeführt. So habe man im letzten Jahr etwa 15 km der Gleise auf der Marschbahn erneuert, in diesem und im Folgejahr würden jeweils weitere 15 km erneuert und für das Jahr 2020 seien 20 bis 25 km vorgesehen.

Derzeit werde außerdem geprüft, inwieweit dieses Investitionsvolumen für 2019 und 2020 noch erhöht werden könne, um den Oberbau ebenfalls deutlich schneller erneuern zu können. Mit dem Ergebnis der Prüfung werde etwa Mitte Juli 2018 gerechnet. Diese Zeit werde benötigt, damit man auch gleich valide prüfen könne, inwiefern entsprechende Baumaßnahmen auch baubetrieblich umgesetzt werden könnten. Er berichtet weiter, dass 40 km Gleiseiten gereinigt werden sollten und auch die Bahnübergänge geprüft würden, die eine erhöhte Störanfälligkeit hätten.

Herr Körber geht sodann auf das Netz Mitte näher ein. Dort sei im vergangenen Jahr mit dem Schienenerneuerungsprogramm begonnen worden. Insofern sei der infrastrukturelle Zustand besser als leider derzeit auf der Marschbahn. Dennoch sei er ein wenig überrascht darüber, wie hoch der Bedarf an Maßnahmen auch dort sei.

Zum Netz Nord führt er aus, dass insbesondere die Schleife vor Lindaunis ein stör anfälliges Bauwerk darstelle. Hier sei jetzt eine Erneuerung vorgesehen. Die Vorbereitungen zu diesen Maßnahmen begannen in diesem Jahr, die Inbetriebnahme sei dann für 2021 vorgesehen. Die Brücke sei in diesem Frühjahr einer Revision unterzogen worden, bei der unter anderem auch Schienen ausgetauscht worden seien, sodass die Brücke jetzt wieder funktionsfähig sei. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks sei es zu zwei Störfällen gekommen. In letzter Zeit seien jedoch dann keine mehr aufgetreten. Auch hier sei man also auf einem guten Weg.

In der anschließenden Aussprache zeigt sich Abg. Kilian erstaunt über die Aussage von Herrn Körber, dass ihn das Ausmaß der Infrastrukturmängel im Netz Mitte überrascht habe, obwohl doch in den vergangenen Diskussionen über Zugausfälle und Probleme in allen Netzen im Land auch immer wieder ausdrücklich die Infrastruktur als Ursache benannt worden sei. - Herr Körber erklärt, selbstverständlich seien der DB Netz die Störfälle und auch die Ursachen dafür bekannt. Man habe in den vergangenen Jahren 2015 und 2016 unter anderem deshalb auch ein umfangreiches Schienenerneuerungsprogramm auf den Strecken Hamburg-Kiel und Neumünster-Flensburg durchgeführt. Dadurch sei ein Teil der Mängel der Fahrbahnen, die zu den Problemen geführt hätten, beseitigt worden. Dennoch müsse er heute aufgrund der vorgelegten Übersicht von NAH.SH konstatieren, dass infrastrukturelle Fehler im Vergleich zu anderen Störfaktoren auf der Strecke immer noch relativ hoch seien.

Abg. Kilian begrüßt das Ergebnis des Gesprächs des Ministerpräsidenten mit Herrn Pofalla dazu, dass nun ein Konzept zur Beseitigung der Mängel vorgelegt werden solle. Fraglich sei aber, wie solche Probleme in Zukunft angegangen werden könnten, ob immer gleich der Ministerpräsident eingreifen und entsprechende Gespräche führen müsse. Er bittet darum, dass direkt nach der Vorlage des Konzeptes Mitte Juli der Ausschuss darüber auch informiert und ihm das Konzept unmittelbar zugeleitet werde.

Er möchte wissen, ob auch auf anderen Strecken im Land ähnliche Erkenntnisse zu befürchten seien wie bei der Marschbahn, wenn dort einmal ein Testzug langfähre. - Herr Körber

weist darauf hin, dass sich die Bahn in den vergangenen Jahren in Schleswig-Holstein für die Investitionen zunächst die Hauptachsen vorgenommen habe, das seien die Strecken Hamburg-Kiel und Neumünster-Flensburg. Die Erneuerungsprogramme für diese Strecken seien in weiten Teilen abgeschlossen. Er gehe deshalb davon aus, dass ähnliche Probleme wie auf der Marschbahn auf diesen Strecken nicht zu erwarten seien. Auf der Strecke Lübeck-Neustadt-Puttgarden halte man die Schienen zwar in Stand, hier werde derzeit aber nicht neu investiert, da man die Entwicklung und Entscheidung zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung abwarte. Auch auf der Marschbahnstrecke habe es seit 2016 Maßnahmen zur Sicherung der Infrastruktur gegeben. Er rechne damit, dass das bereits angekündigte Konzept in den ersten beiden Juliwochen vorliegen werde, sodass er davon ausgehe, dass man dem Ausschuss dann am 16. oder 17. Juli 2018 das Konzept auch vorlegen könne.

Abg. Vogel stellt fest, er sei nicht nur verwundert, sondern ein bisschen erbost darüber, dass die Ausfall- und die Verspätungsquote auf allen Strecken im Land immer noch immens hoch sei. Dass man sich vor dem Hintergrund hier hinstellen und sagen könne, man sei auf einem guten Weg, erschließe sich ihm überhaupt nicht. Er habe oft den Eindruck, dass die DB immer noch nicht im Jahr 2018 angekommen sei. So sei die Informationspolitik der Bahn nach wie vor sehr ausbaufähig. Die Infrastrukturmängel auf der Strecke seien seit Langem bekannt. Auch die großen Probleme auf der Marschbahn und die hohe Ausfallquote der Züge dort seien seit Längerem bekannt, und es sei für ihn überhaupt nicht nachvollziehbar, warum die Bahn es immer noch nicht geschafft habe, hier endlich zu einer Beschleunigung des Verfahrens zu kommen, um die Mängel abzustellen. Dazu gehöre auch die Verlängerung der Bahnsteige an einigen Bahnhöfen um zehn bis 16 m, um endlich auch längere Züge auf der Strecke fahren lassen zu können. Das größte Problem auf der Strecke sei jedoch nach wie vor nicht die Kapazität einzelner Züge, sondern die Verlässlichkeit und die Qualität der auf der Strecke verkehrenden Züge. So sei unter anderem die Barrierefreiheit nach wie vor nicht gegeben, die Waggons seien zum Teil 25 Jahre alt, hätten keine Klimatisierung und böten keine Möglichkeit zur Fahrradmitnahme. Auch die personellen Probleme seien der Bahn seit Jahren bekannt, sodass hier hätte frühzeitig Vorsorge getroffen werden können. - Herr Körber führt dazu aus, Hintergrund dafür, dass man erst jetzt auf der Marschbahnstrecke anfangs, verstärkt in die Infrastruktur zu investieren, seien die Entscheidungen vor fünf bis sechs Jahren, im Land streckenbezogen zu investieren und mit anderen Strecken zu beginnen. Vielleicht seien dies falsche Entscheidungen gewesen. Dazu komme, dass die Zeitfenster für Baumaßnahmen auf der Marschbahnstrecke nur sehr klein seien, so habe man immer versucht, die Ferienzeiten baufrei zu halten. Wenn man auf dieser Strecke jetzt mehr inves-



tieren wolle, müsse man sich dazu andere Dinge überlegen. Diese baubetrieblichen Themen müssten sehr intensiv mit der Region besprochen werden. Auch das Thema Stellwerke müsse sehr differenziert betrachtet werden. Auf der Marschbahnstrecke gebe es bereits mehrere moderne elektronische Stellwerke. Letztes Jahr sei in Keitum eins in Betrieb gegangen, ein weiteres für Westerland sei in Planung. Für die Verlängerung der Bahnsteige sei DB Station und DB Service zuständig. Nach seinem Kenntnisstand sei die Inbetriebnahme der verlängerten Bahnsteige für Ende 2019 vorgesehen. Alle erforderlichen Unterlagen für die Verlängerungsmaßnahmen lägen dem Eisenbahnbundesamt inzwischen vor.

Herr Reh führt aus, die DB sei personell insgesamt, also bundesweit, nicht gut aufgestellt, sodass es trotz des großen Konzerns nicht möglich sei, kurzfristig Personal zu verschieben, um bei Engpässen aushelfen zu können. Man versuche deshalb, mit den geschilderten nachhaltigen Maßnahmen hier gegenzusteuern. Berücksichtigt werden müsse auch, dass die insgesamt sehr angespannte Situation auf der Strecke, bedingt durch Baumaßnahmen und sonstige Beeinträchtigungen, auch noch einen zusätzlichen Personalbedarf ausgelöst habe. Die bereits schon vor längerer Zeit initiierte Zusatzausbildung von Lokführern zeige zwar Erfolge, aber auch die Nachführung der ausgebildeten Lokführer benötige eine gewisse Zeit. Dazu komme, dass auch die Tarifabschlüsse, bei denen zusätzliche Urlaubstage ausgehandelt worden seien, zu einem höheren Personalbedarf führten. Manche dieser Entwicklungen seien zwar vorhersehbar, aber trotzdem nicht auszugleichen gewesen, da der Markt des zur Verfügung stehenden Personals leider begrenzt sei.

Herr Reh verweist zum Thema Information der Reisenden auf die Anstrengungen der Deutschen Bahn, hier zu einer Verbesserung zu kommen. Erste Erfolge seien auch bereits zu erkennen. Die Bahn sei dabei, ihr gesamtes Informationskonzept neu aufzustellen. Die Kolleginnen und Kollegen würden in Richtung soziale Medien und Informationsbreite zusätzlich ausgebildet. Die Information über vorhersehbare Störungen sei inzwischen auch auf einem guten Niveau. Nach wie vor tue sich die Bahn aber schwer, wenn es ad hoc zu Problemen komme. Daran werde weiter gearbeitet.

Abg. Andresen betont, dass die Bahnreisenden im Land nach wie vor einer unerträglichen Situation stünden und es immer noch so viele Probleme mit den Bahnstrecken im Land gebe, dass er gar nicht wisse, an welcher Stelle er jetzt anfangen solle, diese zu benennen. Vor dem Hintergrund falle es ihm auch schwer, den Vertretern der DB-Unternehmen heute abzunehmen, dass es in naher Zukunft zu Verbesserungen kommen werde. Insbesondere Herrn

Körper wolle er gern einladen, einmal mit ihm eine Woche lang auf der Strecke Flensburg-Kiel zu pendeln. Die dort auftauchenden Probleme seien aus seiner Sicht nämlich noch schlimmer als die auf der Marschbahn. Er habe den Eindruck, dass Schleswig-Holstein auch ein bisschen Opfer davon sei, das die DB AG in der Vergangenheit andere Prioritäten gesetzt habe. Aus seiner Sicht komme der Konzern auch jetzt, nachdem die Probleme so massiv und offensichtlich seien, seiner Verantwortung nicht nach, denn nach wie vor werde zu wenig getan, um die Probleme zu beheben und in den Griff zu bekommen. Er fordere deshalb die Vertreter der Deutschen Bahn auf, mit nach Berlin zu nehmen, dass es auch eine Welt außerhalb der großen Bundesländer und Hauptstrecken in der Bundesrepublik Deutschland gebe, und daran zu erinnern, dass der Konzern der Deutschen Bahn AG eine Verantwortung für die gesamte Bundesrepublik Deutschland trage.

Herr Körper widerspricht Abg. Andresen darin, dass die Deutsche Bahn die Probleme in Schleswig-Holstein in der Vergangenheit nicht ernst genommen habe. Das zeige schon die in Kiel eingerichtete eigene Organisationseinheit, die sich ausschließlich um die Infrastruktur im Land kümmere. Die Deutsche Bahn sei sich der Sorgen und Nöte der Pendler sehr wohl bewusst. Auch im Gesamtnetz der Deutschen Bahn spiele Schleswig-Holstein eine maßgebliche Rolle, da sich die fehlende Pünktlichkeit einzelner Teile des Netzes natürlich auch auf das gesamte Netz auswirke. Die Deutsche Bahn nehme deshalb die Probleme in Schleswig-Holstein sehr ernst. Gern nehme er das Angebot von Abg. Andresen an, mit ihm einmal eine Fahrt auf der Strecke Flensburg-Kiel zu absolvieren, auch wenn er es wohl nicht einrichten könne, mit ihm eine Woche dort zu pendeln.

Im Zusammenhang mit Nachfragen von Abg. Andresen zur Realisierbarkeit des Fahrplans auf der Strecke Flensburg-Kiel führt er aus, der Fahrplan für diese Strecke sei mit den normalen Regelzahlen und Annahmen gerechnet und als solcher regelkonform aufgestellt worden. Sicherlich sei es so, dass bei eingleisigen Streckenabschnitten eine Strecke insgesamt durch die Kreuzungssituation dann anfälliger für Verspätungen sei als komplett durchgängig zweigleisige Strecken. Konkrete Ausbaupläne für die Strecke Kiel-Flensburg gebe es nicht. Das gelte auch für die Sicherung der Bahnübergänge zwischen Lindaunis und Eckernförde.

Abg. Hölck betont, dass sich die Kritik des Ausschusses und auch der Politik nicht gegen das eingesetzte Personal an der Strecke richte, sondern im Gegenteil anzuerkennen sei, dass sie durch die Verspätungen und den Unmut der Fahrgäste sehr hohen Belastungen ausgesetzt seien.

Abg. Dr. Tietze möchte wissen, ob es Pläne gebe, den Trassenvertrag mit dem Sylt Shuttle plus zu kündigen, da dieser Verkehr durch die für ihn benötigten Rangierkapazitäten zu einer zusätzlichen Verschärfung der Probleme auf der Strecke Niebüll-Westerland führe. - Herr Körber antwortet, bei der Vergabe der Trassen müsse zwischen der Nutzung der Trasse und der Nutzung der Serviceeinrichtungen unterschieden werden. Solange eine Trasse konfliktfrei angeboten werden könne, müsse diese auch diskriminierungsfrei angeboten werden. Auf der besagten Strecke sei es so, dass die Nutzung der Trassen durch den Sylt Shuttle plus nicht zu Konflikten führe. Die Vergabe der Strecke sei also unproblematisch. In den vergangenen Jahren sei es immer gelungen, mit den EVU in Koordinierungsverfahren die Konflikte, die es geben könnte, aufzulösen. Vor diesem Hintergrund gebe es auch keine rechtliche Möglichkeit, Verträge zu kündigen oder die Trassen nicht anzubieten. Völlig richtig sei aber, dass aufgrund der Rangierbewegungen in den Bahnhöfen Westerland und Niebüll eine zusätzliche Belastung in den Knoten entstehe. Dies rechtfertige aber nicht die Versagung einer Trasse beziehungsweise die Kündigung eines Vertrages. - Abg. Vogel stellt fest, die Vereinbarkeit des Sylt Shuttle plus mit den übrigen Verkehren stelle lediglich eine theoretische Machbarkeit dar. Da der Fahrplan in den vergangenen Jahren in der Praxis nie habe auch so gefahren haben können, sollte darüber nachgedacht werden, die Trassen anders zu vergeben. - Herr Körber erklärt, richtig sei zwar, dass dieser theoretische Fahrplan für die Strecke in der Praxis kaum gefahren werden könne, auf der anderen Seite sei aber auch festzustellen, dass durch den Sylt Shuttle plus zwischen Niebüll und Westerland kein zusätzlicher Trassenverbrauch entstehe, da der Sylt Shuttle plus Teil des Autozuges sei und mit diesem mitfahre. Es entstehe durch diesen Zugteil lediglich eine zusätzliche Belastung in den Knoten durch das Rangieren. Das versetze ihn derzeit nicht in die Lage, eine entsprechende Trassenvergabe auch rechtssicher ablehnen zu können. Es sei aus seiner Sicht eher Aufgabe des Trassenanbieters, dieses Produkt dann nicht mehr vorzusehen.

Abg. Dr. Tietze hält es nach wie vor für ein Problem, dass vielen Zuggästen, aber auch den Angestellten der Deutschen Bahn, nach wie vor nicht bekannt sei, dass man Regionaltickets ab einem gewissen Grad der Verspätung auch für Fernverkehrszüge nutzen dürfe. Er bittet darum, dies noch einmal klarzustellen und auch bekanntzumachen. - Abg. Vogel schließt sich der Forderung an, dafür zu sorgen, dass die Information und die Möglichkeit der Nutzung höherwertiger Züge, wenn Regionalzüge verspätet seien oder ausfielen, verbessert und ausgedehnt werde, unter anderem auch dadurch, dass die DB einfach darauf verzichte, ein Zuschlagsticket zu verlangen. - Herr Reh erklärt, er nehme diese Anregung gern mit, da hier offenbar noch Sensibilisierungsbedarf bestehe.

Im Zusammenhang mit der Nachfrage von Staatssekretär Dr. Rohlfs, ob es ein Umdenken der Deutschen Bahn hinsichtlich eines dritten Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg gebe, da er aus den Ausführungen gerade herausgehört habe, dass auch die Deutsche Bahn inzwischen der Auffassung sei, dass es auf dieser Strecke einen Engpass gebe, beantwortet Herr Körber dahin gehend, schon immer habe die Deutsche Bahn eine zusätzliche Bahnsteigkante in Elmshorn befürwortet. Ein zusätzliches Gleis zwischen Elmshorn und Pinneberg müsse jedoch vor dem Hintergrund der Herausforderungen der neuen Fehmarnbelt-Querung gesehen werden. Diesen Entwicklungen wolle man nicht vorgreifen. Ein Umdenken der Deutschen Bahn habe hier also nicht stattgefunden. - Abg. Vogel bedauert es sehr, dass die Bahn nach wie vor den Ausbau der Strecke Mitte ablehne. Aus seiner Sicht mache es keinen Sinn, die weiteren Entwicklungen der Fehmarnbelt-Querung abzuwarten. Schon jetzt schwanke die Anzahl der Güterverkehre auf der Strecke sehr stark. Wenn es möglich sei, versuche man natürlich, die Güterzüge nachts fahren zu lassen. Er gehe deshalb nicht davon aus, dass die Güterzüge, die dann zukünftig vielleicht auf die Fehmarnbelt-Querung wechselten, tagsüber zu einer großen Entlastung der Strecke führen werden. Er bitte eindringlich darum, jetzt hier endlich in Planungen für ein drittes Gleis einzusteigen, um eine Entlastung für die Strecke zu erreichen. - Herr Körber weist darauf hin, dass die Maßnahme des dritten Gleises für die Planungen auf Bundesebene durch das Land, nicht durch die DB, angemeldet worden sei. Wenn das Eisenbahnbundesamt hier zu einer anderen Auffassung als die DB komme, werde man sich dieser Aufgabe stellen. Im Übrigen werde die Situation auf dieser Strecke auch in der für das dritte Quartal 2018 erwarteten Knotenstudie Hamburg mit einfließen. Diese Maßnahme sei in der Bewertung und Begutachtung mit enthalten. - Staatssekretär Dr. Rohlfs merkt an, für ihn passe die Aussage, man müsse jetzt Planungsfehler aus der Vergangenheit wieder gutmachen nicht mit der Aussage zusammen, weiter darauf verzichten zu wollen, ein drittes Gleis zwischen Pinneberg und Elmshorn einzuplanen. Damit sei man aus Sicht der Landesregierung dabei, in ein neues Planungsversäumnis zu laufen, das sich dann in der Zukunft entsprechend auswirken werde. Er kündigt an, zu diesem Thema im Gespräch zu bleiben und als Landesregierung massiv einzufordern, dass auf dieser Strecke etwas passiere.

Abg. Richert hat kein Verständnis dafür, dass sich die Vertreter der Deutschen Bahn jetzt über das Ausmaß der Probleme und der Baufähigkeit der Strecke überrascht zeigten. Wenn ein Unternehmen für eine so große Infrastruktur zuständig sei, müsse doch ein belastbares Risikomanagement betrieben werden. Er möchte wissen, was die DB Netz jetzt unternehme, damit in Zukunft ein vorausschauenderes Risikomanagement greife, damit man nicht mehr von der Baufähigkeit der Infrastruktur überrascht werde. - Herr Körber antwortet, selbstver-

ständig gebe es Lebenszyklen für die Anlagen und das Unternehmen nehme auch daran ausgerichtete Steuerungen vor. In diesem Fall sei das Unternehmen jedoch von dem Ausmaß der Schäden überrascht worden, das nicht nur aus dem Alter der Anlage resultiere, sondern vor allem auch mit den Rahmenbedingungen, dem Untergrund der Anlage, dem Marschboden, zusammenhänge. Man werde deshalb jetzt nicht nur die Schienen austauschen, sondern teilweise auch den Untergrund, um so eine größere Haltbarkeit zu erreichen.

Abg. Richert fordert ein verantwortungsvolles Personalmanagement, insbesondere auch für die Marschbahnstrecke. Er habe vor kurzem erfahren, dass dort jeweils nur ein Zugbegleiter pro Zug eingesetzt sei. Für ihn gehöre zu einem verantwortungsvollen Personalmanagement, dass man vor dem Hintergrund der bestehenden Probleme das Personal verstärke, damit nicht eine Person allein diese Schwierigkeiten und auch den daraus entstehenden Unmut von den Fahrgästen zu bewältigen habe. - Herr Reh weist darauf hin, dass die DB Regio AG in diesem Zusammenhang mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in einen intensiven Informationsaustausch gegangen sei. In diesem Zusammenhang seien extra Leute auf die Strecke versetzt worden, die sich um die Probleme kümmerten. Es sei ein eigener Personalfahrplan für das Netz eingerichtet worden, um die Kolleginnen und Kollegen dort nicht allein zu lassen. Es werde sich jedoch nichts daran ändern, dass auf jede Einheit eines Zuges eine Begleitperson komme.

Die Frage von Abg. Richert, ob die DB einen weiteren Sondermalus der Landesregierung akzeptieren werde, beantwortet Herr Reh mit einem Verweis auf seine Anmerkung dazu bei seinem letzten Besuch im Ausschuss: Der Sondermalus für den Februar 2018 sei akzeptiert worden, alle anderen angekündigten Einbehaltungen nicht. Daran habe sich nichts geändert. - Abg. Kilian merkt an, der Ausschuss beschäftige sich jetzt bereits in seiner dritten oder vierten Sitzung innerhalb eines Jahres mit den Problemen auf der Marschbahn. Die Situation habe sich nach wie vor nicht verbessert. Die Bahn sei weit entfernt davon, die geforderte Pünktlichkeitsquote zu erreichen. Vor diesem Hintergrund könne er nicht nachvollziehen, dass der Konzern sich nicht bewege und die Sonderzahlungen des Landes nicht akzeptiere. Er könne nur dringend dazu raten, dass es hier noch zu einer anderen Haltung des DB-Konzerns komme. - Herr Reh erklärt, er verstehe den Ansatz des Landes. Allerdings werde in anderen Zusammenhängen immer sehr viel Wert darauf gelegt, dass die vertraglichen Leistungen auch eingefordert würden. Für den Fall, dass die vertraglich vereinbarte Pünktlichkeit nicht erreicht werde, sehe der Vertrag entsprechende Maßnahmen vor; darüberhinausgehende Strafzahlungen allerdings seien keine vertraglichen Verpflichtungen und müss-

ten deshalb gesondert bewertet und geprüft werden. - Staatssekretär Dr. Rohlfs weist darauf hin, dass es neben den vertraglichen Vereinbarungen auch gesetzliche Ansprüche gebe, die greifen könnten, zum Beispiel Schadenersatzleistung bei Schlechtleistung. Er bedauere es, dass man sich in dieser Frage dann möglicherweise noch einmal vor Gericht treffen müssen. Für die Landesregierung stehe fest, dass auch für den heutigen Tag wieder ein Sondermalus erhoben werde, das Land werde da konsequent sein.

Im Zusammenhang mit weiteren Fragen von Abg. Kilian zur Zusammenarbeit der verschiedenen Unternehmensgruppen der Deutschen Bahn und zu den Verantwortlichen für die Fehler, die offenbar in der Vergangenheit gemacht worden seien, erklärt Herr Reh, er selbst arbeite mit dem Leiter Vertrieb/Fahrplan Nord der DB Netz AG, Herrn Körber, gut und eng zusammen. Man habe ein angenehmes persönliches Verhältnis. Klar sei aber natürlich auch, dass sich keine EVU darüber freue, wenn Infrastruktur nicht zur Verfügung stehe. - Herr Körber räumt ein, dass in der Vergangenheit Investitionen in die Anlagen der Deutschen Bahn nicht zeitgerecht und ausreichend durchgeführt worden seien. Da die Infrastrukturanlagen Lebenszyklen zwischen 15 und 20 Jahren hätten, könne man die derzeitigen Probleme nicht nur den aktuell handelnden Personen anlasten.

Abg. Andresen stellt fest, dass es Mitbewerber, zum Beispiel die AKN, im Land gebe, die auf Teilabschnitten von Strecken in Schleswig-Holstein eine deutliche höhere Pünktlichkeitsquote erreichten. Er fragt, ob die DB-Unternehmen sich damit auseinandersetzen und was ihre Erklärung dafür sei. Enttäuscht habe er im Übrigen heute zur Kenntnis genommen, dass auf der Strecke Lindaunis-Kiel keine Baumaßnahmen vorgesehen seien. - Herr Körber erklärt, um beantworten zu können, warum die AKN auf bestimmten Strecken vielleicht eine höhere Pünktlichkeit erreiche, müsse man sich die Infrastruktur und die Betriebsprogramme sowie die Einbindung in die Knoten näher anschauen. Er nehme diese Frage gern mit.

Abg. Vogel zeigt sich verwundert darüber, dass die Malus-Zahlung durch die Bahn für den Februar 2018 akzeptiert worden sei, für die Monate Mai und Juni 2018, in denen es zu noch gravierenderen Verspätungen und Zugausfällen gekommen sei, dagegen nicht. Für ihn sei das nicht logisch. Er fragt außerdem nach der Praxis der Auszahlung der Entschädigung an die Fahrgäste. Diese könne aus seiner Sicht noch schneller und unbürokratischer erfolgen. - Herr Reh wiederholt noch einmal, dass es für diesen sogenannten Sondermalus keine rechtliche Grundlage gebe, deshalb könne die Bahn das auch nicht einfach so akzeptieren. - Herr Wewers, NAH.SH, weist darauf hin, dass die Auszahlung der Entschädigung über die DB

Regio, den DB Vertrieb und die DB Dialog abgewickelt werde. Von diesen sei dafür ein eigenes Portal für die Kunden aufgemacht worden. Es sei sinnvoll, dass man die Abwicklung diesen erfahrenen Leuten überlasse und die schon vorhandenen Abo-Daten bei diesen Unternehmen nutze, um die Gelder möglichst unbürokratisch und schnell auszuzahlen. Bislang lägen ihm auch eher positive Rückmeldungen von den Kunden vor. Er nehme jedoch gern diese Anmerkungen aus dem Ausschuss mit, um mit der DB Regio noch einmal über die Schnelligkeit der Abwicklung zu sprechen. - Staatssekretär Dr. Rohlfs ergänzt, die Vorgabe des Landes sei gewesen, dass die Entschädigung innerhalb von zwei Wochen ausgezahlt werde.

Die Frage von Abg. Andresen, ob bei den Stellwerkerneuerungen auch mögliche Veränderungen in der Zukunft mitberücksichtigt würden, beantwortet Herr Körber dahin gehend, bei der Planung und dem Bau der Stellwerke werde zwar nicht berücksichtigt, welche Perspektive es dort vielleicht einmal geben könne, die Stellwerke seien aber alle aufwärts kompatibel, hätten also ausreichend Platz und Kapazitäten, um zukünftig auch noch zusätzliche Infrastrukturen aufnehmen zu können.

Abg. Hamerich zeigt sich sehr unzufrieden mit den Auftritten der Vertreter der DB Unternehmen in den vergangenen Jahren im Ausschuss. Für ihn dränge sich der Eindruck auf, dass immer wieder versucht werde, den Schuldigen für die Probleme woanders zu finden. Auch Aussagen, dass man erstaunt darüber sei, dass der Unterbau zur Marschbahn aus Marschland bestehe und deshalb vielleicht nicht ganz so stabil sei, erstaunten ihn. Er hoffe sehr, dass Mitte Juli 2018 nun ein Zeitplan vorgelegt werde, aus dem ersichtlich sein werde, wann welche Mängel behoben werden könnten. Ihm sei inzwischen eigentlich die Zeit zu schade, im Ausschuss immer wieder das gleiche Thema zu diskutieren und auch die gleichen Antworten von den Vertretern der DB zu erhalten. Er selbst sei aus gutem Grund kein Kunde der Deutschen Bahn, da er zu seinen Terminen pünktlich erscheinen müsse.

Auf eine Frage von Abg. Dr. Tietze führt Herr Körber aus, dass die Inbetriebnahme des Stellwerks in Westerland 2020 vorgesehen sei. Mit den Planungen für das Stellwerk in Niebüll werde jetzt begonnen. Im Zusammenhang mit den angesprochenen Problemen bei Lehnshallig sei derzeit in der Diskussion, den Abschnitt der Ausweichstelle zu verlängern, sozusagen als Zwischenmaßnahme bis zum angestrebten zweigleisigen Ausbau. Man gehe davon aus, dass eine Verlängerung in der Größenordnung von 4 km sinnvoll sei, um dort

fliegende Kreuzungen zu ermöglichen. Im Moment werde geprüft, ob dafür ein Planfeststellungsverfahren erforderlich sei oder man mit einem Plangenehmigungsverfahren auskomme.

Die Frage von Abg. Vogel, was mit dem Restgeld aus der Sondermalus-Zahlung, das nicht an die Pendler ausgeschüttet werde, passieren solle, beantwortet Herr Wewers dahin gehend, aktuell gingen pro Monat etwa 3.000 Anträge auf Entschädigung ein. Damit betrage die Auszahlungssumme derzeit etwa 125.000 € pro Monat. Die Verwendung der übrigen Mittel aus dem Sondermalus sei zwischen dem Land und der NAH.SH immer wieder Thema. Er sei der Auffassung, dass dieses Geld in den Betrieb investiert werden sollte, für mehr Kommunikation und mehr Personal. Diese Themen würden derzeit aber noch besprochen. - Staatssekretär Dr. Rohlf s ergänzt, festzustellen sei, dass die Zahlen noch weiter ansteigen werden. Man befinde sich ja noch in der Anfangsphase der Auszahlung der Entschädigung. Wenn Gelder übrig blieben, müsse man entscheiden, was mit ihnen geschehen solle. Die klare Aussage der Landesregierung sei: Das Geld soll den Menschen auf der Marschbahn zugutekommen.

Abschließend bestätigt Herr Körber auf Nachfrage von Abg. Richert, dass das Maßnahmenpaket, mit dessen Veröffentlichung Mitte Juli 2018 zu rechnen sei, auch notwendige Baumaßnahmen an den Brücken der Strecken in Schleswig-Holstein enthalten werde.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, bittet die Vertreter der Deutschen Bahn, in ihre Häuser und insbesondere auch für die Konzernleitung mitzunehmen, dass die gesamte Politik in Schleswig-Holstein dafür stehe, dass die Probleme auf den Zugstrecken in Schleswig-Holstein, insbesondere auf der Strecke der Marschbahn, umgehend und zufriedenstellend gelöst würden. Man werde nicht weiter hinnehmen, dass man zusätzlich immer mehr Pendler an das Auto verliere, nicht nur deshalb sei der funktionierende Bahnverkehr im Land ein großes Zukunftsthema. Die Strecken in Schleswig-Holstein müssten jetzt endlich auf der Agenda des Konzerns der DB AG an die erste Stelle wechseln.



### 3. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zur Realisierung der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung Straße und Schiene auf deutscher Seite

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)  
[Umdruck 19/1092](#)

hierzu: Anlage 2 zu dieser Niederschrift.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze weist einleitend darauf hin, dass er mit dem Antragsteller, Herrn Vogel, abgesprochen habe, dass die Bahnthemen aus seinem Antrag, [Umdruck 19/1092](#), auf eine Sitzung nach den Sommerferien verschoben werden. Da habe man auch das Thema Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung mit der Bürgerinitiative aus Bad Schwartau auf der Tagesordnung.

Auf Antrag von Abg. Vogel wird über diesen Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll erstellt.

**Abg. Vogel:** Ich gehe davon aus, da Herr Kähler bereits an einem Rechner sitzt, dass wir auch eine entsprechende Visualisierung des Streckenabschnitts, über den wir dort sprechen, bekommen. Ich hoffe, jedenfalls am Ende bekommen wir das digital. Wenn nicht, muss ich ganz ehrlich sagen, fände ich das sehr schade, denn auch in dem Gespräch, was wir miteinander geführt haben, habe ich explizit darum gebeten, dass uns die entsprechenden Pläne vorgelegt werden, damit wir uns bei Ampelregelungen, Straßenregelungen und anderem nicht nur theoretisch austauschen, sondern über die exakt gleichen Planvorstellungen sprechen. - Ich schaue im Augenblick auf der Seite bei Ihnen in sehr ratlose Gesichter. Da muss ich ganz ehrlich sagen: Das tut mir Leid, und auch da bin ich entsetzt, werter Vorsitzender. Denn wir hatten das wirklich abgesprochen, dass dort die entsprechenden Pläne - -

**Vorsitzender:** Wir hatten abgesprochen, dass die aktuelle Information kommt. Wir haben aber nicht abgesprochen, dass hier Pläne gezeigt werden. Ich glaube, da ist ein Missverständnis entstanden. Aber vielleicht können wir das noch einmal bilateral klären.

**Abg. Vogel:** Das nützt mir in dem Moment jetzt auch nichts. Nichtsdestotrotz muss ich sagen: OK, im Zweifel müssen wir dann den Tagesordnungspunkt noch einmal wieder aufrufen. Aber die Zeit spielt etwas gegen uns. Das ist auch der Grund, weswegen wir dieses Thema heute auf die Tagesordnung haben setzen lassen.

Es ist so, dass im Rahmen der Ergänzung, der Planfeststellungsergänzung, vonseiten der Landesregierung Ergänzungen für den Planfeststellungsbeschluss eingereicht worden sind. Die Landesregierung hofft darauf - das tun wir auch -, dass bis Ende dieses Jahres der Planfeststellungsbeschluss ergeht. Wir haben im Rahmen dieser Beratungen dort gelesen, dass es gute Gespräche mit der Firma Scandlines gegeben habe - bezogen auf die Hafenanbindung.

Wir würden jetzt gern von der Landesregierung dargelegt bekommen, zu welchen Lösungen diese guten Gespräche geführt haben. Denn meine Vorstellung ist: In dem Moment, in dem ein Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, ist die Möglichkeit, dann noch zu einer Änderung zu kommen, eigentlich weniger als nuanciert. Das heißt, in dem Moment, in dem die guten Gespräche, die da geführt worden sind, am Ende nicht zu Lösungen geführt haben sollten, die in das Planfeststellungsverfahren eingeflossen sind, wird es am Ende kaum eine Möglichkeit geben, dass die Vorstellungen, die Scandlines, der Kreis Ostholstein und die Stadt Fehmarn dort mehrfach mitgeteilt haben, in dieses Planfeststellungsverfahren einbezogen werden. Das ist auch der Grund, weswegen wir darum gebeten haben, heute darüber zu sprechen, und nicht erst im September, in einer künftigen Ausschusssitzung. Denn dann wären wir schon sehr dicht an der entsprechenden Deadline, dass der Planfeststellungsbeschluss erlassen wird.

**Vorsitzender:** Warten wir doch einmal ab, was uns präsentiert wird. - Ich erteile jetzt Herrn Staatssekretär Dr. Rohlf's das Wort.

**Staatssekretär Dr. Rohlf's:** Ich frage noch einmal, welchen Ablauf wir wählen wollen. Es sind ja ein paar mehr Punkte auf dem Zettel, also auf der Tagesordnung. Wir müssen ein bisschen unterscheiden, denn wir reden, wenn wir über das Thema Fehmarn-Belt, die Planung sprechen, eigentlich über vier Blöcke. Wir haben einmal das Thema Fehmarnsund-Querung. Dazu könnte ich ein paar Dinge sagen. Wir haben das Thema B 207, das ist die Hinterlandanbindungsstraße, wo es seit 2015 einen Planfeststellungsbeschluss gibt, der jetzt im Planergänzungsverfahren war und jetzt erneut vorm OVG verhandelt wird. Das ist das Thema Straße. Dann haben wir das Thema Planfeststellungsverfahren für den Fehmarnbelt-Tunnel. Das ist das Thema, wo das, was wir mit Scandlines besprechen, eine Rolle spielen wird. Und wir haben das Thema Schienenhinterlandanbindung, wo wir uns - wenn ich das richtig verstanden habe - darauf verständigt haben, dass wir das in der nächsten Runde mit Herrn Dr. Brinkmann, dem Bürgermeister aus Bad Schwartau, besprechen.

Wir sind auf alle Themen vorbereitet. Sollen wir das jetzt auf das Thema Fährhafenanbindung und Planfeststellungsverfahren feste Fehmarnbelt-Querung reduzieren? Ich frage das, damit wir nicht aneinander vorbeireden.

**Vorsitzender:** Da das eben eine Fülle von Themen waren und wir möglicherweise auch schon den einen oder anderen Punkt hatten: Was ist jetzt konkret gefordert? Wir können dann auch sortieren und priorisieren.

**Abg. Vogel:** Ursprünglich war genau das gefordert, was Sie gerade beschrieben haben, Herr Staatssekretär. Dann bin ich vor knapp eineinhalb Wochen angerufen worden, ob nicht die Möglichkeit bestünde, bedingt durch die personelle Zusammensetzung, die wir bei der Sitzung im September haben werden, wo auch die DB vertreten ist und auch eine Bürgergruppierung ebenfalls dabei ist, ob wir nicht das Thema Schiene und alles das, was im weiteren Zusammenhang genannt wird, herauslösen können.

Das heißt, die Absprache, die ich mit Herrn Dr. Tietze getroffen habe - im Nachhinein hätte ich sie vielleicht lieber mit Ihnen treffen sollen - war, dass der Bereich Straße, B 207, der Bereich feste Fehmarnbelt-Querung und der Bereich Schienenhinterlandanbindung herausgelöst werden kann. Das, was nicht herausgelöst werden kann, ist das, was ich eben dargelegt habe, das ist der gesamte Bereich des Planfeststellungsverfahrens, alles das, was die Firma Scandlines beinhaltet. Deshalb hatte ich auch entsprechend um eine Einladung der Herren und Damen aus dem Bereich gebeten. - Vielen Dank, dass das geklappt hat, dass Sie hier heute auch zugegen sein können.

Das ist eigentlich das Einzige, was heute Gesprächsgrundlage ist. Im September sollten dann die anderen Punkte beraten werden. Entschuldigung, dass Sie sich jetzt auf deutlich mehr Punkte vorbereitet haben. Aber das war eigentlich bilateral zwischen uns so besprochen worden.

**Vorsitzender:** Ja, ich hatte es so verstanden, dass die Straße heute drankommen und nur die Schiene außen vor bleiben sollen. Vielleicht müsste ich mir demnächst auch Notizen über das machen, was wir da besprechen. Also das Thema Straße sollte heute beraten werden. - Aber das ist ja egal, wir finden jetzt eine Lösung. Das Ministerium ist auf beides vorbereitet. Ich habe verstanden, dass wir zunächst über die Anbindung des Fährhafens diskutieren. Ist das richtig? - Bitte schön, Herr Staatssekretär.

**Staatssekretär Dr. Rohlf:** Es ist ja immer besser, auf mehr vorbereitet zu sein als auf zu wenig. Das ist ja kein Problem.

Zum Thema Fährhafenanbindung Scandlines: Es ist so, dass der Minister selbst sich mehrfach mit Scandlines getroffen hat, nämlich drei Mal. Ich glaube, zuletzt im März 2018 hat es Gespräche gegeben. Er hat sie vor dem Hintergrund geführt, dass wir im Koalitionsvertrag die Regelung haben, dass die Fährianbindung für Scandlines auch vernünftig geregelt werden soll. Ich sage das hier ganz deutlich auch noch einmal in Anwesenheit der Vertreter von Scandlines: Das ist uns wichtig, nicht nur, um zu einer guten Lösung im Planfeststellungsverfahren zu kommen, sondern weil Scandlines mit den entsprechenden Arbeitsplätzen als Wirtschaftsunternehmen in Schleswig-Holstein für uns eine wichtige Rolle spielt. Ich glaube, deswegen haben wir als Landesregierung auch ein großes Interesse daran, hier zu einer vernünftigen und einvernehmlichen Lösung zu kommen. Deshalb haben wir die entsprechenden Gespräche geführt. Es ist in der nächsten Woche - wenn ich das richtig verstanden habe, Frau Druba - auf Arbeitsebene, diesmal unter Einbindung auch der Stadt Fehmarn und des Kreises, am 5. Juli 2018, ein weiteres Gespräch vorgesehen.

Es geht letztendlich im Kern um die Frage der Erreichbarkeit, der Anbindung des Fährhafens, darum, wie man sie im Zusammenspiel mit dem Tunnel vernünftig regeln kann. Es hat hierzu schon einmal Gespräche gegeben, und es ist so, dass die Situation nach dem Ankommen und Entladen der Fähre Richtung Süden mittlerweile geklärt ist. Da kann man einen Haken hinter setzen, das haben wir einvernehmlich geregelt. Worüber wir derzeit sprechen, ist die andere Richtung, also sozusagen die Anfahrt Richtung Tunnel. Dort diskutieren wir mehrere technische Lösungen. Ich muss das hier leider - das ist jetzt vielleicht nicht befriedigend für den Ausschuss - sagen: Wir haben uns mit Scandlines darauf verständigt - das war auch der Wunsch der Firma Scandlines -, dass wir diese Gespräche weiter vertraulich führen und nicht in der Öffentlichkeit anfangen, technische Details zu erörtern. Das ist der Stand der Verhandlungen. Wir befinden uns also in guten Gesprächen. Wir können auch gern anhand von Kartenmaterial - dafür ist Herr Sommerburg mit - die derzeitige Planungssituation erläutern. Das ist keine Frage, den derzeitigen Stand können wir darstellen. Ich bitte aber um Verständnis, dass wir vor dem Hintergrund der laufenden Gespräche hier jetzt nicht gemeinsam mit Scandlines anfangen werden, öffentlich Dinge zu diskutieren.

Was das Thema - Herr Vogel hat es angesprochen - „Ablauf Planfeststellungsverfahren“ angeht: Es ist so, dass auch Herr Meyer, Minister Meyer, bereits angeboten hatte, wenn es

erforderlich sein sollte, dass wir nach einer Einigung mit Scandlines noch eine Änderung der Unterlagen brauchen, dass man dann auch noch nach Fertigstellung des Planfeststellungsbeschlusses und vor Fertigstellung - das ist kein Sonderfall, sondern das ist ein häufiger Fall - die Planunterlagen noch einmal ändert. Das ist kein ungewöhnliches Verfahren, das kann man machen, das ist von der alten Landesregierung damals auch so avisiert worden. Das ist auch aus unserer Sicht das Verfahren, was zeitlich, was den Fortgang des Verfahrens angeht, ein rechtssicheres, aber gleichwohl zügiges Verfahren darstellt, was sozusagen sicherstellt, dass wir den Planfeststellungsbeschluss auf dem derzeitigen Planungsstand erst einmal weiter betreiben, parallel aber Einigungsgespräche führen können. Sollte es erforderlich sein, können wir dann noch einmal in die Unterlagen einsteigen, um den Planfeststellungsbeschluss vor Fertigstellung noch einmal zu ändern. Das ist kein ungewöhnliches Verfahren, das haben wir in vielen anderen Verfahren auch schon so gemacht. Soviel vorweg. - Wir sollten das vielleicht ein wenig strukturieren.

**Vorsitzender:** Ja. Vielleicht können die Kollegen von Scandlines aus ihrer Position einmal darstellen, wie sie das sehen. - Herr Kähler, wollen Sie?

**Herr Kähler, Sandlines:** Ja. Erst einmal herzlichen Dank dafür, dass wir hier sein können, dass wir kurzfristig in diese Sitzung eingeladen worden sind. Das haben wir dann selbstverständlich auch möglich gemacht, hier mit dabei zu sein. Vielleicht am Rande erwähnt: Wir mussten eine Aufsichtsratssitzung dafür verschieben. Das zeigt schon, welche Bedeutung wir dem beimessen. So etwas macht man normalerweise nicht, denn diese Termine stehen monatelang vorher fest. Das nur am Rande. Wir freuen uns, dass wir hier sein dürfen, wir freuen uns auch, dass wir Ihnen dazu ein paar Dinge aus unserer Sicht präsentieren können. Das macht gleich Marco Möller. Wir können zeigen, wie aus unserer Sicht der Sachstand ist. Auch wir haben natürlich Planungsbüros beschäftigt, beziehungsweise sie wurden von uns mit der Frage beschäftigt, wie so etwas im optimalen Fall aussehen kann. Unter optimal verstehen wir schon, dass es selbstverständlich eine optimale Lösung für die Belt-Querung sein muss, aber wir dann dadurch nicht schlechter dastehen wollen.

Es geht immer darum - das ist gerade auch gesagt worden -, vernünftige Anbindungen zu schaffen. Aus unserer Sicht ist die heutige Anbindung nicht zu verschlechtern. Wenn wir dann sagen „gleichberechtigt“, ist das von uns natürlich ein toller Wunsch. Gleichberechtigt bedeutet letztendlich, für beide Seiten ist es eine tolle, vielleicht die goldene Lösung. Wenn wir aber die silberne Lösung mit keiner Verschlechterung bekommen, wäre das auch schon

etwas. Da ist natürlich nach dem Planungsstand heute die Nordrichtung das, was uns querliegt. Die Nordrichtung beinhaltet nach der Planung sehr viele Ampelschaltungen, und das ist bei den Verkehrsmengen, die wir nach einer Öffnung der festen Beltquerung erwarten, im Wettbewerb für uns nicht tragbar.

Aber vielleicht präsentieren wir erst einmal unsere Sicht der Dinge, unseren Sachstand, dann können wir in eine kurze Diskussion einsteigen.

**Herr Möller, Scandlines:** Keine Sorge, wir haben hier jetzt keine große und breite Präsentation vorbereitet, wir haben aber tatsächlich Karten hier (Anlage 2 zu dieser Niederschrift). Dazu sei gesagt: Das sind nicht die offiziellen Planungskarten, die Ihnen Herr Sommerburg sicherlich zeigen könnte, sondern das sind mehr schemenhafte Karten, damit wir wissen, worüber wir reden. Das ist jetzt sozusagen nicht die Detailplanung, sondern das ist die grobe Skizze.

Das ist die heutige Anbindung des Fährhafens Puttgarden (Anlage 2, Seite 2). Wenn wir hier einmal das Luftbild des Hafens sehen und von Norden nach Süden gucken, ist das einmal gedreht. Das ist die langgestreckte Anbindung an die jetzige B 207. Das ist nahezu optimal, würde ich sagen. Es gibt da keine Abzweigung und rein gar nichts. Zur B 207 sei - auch wenn das heute nicht Thema ist - noch gesagt, ihr Ausbau ist Teil der Hinterlandanbindung. Das ist grundsätzlich für uns als Fährhafen eine ganz tolle Sache, weil das bedeuten würde, dass ab hier, der Teil der jetzt zweispurig ist, dann vierspurig ausgebaut und auch direkt in den Hafen führen würde. Leider tut er das nicht, weil diese Planung dann überplant wird durch die Planung der Fehmarnbelt-Querung, wozu ich jetzt komme. Das ist sozusagen unser großes Problem mit der B-207-Planung.

Ansonsten sind wir natürlich sehr einverstanden, wenn damit auch unsere Hinterlandanbindung ausgebaut wird. Aber das tut sie nicht, denn das ist der Planungsstand, wie wir ihn jetzt nach der Planänderung, die wir vorhin angedeutet haben, vorfinden (Anlage 2, Seite 3). Planänderung war insbesondere dieser Teil hier, die südgehende Einfahrrampe auf die B 207. Da hat tatsächlich im Vergleich zum ursprünglichen Plan eine Verbesserung stattgefunden. Der sah ursprünglich vor, dass hier über eine Nebenstraße auf die K 49 - das ist diese Straße hier - mit einem Linksabbieger abgebogen wird und dann noch einmal mit einem Rechtsabbieger auf die B 207. Das ist jetzt durchaus verbessert worden. Und wie Herr Kähler das schon angedeutet hat: Das ganz große Problem ist der nordgehende Verkehr.

Das ist hier, wenn ich von der B 207 komme, die Tunneltrasse, die schwarze Linie. Die rot gestrichelte Linie ist der Fährverkehr. Das heißt, ich fahr an dieser dann neu geschaffenen Anschlussstelle Puttgarden ab und komme hier auf einen Linksabbieger, auf letztlich schon ein Bauwerk - also das ist hier ein großes Überführungsbauwerk über die B 207 -, und ich muss dann über die erste Ampel. Das ist wahrscheinlich auch schon die kritischste Stelle, weil hier insbesondere auch der Frachtverkehr an einer leichten Erhebung einmal halten und wieder anfahren muss, um dann hier in den Hafen hineinzufahren. Und hinaus - was ich vorhin schon gesagt habe - geht es über diese Einfahrrampe.

Vielleicht noch einmal gesagt: Wir sind froh, dass zumindest diese Änderung erreicht worden ist. Das ist aber nicht das, was wir gefordert haben. Herr Kähler hat es vorhin schon angedeutet, die Wunschlösung ist eine andere. Nur einmal ganz kurz: Das ist jetzt auch nichts, was wir jetzt erst mit dem Ministerium besprochen haben, sondern das ist das, was schon immer da war. Also, die beiden Varianten (Anlage 2, Seiten 4 und 5), die ich jetzt ganz kurz zeige, sind die beiden Varianten, die wir seit Beginn des Planfeststellungsverfahrens gefordert haben, weil wir gesagt haben: Okay Leute, so geht das nicht, wie ihr das plant!

Ganz kurz gesagt, warum das so ist, warum die Anbindung so schlecht ist: Das liegt daran, dass die ursprüngliche Planung keinen Fährverkehr vorgesehen hat. Das heißt, sie wurde anforderungsgerecht - wie man das so schön nennt - geplant, aber nicht den Anforderungen eines Fährverkehrs entsprechend, sondern den Anforderungen folgend, diesen Hafen dort irgendwie zu erreichen. Insbesondere diese südgehende Rampe, die jetzt dort eingezogen worden ist, hat das tatsächlich berücksichtigt. Es wurde gefragt: Was würde passieren, wenn 300 Fahrzeuge - das ist eine Größenordnung, die wir im Sommer durchaus erreichen können - innerhalb von drei oder vier Minuten die Fähre verlassen und auf die B 207 wollen? Was würde dann passieren? Dann würde nach der alten Planung - - Das ist das, was man hier sozusagen angepasst hat.

Nordgehend: Auch dort gibt es eine „Pulkung“ von Verkehren, insbesondere, je dichter man an die Anfahrt herankommt. Auch wenn die natürlich nicht ganz so stark ist wie bei einer Fähre, die entladen wird. Aber grundsätzlich ist das Thema Ampelanlagen da immer besonders kritisch. Das ist - wie Herr Kähler es gesagt hat - mit der Lösung einfach nicht gegeben, dass es keine Verschlechterung gibt. Wenn man nordgehend über drei Ampeln fahren muss, vorher noch einen großen Linksabbieger hat, ist das einfach eine Verschlechterung gegenüber dem Zustand, den wir jetzt haben.

Das sind die zwei Varianten. Ich will gar nichts dazu sagen. Die erste Variante ist sozusagen die 1-plus-Variante für Scandlines: Die B 207 führt nach wie vor direkt in den Hafen, und die feste Querung wird über Anschlussstellen entsprechend angebunden. Die zweite Variante ist sozusagen das Gegenteil, letztlich so, wie es heute ist. Die B 207 führt in die feste Fehmarnbelt-Querung, der Hafen wird aber über zwei Anschlussstellen, nicht über diesen Linksabbieger nordgehend, den wir jetzt haben, sondern über eine richtige Teilanschlussstelle angebunden. Das sind die beiden Varianten, die wir von vornherein in das Verfahren eingebracht haben, die von den Vorhabenträgern abgelehnt werden, weil sie sagen: Das ist nicht notwendig. Das ist nicht vom Ministerium abgelehnt worden, sondern von den Vorhabenträgern. Sie sagen: Das ist nicht notwendig, und das, was wir geplant haben, ist ausreichend.

Auch noch einmal erwähnt: Wir sind selbstverständlich sehr froh und glücklich darüber, dass wir diese Gespräche führen, die auch schon zur Verbesserung der Anbindung geführt haben. Die erste Karte, die wir gezeigt haben, ist letztendlich das, was im Koalitionsvertrag vereinbart worden ist, nämlich dass die Hafenanbindung in Puttgarden vernünftig geregelt wird. Das ist immer noch Stand der Dinge. Daran hat sich Nullkommanull geändert.

Wir stehen also noch an dem gleichen Punkt, obgleich wir Gespräche führen. Ich muss von unserer Seite sagen: Der Ausgang ist da noch ungewiss, weil wir noch keine Lösung gefunden haben. Wenn ich jetzt wieder diese Aussage höre: „Sollte es erforderlich werden, dann können wir umplanen!“, dann ist das für mich gefühlt noch einmal eine kleine Abschwächung gegenüber dem, was wir eigentlich verstanden hatte, nämlich dass dort etwas umgeplant werden soll. Letztlich haben wir nichts in der Hand. Wir müssen uns die Planung angucken, so wie sie ist. Die habe ich Ihnen gezeigt, die ist auch nach wie vor Stand der Dinge. Selbstverständlich freuen wir uns über jede Verbesserung, aber wir müssen auch gucken, dass wir irgendwo eine gewisse Sicherheit haben. Die haben wir an der Stelle letztlich noch nicht, wenn es heißt: Na, wir gucken einmal, ob wir, wenn es erforderlich wird, da etwas umplanen.

Zeitlich muss man sagen, ist das Verfahren Fehmarnbelt-Querung ohnehin ein Problem. Ob ich die Umplanung also jetzt im laufenden Verfahren machen würde oder nach dem Planfeststellungsbeschluss, ist aus meiner Sicht zeitlich nicht der große Unterschied. Herr Sommerburg kann dazu fachlich sicherlich noch sehr viel besser etwas sagen, aber wir sind da ein bisschen im Zwiespalt, ob wir mit dieser Situation - gerade im Hinblick auf den weiteren zeitlichen Verlauf - zufrieden sein sollten. Wir sind da nicht so ganz zufrieden.



Aber auch wir sind selbstverständlich damit einverstanden - das sei auch noch einmal gesagt -, dass wir insbesondere die Stadt Fehmarn und den Kreis, die ebenfalls die gleichberechtigte Anbindung fordern, in diese Gespräche mit einbeziehen. - Das wäre es in Kürze von unserer Seite.

**Vorsitzender:** Gut, eine gewisse Sorge haben wir in Ihrem Wortbeitrag durchaus gehört. Daran, dass Sie für uns extra eine Aufsichtsratssitzung verschieben, merkt man, dass Ihnen das Thema wirklich unter den Nägeln brennt. Das ist ein ganz wichtiges Thema für die Zukunft des Fährbetriebes. - Vielen Dank noch einmal für Ihre Information.

Wollen wir zunächst erst einmal Herrn Sommerburg hören? - Ja. Bitte schön, Herr Sommerburg.

**Herr Sommerburg:** Herr Vorsitzender, ich kann das insofern schon einmal bestätigen, dass wir über die Punkte, die Herr Möller hier vorgetragen hat, über die verschiedenen Varianten, auch im Rahmen der Erörterungstermine gesprochen haben - sowohl bei denjenigen, die wir im privaten Bereich geführt haben, als auch letzten Endes natürlich bei den bekanntgemachten öffentlichen Terminen im vergangenen Jahr. Da haben wir durchaus intensiv diskutiert.

Dort wurde die aus Sicht der Firma Scandlines bevorzugte Planung vorgetragen. Sie wurde allerdings von den Vorhabenträgern - das hat Herr Möller ja auch dargestellt - letzten Endes nur dahingehend berücksichtigt, dass die Abfahrt, also der Fall der ankommenden Fähre mit 300 Fahrzeugen, also der Pulkverkehr, in Fahrtrichtung Süden auf die B 207/A 1 entsprechend optimiert worden ist - entsprechend so, wie das in vielen Gesprächen im Vorwege auch schon einmal angesprochen worden ist. Das hat dort Eingang gefunden. Herr Dr. Rohlf hat es gesagt, aber die Vertreter von Scandlines haben das letzten Endes auch gesagt, dass jetzt in Fahrtrichtung Süden zumindest von einer akzeptablen und letzten Endes einvernehmlichen Lösung gesprochen werden kann. Da sind wir hingekommen.

Thema war tatsächlich immer: Wie sieht der Verkehr aus, der von Süden kommend in Richtung Hafen fährt? Die Vorhabenträger haben in ihren Unterlagen vorgetragen, beziehungsweise in die Unterlagen ist eingegangen, dass die Vorhabenträger von der Aufgabe des Fährverkehrs ausgehen. In diesem Zusammenhang wurden entsprechend die Knotenpunkte so gewählt. Für eine Nachnutzung des Hafens muss man dann natürlich schauen, welche Verkehre kommen dort zutage, beziehungsweise welche Verkehre sind zu erwarten. Tat-

sächlich ist es so, das klang eben auch an, und das wurde auch ein Stück weit schon von Herrn Möller vorgetragen -: Der Verkehr zu einer Fähre, zu einem Hafen, ist natürlich auch vor dem Hintergrund, wie er heute hinsichtlich der regelmäßigen Abfahrtszeiten aussieht, anders zu betrachten als der Fährverkehr aus einem Hafen heraus. Er unterscheidet sich nämlich in der Form, dass die Fahrzeuge im Wesentlichen im freien Verkehr auf den Hafen zufahren, auf die Fähren zufahren, und nicht wie beim Entladen pulkmäßig dort ankommen. Pulkmäßig würden sie vielleicht ankommen, wenn man beispielsweise den Ostuferhafen in Kiel betrachtet, wo es feste Abfahrtszeiten für jede einzelne Fähre ins Baltikum gibt. Da sind die Verkehre zu einer Fähre sicherlich anders als bei einem steten Betrieb, wie er momentan heute an dieser Stelle aussieht. Das zeigen am Ende auch die Beobachtungen.

Insofern haben die Vorhabenträger die Variante jetzt so gewählt, wie sie in den Unterlagen enthalten ist. Wir sind aber gemeinsam in Gesprächen und schauen, was man sonst noch machen kann. Das hängt auch immer noch ein Stück weit von der Nachnutzung des Hafens ab.

Was das Verfahren als solches betrifft, haben die Vorhabenträger natürlich schon die Erwartungshaltung, dass das Verfahren, so wie es jetzt ist, auch zum Abschluss gebracht wird, und man den Weg einschlägt, den man heute schon erwähnt hat, nämlich dass man bei anderen Erfordernissen eine „Planänderung vor Fertigstellung“ des Projektes durchführt. Das ist - wie gesagt - jederzeit möglich. Das haben wir als Vorhabenträger für verschiedene Projekte durchaus auch schon in der Vergangenheit praktiziert. Das ist also nichts ungewöhnliches, das man dann auf veränderte Situationen oder auf neue Erkenntnisse entsprechend vernünftig reagieren kann.

Dieses einzelne Thema würde, wenn man es jetzt in einem weiteren Änderungsverfahren verfolgen würde, schon dazu führen, dass man das, was in dem Gesamtverfahren schon geklärt ist, wieder nach hinten stellt, weil man quasi wieder von vorn anfängt. Insofern haben die Vorhabenträger zu den Verfahrensschritten eine etwas andere Haltung.

**Vorsitzender:** Ja, das ist ein bisschen wie der Spatz in der Hand oder die Katze im Sack.

**Herr Sommerburg:** Wenn wir eine Veränderung der Anschlussstelle dort, der Anschlusssituationsituation der Fähranbindung, in das jetzt laufende Verfahren einbringen, muss das gesamte laufende Verfahren wieder geändert werden. Das heißt also, wir müssen dann ent-

sprechend alle Unterlagen, wie sie da sind, in Gänze noch einmal für diese Änderung dort auslegen. Wir müssen vor allen Dingen auch die Notwendigkeit darlegen, warum das so ist. Wenn wir das Verfahren jetzt zum Abschluss bringen, haben wir erst einmal den Beschluss, und die Details, die dann gegebenenfalls aufgrund anderer Erkenntnisse oder entsprechender Konzepte geändert werden müssen. Sie lassen sich dann insgesamt auch schneller für eine solche Maßnahme umsetzen, weil man nicht das gesamte Projekt, was ein paar Kilometer hat und durchaus auch einen gewissen Umfang an Unterlagen beinhaltet, neu startet, sondern sich tatsächlich nur auf das bezieht und reduziert, was man tatsächlich noch ändern möchte.

**Vorsitzender:** Herr Kähler, Sie hatten sich dazu gemeldet.

**Herr Kähler, Scandlines:** Ja, wir müssen hier zumindest reagieren und mit ein paar Anmerkungen auch unsere Sicht der Dinge mitteilen.

Zum einen zu dem zuletzt erwähnten Verfahren der Planänderung: Dazu haben wir bereits im letzten Jahre - das ist jetzt fast ein Jahr her - noch an die Vorgängerregierung, also vor dem Regierungswechsel, an das Ministerium, geschrieben, dass wir bereit sind, uns an diesen Kosten, in welcher Größenordnung sie dann auch immer entstehen, auch vertraglich bindend zu beteiligen. Dazu haben wir keine Antwort bekommen. Wir haben das seinerzeit an Herrn Nägele geschickt und haben das dann noch einmal in Kopie an Herrn Rohlf's weitergeleitet. Das müsste bei Ihnen auch gekommen sein, davon gehe ich jedenfalls aus. - Ja, er nickt. Insofern ist bekannt, dass die Kosten hierfür von uns durchaus getragen werden können, wenn wir uns über die Inhalte unseres Vorschlages in dem Brief aus Juni 2017 beschäftigen würden. Das dazu. Das würde möglich sein.

Zum anderen zu den zwei Kernpunkten, die von Herrn Sommerburg erwähnt wurden: Einerseits geht es um die Nachnutzung des Hafens. Aus unserer Sicht steht die Nachnutzung für den Zweck, den wir dort betreiben, überhaupt nicht in Frage. Die Nachnutzung ist insofern gesichert, als dass wir mehrfach und immer wieder betont haben, dass wir weiter fahren werden. Die Voraussetzungen dafür sind aus unserer Sicht optimal, aber sie sind eben nicht optimal, wenn man die Straßenanbindung Richtung Norden ansieht. Man kann jetzt sagen, die pulkartigen Verkehre entstünden nur in Richtung Süden. Das ist aber nicht ganz richtig. Die Verkehrsmengen, wenn man sie einmal einzeln betrachtet, sind Richtung Norden sogar größer als Richtung Süden. Das ist einfach so. Das sind etwa 52 % zu 48 % nordgehende

Verkehre. Die kommen nicht im Pulk, aber sie kommen in der gleichen Menge. Und wie ich eben schon sagte, kommen sie auch in einer größeren Zahl. Das würde an der Stelle bei der jetzigen Planung mit den Ampelanlagen zu unerträglichen Staus führen. Wir sind der Überzeugung, wenn man jetzt den Plan ändert, dass wir dann eine vernünftige - darüber wird ja gesprochen - und aus unserer Sicht eben gleichberechtigte Lösung zur Anbindung des Hafens bekommen könnten, zumindest keine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Stand.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. - Jetzt habe ich einige Nachfragen, zunächst Herr Kollege Vogel, und danach habe ich auch noch eine kleine Nachfrage.

**Abg. Vogel:** Sehen Sie es mir nach, Herr Sommerburg und Herr Dr. Rohlf's, dass ich so ein bisschen den Eindruck habe, als wenn man einen Kaufvertrag tätigt, und man kauft die Katze im Sack. Man weiß nicht so hundertprozentig, auf was lässt man sich da ein.

Es ist der Presse zu entnehmen gewesen, es habe „sehr gute Gespräche“ gegeben, es habe eine „sehr weitgehende Annäherung“ gegeben. Vielleicht habe ich eine unterschiedliche Vorstellung darüber, was „sehr gute Gespräche“ dann in dem Moment bedeutet, wenn mehrere Verhandlungspartner an einem Tisch sitzen. Hier ist es ja so, dass Verhandlungspartner am Ende nicht nur Scandlines ist, sondern das sind auch die Stadt Fehmarn und der Kreis, die sich dort ebenfalls eingebracht haben. Im Rahmen des Dialogforums ist eigentlich entschieden worden, dass man dort zu einer einvernehmlichen und am Ende auch gleichberechtigten Lösung kommen soll. Das heißt, dass Scandlines in der Situation gleichberechtigt dort auch weiter fahren kann.

Da fand ich die Formulierung von Herrn Sommerburg schon sehr merkwürdig, weil die auch zweimal kam, dass man hier Begrifflichkeiten wie Nachnutzung nutzt. Die Nachnutzung impliziert von vornherein für mich irgendwie, dass man davon ausgeht, Scandlines wird dort nur noch in einer übersichtlichen Zeit fahren. Die Vorstellung haben zumindest wir vonseiten unserer Fraktion nie vertreten, sondern wir haben immer ein Interesse daran gehabt, dass Scandlines dort weiterhin fahren kann, um eine alternative Strecke anzubieten. Des Weiteren sprechen wir auch über 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für die es da um eine ganze Menge geht. Wenn dann hier öffentlich zweimal über Nachnutzung gesprochen wird, habe ich so ein bisschen den Eindruck, dass die Landesregierung nicht mehr das nachhaltige Interesse verfolgt, dass die Strecke dort weiterhin genutzt werden kann.

Selbst wenn es später irgendwann so sein sollte - das schließen die Vertreter von Scandlines auch nicht aus -, wenn man irgendwann zu der Erkenntnis käme, dass die Strecke dort so nicht nutzbar wäre, besteht die Möglichkeit, gegebenenfalls andere Fährverbindungen anzubieten oder auch andere Nutzungen des Hafens auf den Weg zu bringen. Eine optimale Anbindung des jetzigen Hafenbereichs wäre für alles, was dann gegebenenfalls, mit wem auch immer, käme - auch wenn wir das nicht wollen -, aber wenn es denn soweit käme, sicherlich sehr viel hilfreicher. Ich muss daher sagen, dass ich doch etwas verwundert darüber bin, wenn Sie sagen, Herr Sommerburg: Ja, da sind verschiedene Änderungen möglich, und es wäre sehr viel einfacher, das möglich zu machen, wenn das Planfeststellungsverfahren dann dort realisiert ist. Ich frage mich nur, warum Sie das dann nicht jetzt schon möglich gemacht haben, also von vornherein. Denn die Vorstellungen der Firma Scandlines kenne ich in dieser Art und Weise schon seit zwei oder drei Jahren. Es ist nicht so, dass diese erst innerhalb des letzten Vierteljahres „aufgeploppt“ sind. Ich weiß, dass ich irgendwann einmal im Jahr 2013 oder 2014 mit Ihnen gemeinsam mit der Fähre unterwegs gewesen bin. Damals haben Sie uns schon Pläne in ähnlicher Art und Weise präsentiert.

Ich kann nicht so ganz nachvollziehen, dass man sagt, alles, was an Änderungen gegebenenfalls später kommt, ist völlig problemlos möglich einzuarbeiten. Dann ist also das, was Scandlines sich als Änderung vorstellt, auch möglich, in dem Moment, wenn das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen und auf den Weg gebracht worden ist? Sie sagen, das, was Scandlines uns hier präsentiert, wäre in dieser Art und Weise möglich? Es ist dann aber doch ungewöhnlich, dass man das dann nicht schon im Vorwege und von vornherein mit eingearbeitet hat.

Die andere Frage, die ich vorhin schon hatte: Stehen Sie weiterhin zu einer gleichberechtigten Anbindung des Hafens für Scandlines, genauso wie für den Tunnel? Das kann ich der augenblicklichen Planung so nicht entnehmen. Das war aber eine Forderung, die sich aus dem Dialogforum so ergeben hat und wo ich den Eindruck gewonnen hatte, dass die Landesregierung - sowohl die letzte als auch die neue Landesregierung - dem positiv gegenübersteht.

**Staatssekretär Dr. Rohlf:** Zunächst einmal tut es mir Leid, auch im Namen der Landesregierung, wenn jetzt durch diese Begrifflichkeit, die ich nicht wiederholen möchte, hier Irritationen entstanden sind. Ich glaube, ich habe in meinen einführenden Worten deutlich gesagt: Wir stehen da zu dem Fährhafen. Uns ist auch die Firma Scandlines als Arbeitgeber wichtig.

Es gibt auch das Bekenntnis im Koalitionsvertrag dazu, das vernünftig regeln zu wollen. Es ist völlig klar, dass wir fest davon ausgehen, dass Scandlines diesen Fährhafen weiterhin betreiben wird, sonst würden wir uns diese Mühe auch überhaupt nicht machen. Das einmal vorher als klares Statement.

Ansonsten: Ja, wir sind in guten Gesprächen. Vielleicht können die Kollegen von Scandlines das auch noch einmal bestätigen. Aus meiner Sicht gehört zu guten Gesprächen auch, dass man jetzt nicht anfängt, hier die Details zu diskutieren. Ich glaube, das ist auch in unserem gemeinsamen Interesse.

Natürlich muss doch erst einmal die Einigung in der Sache erfolgen, bevor ich dann weiß, was daraus für das weitere Verfahren folgt. Über das Thema, dass man diesen Weg „Planänderung vor Fertigstellung“ nimmt, gibt es - glaube ich - gar keinen Dissens. Dieser Weg ist schon einmal gemeinsam in Aussicht genommen worden. Dass das der zügigste Weg ist, dass hat Herr Sommerburg eben bestätigt.

Ich sage einmal eines: Wir wollen auch ehrlich sein, wir haben an dieser Stelle natürlich zwei unterschiedliche Interessenlagen. Sie hatten gesagt, die Kosten für die Umplanung würden Sie übernehmen. Das ist richtig. Das Problem ist aber, dass es nicht in erster Linie um die Kosten geht, sondern unsere Herausforderung ist die Zeit. Das ist unsere Herausforderung. Das ist nicht jedermanns Herausforderung, aber die Herausforderung für unser Ziel ist die Zeit, den Planfeststellungsbeschluss jetzt zügig fertig zu bekommen.

Ich sage es einmal so: Es ist völlig legitim - wir sind das Wirtschaftsministerium -, dass Sie dazu eine andere Zielsetzung haben. Je länger der Tunnel noch nicht da ist, umso länger können Sie da noch besser und profitabler Ihre Linie betreiben. Das kann man Ihnen auch nicht vorwerfen. Das ist auch völlig in Ordnung. Aber da haben wir unterschiedliche Interessenlagen. Das muss man auch ganz deutlich sagen.

Gleichwohl wollen wir eine vernünftige Regelung für diese Anbindung finden. Wir haben da noch keine Lösung, das ist richtig, Herr Vogel. Auch das sage ich hier ganz deutlich. Aber wir hoffen, dass wir die noch finden werden. Deshalb sind wir in Gesprächen und haben die Gemeinden in die Gespräche eingebunden. Insofern wird deutlich: Ich kann doch jetzt nicht das ganze Planfeststellungsverfahren stoppen, weil ich denke, dass ich noch eine Lösung

bekommen werde, von der ich jetzt noch nicht weiß, wie sie aussehen wird. Es ist in so einem Planungsprozess vollkommen normal, dass man das auf diese Weise macht.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Also Sie haben nicht Nichts, sondern eine halbe Lösung haben Sie schon, so wie ich es verstanden habe, zumindest bei der Fahrtrichtung - -

**Staatssekretär Dr. Rohlf:** Entschuldigung. - Herr Vogel, eins muss ich auch noch einmal sagen: Auch wenn Sie schon seit 2013/14 Gespräche führen, muss ich sagen, wir sind erst seit einem Jahr in der Verantwortung.

(Abgeordneter Vogel: Das habe ich Ihnen auch nicht vorgeworfen!)

Wir haben in der Zeit allein auf Ministerebene schon drei Mal mit Scandlines gesprochen, aber - das gehört auch zur Ehrlichkeit - wir haben da noch nicht den abschließenden Konsens gefunden. Das ist so.

**Vorsitzender:** Vielen Dank noch einmal für die Klarstellung. - Kollege Kilian.

**Abg. Kilian:** Ich habe eine Frage an den Kollegen Vogel. Ich erinnere mich daran, dass die SPD in einer Landtagssitzung einen Dringlichkeitsantrag eingebracht und einen Riesenaufritt gemacht hat, weil sie die Sorge hatte, dass der Planfeststellungsbeschluss später kommt, weil es eine Ankündigung dazu gegeben hat. Jetzt sagen Sie, man sollte die Planung in diesem Bereich ganz anhalten und sagen: Wir machen das ganz neu! Das hätte ja im Zweifel auch - -

(Abg. Hölck: Das haben Sie falsch verstanden, Herr Kollege! Besser zuhören, Herr Kollege!)

- Gut, dann kann das im Zweifel gleich konkretisiert werden. Was wäre denn Ihre Lösung? Denn das dargestellte Vorgehen, dass man im Zweifel das Verfahren fortführt, sich einigt und dann im Nachhinein kleine Änderungen vornimmt, scheint ja mit Abstand das Schnellste zu sein. Es kann ja nicht die Oppositionsrolle sein zu sagen: Wasch mir den Pelz, aber mach

mich nicht nass - möglichst schnell fertig werden, aber bitte alles noch einmal schnell ändern!

**Vorsitzender:** Der Kollege Vogel ist jetzt angesprochen worden. Wir waren aber noch bei den Fachfragen. Herr Möller hatte sich noch einmal gemeldet. Oder war das Herr Kähler? Vielleicht ziehen wir das erst einmal vor, und dann beantworten wir die Fragen untereinander.

**Herr Möller, Scandlines:** Wenn das erlaubt ist, hätte ich jetzt tatsächlich auch einmal eine Frage rüber an Herrn Sommerburg.

**Vorsitzender:** Bitte.

**Herr Möller, Scandlines:** Wir äußern uns nicht zu den technischen Details, das haben wir mit dem Ministerium so abgestimmt. Daran halten wir uns auch.

Wir brauchen ja so ein bisschen Verbindlichkeit. Auf der Suche danach sind wir gerade. Ich bin - das muss ich gestehen; ich möchte hier auch jetzt niemandem in die Parade fahren - schon ein bisschen erstaunt. Dieser Vorgang der Planänderung oder der Nichtplanänderung, die wir jetzt machen, da bin ich jetzt ein bisschen überfragt, wie wir uns das technisch vorstellen.

Also, wir sind im Planfeststellungsverfahren der Fehmarnbelt-Querung beteiligt und haben dort unter anderem das Thema Hafenanbindung eingewandt. Das ist verfahrensseitig bekundet. Wenn wir jetzt sagen: Okay, wir lassen dieses Planfeststellungsverfahren laufen, wir haben dann den Planfeststellungsbeschluss - sagen wir - Ende des Jahres, dann ist das Verfahren abgeschlossen. Und dann reden wir über eine Änderung der Hafenanbindung? Ist mein Verständnis richtig, dass wir dann ein neues Planfeststellungsverfahren machen, was nicht mehr FBQ ist? Denn Sie haben ja gesagt, Sie wollten nicht den ganzen Kram hinten mit dran haben, der uns das verzögert. Das würde doch aber bedeuten, wenn ich das richtig verstehe, dass wir ein gesondertes Planungsverfahren machen, dort im Prinzip von Null starten, weil wir sagen, wir überplanen das jetzt - im Übrigen ein drittes Mal: Es gab die alte B-207-Planung, die durch die FBQ-Planung abgelöst wurde, die dann eventuell durch unsere



verbesserte Hafenanbindungsplanung überplant wird. Ich glaube, das habe ich noch nicht so ganz verstanden.

**Vorsitzender:** Ja, vielleicht können Sie das noch einmal ausführen, Herr Sommerburg.

**Herr Sommerburg:** Wie gesagt, das Instrument heißt Planänderung vor Planfeststellung, und das bezieht sich dann tatsächlich nur noch auf das, was vor Fertigstellung des Projektes geändert wird. - Jetzt bin ich auch schon durcheinander: Also, es heißt „Planänderung vor Fertigstellung“. Das beinhaltet letzten Endes nur den Part, der geändert wird. Man fasst nicht das gesamte Projekt noch einmal an, sondern wirklich nur den einzelnen Teil, den man dort entsprechend ändert. Das sind dann tatsächlich deutlich geringere Abläufe oder nur wenige Abläufe, die man da anfasst. Das ist schlichtweg überschaubarer.

**Vorsitzender:** Okay. - Herr Staatssekretär, ja? - Sie ziehen zurück.

Also ich habe das jetzt so verstanden - vielleicht darf ich noch einmal für alle zusammenfassen -: Sie sagen, Sie sorgen sich, dass Sie aus dem Verfahren der Planfeststellung rauskommen, etwas aufgeben, was Sie als Rechtsposition haben, und hier wird das Angebot gemacht: Lasst uns das zügig planen, aber im Kern lösen wir auch noch den anderen Teil des Problems, nämlich die Neuanbindung, im Nachgang. So habe ich das in Ihrem Sinne rausgehört, dass die Hafenanbindung - - Ein Teil ist schon gelöst, den anderen Teil lösen wir auch, aber wir verzögern jetzt nicht die Planfeststellung, sondern danach gibt es eine Planänderung in dem Sinne.

Kann man darüber nicht so etwas wie einen Letter of Intent abschließen, damit Sie etwas in der Hand haben? Wir sind ja von einer Lösung gar nicht so weit entfernt, so wie ich jetzt den Eindruck auch in dieser Diskussion gewonnen habe. Deshalb ist es gut, dass wir heute noch einmal miteinander geredet haben. Ich habe jetzt hier aber keinen harten Dissens erkennen können, und bin noch einmal sehr dankbar dafür, dass der Herr Staatssekretär das hier noch einmal so deutlich gesagt hat. Es geht also um Vertrauen zwischen den jeweiligen Akteuren. Ich möchte einmal fragen, ob das heute nicht auch ein Weg ist, dass wir uns da mal in die Augen schauen und sagen: Dieses Vertrauen geben wir uns einander?

**Abg. Vogel:** Vertrauen ist gut, aber manchmal sind gegebenenfalls Verträge oder schriftliche Zusagen besser.

Herr Kilian, ich gebe Ihnen recht, wir stehen weiterhin dazu, dass das Planfeststellungsverfahren schnellstmöglich auf den Weg gebracht wird. Das haben wir zu den Regierungszeiten, die wir davor hatten, auch gewollt. Am Ende führen die vielen Vorarbeiten, die da geleistet worden sind, hoffentlich auch dazu, dass Ende 2018 das Planfeststellungsverfahren auf den Weg gebracht wird.

Unabhängig davon war ich davon ausgegangen - und auch, wenn Sie Herr Dr. Rohlf's, recht haben, dass Sie natürlich erst seit einem Jahr die Gespräche führen -, dass der alten Landesregierung und Ihnen bekannt war, was Scandlines an Bedingungen für sich formuliert hat. Diese Bedingungen sind nicht einzig und allein die der Firma Scandlines, sondern soweit ich weiß, genauso die Bedingung der Stadt Fehmarn. Sie will das genauso, weil sie ein hohes Interesse daran hat, dass die Fährverbindung dort weiterhin intakt bleibt.

Deshalb wäre meine Vorstellung ursprünglich ohnehin gewesen, dass - bei dem, was wir uns da anschauen, einem Vorhaben von soundso viel Milliarden €, auf der bundesdeutschen Seite von 1 Milliarde €, und bei allem, was da an Lärmschutzmaßnahmen und sonstigem ansteht - das, über was wir uns jetzt unterhalten, Kleinstkram ist. Aber trotzdem ist es für die Firma unheimlich wichtig. Das will ich damit gar nicht infrage stellen. Aber im Vergleich zum Gesamtprojekt ist diese Straßenanbindung, das, über was wir uns da im Augenblick unterhalten, wahrlich nicht ein riesiger Schritt. Den hätte man vorher gehen müssen. Da wäre meine Erwartungshaltung gewesen, dass man sich mittlerweile dort einvernehmlich geeinigt hätte. Wenn ich von einer weitest gehenden Annäherung spreche - und das hat der Minister in der Zeitung öffentlich geäußert -, dann gehe ich davon aus, dass dort nicht nur bei der Fahrt in Richtung Norden, sondern auch bei der Fahrt in Richtung Süden eine ansprechende Annäherung erfolgt ist.

Wir haben eben wahrgenommen, die Kompromissbereitschaft ist auf alle Fälle da. Geld heilt in hohem Maße auch gewisse Wunden. Sie haben gesagt, Sie seien in hohem Maße bereit, sich finanziell zu beteiligen. Das heißt, Herr Kilian, die Möglichkeit, jetzt schon eine Lösung herbeizuführen und trotzdem das Planfeststellungsverfahren auf den Weg zu bringen, wäre gegeben gewesen. Das ist jetzt aber nicht passiert, deshalb kommen wir da im Augenblick in dem Schritt nicht weiter.

Nein, unser Interesse ist natürlich weiterhin, das Planfeststellungsverfahren auf den Weg zu bringen. Aber wenn vonseiten des Ministeriums dargelegt wird, dass das, was dort gefordert wird - so, wie es der Kollege Tietze eben auch dargelegt hat -, wahrlich nicht der große Schritt ist, der dort erfolgen muss, dann wäre doch ein Letter of Intent oder eine in irgendeiner Art und Weise schriftliche Abmachung möglich - nicht nur zu sagen, wir vertrauen uns gegenseitig, dass wir das Beste auf den Weg bringen. Wenn es das gäbe, wäre Scandlines in dem Moment - glaube ich - auch zufrieden, weil sie dann wüssten: Das, was da besprochen wird, soll kommen.

Ich habe vonseiten des Ministeriums im Augenblick noch nicht gehört, warum das eigentlich nicht kommen darf. Die Frage für mich ist nur: Wir können jetzt sagen, wir gehen davon aus, dass Ende des Jahres der Planfeststellungsbeschluss kommt. Soweit ich aber weiß, wird genau wegen dieses Bildes, was wir da sehen, vonseiten der Stadt Fehmarn dagegen geklagt, wird vonseiten der Firma Scandlines dagegen geklagt, weil sie mit dem dort nicht zufrieden sind. Ob das am Ende dazu führen wird, dass der Planfeststellungsbeschluss Ende des Jahres da ist, oder ob man nicht eventuell im Vorwege hätte versuchen können, Klagegründe abzuräumen, um damit eher zum Ziel zu kommen, das wird man am Ende sehen. Das wissen Sie als Jurist aber gegebenenfalls besser, was am Ende zielkonformer ist. Mein Eindruck ist, dass es besser gewesen wäre, wenn man sich vorher geeinigt hätte, dass das in dem Moment sicher hilfreicher gewesen wäre.

Ich gehe doch davon aus, dass Sie gegen das Vorhaben im augenblicklichen Planungsstand, so wie es im Augenblick besteht, klagen. Vonseiten der Stadt weiß ich das, weil ich da Gespräche geführt habe. Da ist mir gesagt worden, dass da auch Klage eingereicht wird, weil sie ihre Interesse da im Augenblick nicht gewahrt sehen - mit dem, was da im Augenblick vorgesehen ist.

**Vorsitzender:** Ich glaube, wir waren schon einen kleinen Schritt weiter. - Jetzt ist der Kollege Hölck noch einmal dran.

**Abg. Hölck:** Noch einmal zum Verständnis: Der Planfeststellungsbeschluss kann erlassen werden, und nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses kann eine Planänderung vorgenommen werden, und das ist auch rechtssicher?

**Vorsitzender:** Ich glaube, das hat Herr Sommerburg so gesagt.

**Staatssekretär Dr. Rohlf:** Das ist möglich -- -

**Vorsitzender:** Herr Staatssekretär, bitte einmal das Mikrofon benutzen, sonst kann Frau Schönfelder das nicht protokollieren.

**Staatssekretär Dr. Rohlf:** Genau, wir wollen ja protokollieren. Entschuldigung.

**Vorsitzender:** Ja, ein Wortprotokoll, und das wird hier aufgenommen.

**Staatssekretär Dr. Rohlf:** Ja, also. Es gibt ein Schreiben aus dem Jahr 2016 von der Landesregierung, von Minister Meyer, in dem genau dies schwarz auf weiß so dargelegt worden ist, das Thema „Planänderung vor Fertigstellung“. Insofern ist es nicht so, dass das nur irgendwo im Raum wabert, sondern das ist von der Vorgängerlandesregierung schwarz auf weiß so bestätigt worden. Dieses Schreiben war - meine ich - aus dem Jahr 2016, hier steht 2016. Ich glaube, insofern ist ein Vertrauenstatbestand in der Richtung da.

In der Tat kann ich es nur wiederholen: Uns ist in einem Jahr nicht das gelungen, was in den drei Jahren davor auch nicht gelungen ist. Minister Buchholz hat unmittelbar nach dem Regierungsantritt im August 2017 die ersten Gespräche geführt. Da sind wir dabei. Da warten wir auch noch auf Rückmeldungen, da sind wir im Dialog. Es gibt Gespräche, und es gibt auch noch technische Details, die an der Stelle auch noch einmal zu klären sind. Da hatte ich von Ihnen ehrlich gesagt im Vorfeld auch eine andere Wahrnehmung, nämlich das auch aus Ihrer Sicht kein Interesse daran besteht. Natürlich haben wir darauf Rücksicht genommen. Das muss ich so deutlich hier sagen. Wir halten uns deshalb hier mit Details zurück, weil wir das auch als Wunsch von Scandlines wahrgenommen haben, dass das hier nicht coram publico diskutiert werden soll. Daran halte ich mich. So.

Ich kann verstehen, dass das für Sie als Parlamentarier unbefriedigend ist, aber es ist nun einmal so: Wenn man Vergleichsgespräche führt, dann führt man die hier nicht in der Öffentlichkeit.

**Vorsitzender:** So ist das. Das ist sicherlich auch ein wichtiger Punkt. Vielleicht können die Betroffenen dazu noch etwas sagen. - Herr Kähler, Sie hatten sich gemeldet.

**Herr Kähler, Scandlines:** Durch die Diskussionen erübrigen sich dann manchmal auch die eigenen Wortmeldungen. Fakt ist einfach, dass wir in der ganzen Thematik nicht in dem Wissensstand sind, dass wir sehr nah an einer Lösung sind. Das hatten wir eingangs gesagt. Die Lösung ist aus unserer Sicht insofern wichtig, dass wir keine Nachteile gegenüber der heutigen Anbindung haben. Das sehen wir so, und das müssen wir letztendlich so sehen.

Ich möchte noch einmal unterstreichen, warum wir mit Nachdruck sagen, dass wir weiter fahren werden. Ich möchte das an einem ganz einfachen Beispiel kurz erläutern. Man muss letztlich, am Ende des Tages, eine wirtschaftliche Entscheidung treffen. Die haben wir aufgrund der dargestellten Prognosen der festen Beltquerung getroffen, die davon ausgehen, dass sich der Verkehr in kürzester Zeit verdoppeln oder sogar verdreifachen wird. Nun kann jeder selber rechnen, ob es Menschen gibt, die im Pkw oder Lkw sitzen und die weiter die Fähre nutzen werden. Wenn wir den verdreifachten Verkehr haben, brauchen wir nur ein Drittel des Verkehrs der Zukunft, um den Stand von heute zu behalten. Ich will damit sagen: Wir können auch verkraften, dass wir weniger Verkehr haben als heute, aber wir sind davon überzeugt, dass dieser Sogeffekt, durch die feste Belt-Querung aus anderen Verkehrsrichtungen über die feste Beltquerung oder über den Belt den Verkehr zu ziehen, auch zugunsten der Fährlinie ausfallen wird. Es kann keinen Zweifel daran geben, dass beide im Wettbewerb dort bestehen können. Daran kann es keine Zweifel geben. Insofern darf es auch keinen Zweifel daran geben, dass wir eine Lösung brauchen, die eine gleichberechtigte Anbindung beinhaltet. Nichts anderes kann es sein.

Das andere ist sehr technisch, was wir wann machen können. Wir sind zu allem bereit, ob es ein LOI wird, oder ob es andere Ideen gibt, selbstverständlich stehen wir dafür ein. Wir sind auch - wie eingangs schon gesagt - bereit, Kosten für eine Planungsänderung zu übernehmen.

**Vorsitzender:** Ich habe jetzt keine weiteren Wortmeldungen, aber ich nehme wahr, dass Sie bilateral da weiter in Gesprächen sind. Ich glaube, wir haben das hier auch nicht auflösen können, aber es ist noch einmal politisch klar geworden, dass wir das sehr positiv begleiten. Aber es würde jetzt zu weit führen, wir würden hier jetzt noch eine halbe Stunde Verhandlungen führen, das zu lösen. Ich glaube, das ist nicht Sinn der Sitzung des Wirtschaftsausschusses. Deshalb möchte ich jetzt alle Beteiligten einfach einmal fragen - Kollege Vogel hat sich noch einmal gemeldet -, ob wir diese Gespräche nicht doch vertrauensvoll auch weiterhin in Ihre Hände geben sollten. Sie sehen auch, dass alle hier im Ausschuss sehr bemüht

sind, dass das in Ihrem Sinne und in unserem Sinne gut gelöst wird. Ich glaube, es gab hier niemanden, der gesagt hat, er wolle Ihr Anliegen nicht wohlwollend umgesetzt wissen. - Aber, Kollege Vogel, bitteschön.

**Abg. Vogel:** Ich kann mir nur von Wohlwollen nichts kaufen. Das ist das, was im Augenblick - -

**Vorsitzender:** Was möchte die Opposition denn jetzt?

(Abg. Hölck: Nun einmal langsam!)

**Abg. Vogel:** Ich glaube, meinen Redebeitrag kann ich so aufbauen, werter Herr Vorsitzender, unabhängig davon, ob Sie mich unterbrechen oder nicht, wie ich das möchte. Dann können Sie nachher gegebenenfalls als Abgeordneter - nicht als Vorsitzender - noch eigene Kommentare dazu abgeben.

Dieses Einvernehmen, das Herr Dr. Rohlfs vorhin dargestellt hat, würde für mich implizieren, dass vonseiten der Firma Scandlines und von Fehmarn keine Klage gegen das erhoben wird, was wir dort sehen. Das ist aber so. Insofern kann man mit diesem Einvernehmen noch nicht so weit sein.

Auch das, was Sie gesagt haben, ob der Minister dort gegebenenfalls schon einmal eine Zusicherung gegeben hat, ist schwierig. In dem Moment, wenn sich die Firma Scandlines ganz sicher wäre, dass - was sie sich vorstellen - nämlich am Ende eine Gleichberechtigung gewährleistet wäre, dann würde glaube ich niemand dagegen klagen, sondern dann hätten sie am Ende auch ein Interesse daran, dass eine vernünftige Anbindung möglichst schnell realisiert wird. Im Augenblick scheint dieses Einvernehmen definitiv nicht gegeben zu sein, ansonsten würde nicht dagegen geklagt werden.

Da muss ich ganz ehrlich sagen: Da ist die Vorstellung des Ministeriums auf der einen Seite, wir sind auf einem guten Weg, und wir werden uns einigen können, und der Glaube von dem Unternehmen und der Kommune vor Ort auf der anderen Seite augenscheinlich nicht deckungsgleich. Da sehe ich einen ganz massiven Unterschied. Das muss ich sagen, ist auch ein Grund dafür, dass ich das gern noch einmal wieder aufnehmen möchte. Wie gesagt, wir

sprechen über 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für die es um eine ganze, ganze, ganze Menge geht. Die können sich für Wohlwollen überhaupt nichts kaufen.

Neben dem vermeintlichen Einvernehmen, was eigentlich bei der Gleichberechtigung der Hafenanbindung erfolgen sollte, war vonseiten der Landesregierung auch immer eine sogenannte Echtzeitsimulation zugesichert worden, um dort einmal für die Firma Scandlines die Baustellenphase zu simulieren, damit man weiß, welche Konsequenzen sich dort aus der Bauphase ergeben. Ist diese Echtzeitsimulation schon durchgeführt worden? Und wenn diese noch nicht durchgeführt worden ist, wann soll dieses erfolgen?

**Vorsitzender:** Herr Staatssekretär, bitte schön.

**Staatssekretär Dr. Rohlf:** Herr Vogel, Sie sprechen von „Einvernehmen“. Ich habe hier nicht von Einvernehmen gesprochen. Natürlich sind wir in guten Gesprächen; das habe ich gesagt. Wenn ich davon ausginge, dass wir uns nicht einigen können, bräuchte ich die Gespräche nicht zu führen. Wir sind auf einem guten Weg; wir haben noch kein Einvernehmen. Ich habe gesagt, dass der verfahrensmäßige Weg schon vor vielen Jahren so beschritten worden ist, wie er nach wie vor offensteht. Ich weiß nicht, woher Sie den Begriff Einvernehmen nehmen.

Zum Thema Simulation. Auch darüber waren wir im Gespräch. Das kann Herr Sommerburg vielleicht noch einmal bestätigen. Die Simulation muss ja sowieso gemacht werden für die deutsche Seite nach dem Planfeststellungsbeschluss. Wir werben dafür, dass das auch auf der dänischen Seite passiert.

Noch einmal zu unserer Rolle: Wir sind als Ministerium nicht unmittelbar Vorhabenträger. Und wir haben die anderen Vorhabenträger dabei, der LBV ist auch mit Vorhabenträger. Wir sehen uns in einer vermittelnden Rolle und - das ist eine gemeinsame Sichtweise - halten das für richtig. Inwiefern das nachher Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses selbst wird, muss man abwarten; dazu kann ich nichts sagen. Vielleicht kann Herr Sommerburg noch ergänzen.

**Herr Sommerburg:** Zur Simulation: Das bezieht sich letzten Endes auf den Schiffsverkehr. Ich gehe davon aus, dass Sie den meinen. Femern-AS hat zugesagt, wenn der Beschluss da

ist und die Baufirma den Bauablauf beschreiben kann und im Detail kennt, dass auf Basis dessen, nämlich des tatsächlichen Bauablaufs, den sich das Konsortium dort vorstellt, diese Simulation dann entsprechend durchgeführt wird. Das ist zugesagt worden, und dazu steht Femern-AS.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. - Herr Möller hat sich noch einmal gemeldet.

**Herr Möller, Scandlines:** Auf das Thema Simulation bin ich nicht vorbereitet. Ich möchte noch einmal bestätigen, was Herr Dr. Rohlf's gesagt hat. Die Kollegen vom Ministerium sind natürlich nicht Vorhabenträger, sondern Mittler für uns. Das ist beim Thema Hafenanbindung so, und das ist auch beim Thema Simulation so gewesen. Das heißt, der „Dissens“ besteht mit dem Vorhabenträger und Femern-AS. Femern-AS will diese Anbindung nicht. Das hat nichts mit dem Ministerium zu tun und damit, was wir untereinander besprechen, sondern Femern-AS möchte nicht, dass der Hafen gleichberechtigt angebunden wird. Das ist schlicht die schwierige Interessenlage, die dort zutage kommt.

Zu den Simulationen noch kurz gesagt - auch wenn das thematisch jetzt total gesprungen ist -: Wir haben Gespräche geführt, und das Konsortium stimmt ab, was simuliert wird. Das ist genau der Punkt, den wir dort besprochen haben: Wer ist denn das Konsortium, und sind in diesem Konsortium auch Vertreter der Lotsenvereinigung, Vertreter von Scandlines? Wir sind ja arg mit involviert in den Verkehren, da wir ja gekreuzt werden. Das jetzt zu erläutern, würde den thematischen Rahmen sprengen, weil das heute nicht Thema war. Da gab es zumindest auch Gespräche mit dem Ministerium und die Bitte an Femern-AS, sich dazu noch einmal zu äußern. Das ist noch offen.

**Vorsitzender:** In dem Zusammenhang noch eine Nachfrage: Es geht ja auch um Wettbewerbsrecht, das EU-weit einklagbar ist vor dem Europäischen Gerichtshof. Ich habe das immer so verstanden, dass Ihr Geschäftsmodell auch darauf beruht, dass die Qualität des schnellen Anfahrens und schnellen Abfertigungs - wir haben bei unserem Besuch erlebt, wie schnell die Fahrzeuge rauf- und runterfahren - ein wesentlicher Wettbewerbsgrund ist, den Sie erhalten wollen. Wenn ich es jetzt richtig verstehe: Wenn die Qualität Schaden nimmt, weil die im Stau stehen oder im Pulk fahren - das ist ja das, was Sie annehmen -, werden Sie konkrete Wettbewerbsnachteile haben. Das ist doch auch ein Klagegrund vor dem EuGH. Das heißt, Sie haben am Ende doch auch das Thema Wettbewerbsrecht auf der Tagesordnung, oder nicht?



**Herr Kähler, Scandlines:** Ein klares Ja.

**Vorsitzender:** Daher versteht man nicht, wer das schnell will, warum man möglicherweise den Klagegrund nicht wegräumt.

**Herr Kähler, Scandlines:** Es gibt den Grund, und damit ja.

**Vorsitzender:** Gibt es weitere Nachfragen? - Kollege Vogel!

**Abg. Vogel:** Die Begrifflichkeit „Einvernehmen“ kommt aus dem Dialogforum, Herr Dr. Rohlf's. Da ist das Einvernehmen gewünscht worden, und daher stammt auch die Begrifflichkeit der gleichberechtigten Hafenanbindung, die ich in dem Moment, in dem es dort eine gleiche Denke geben würde, als Einvernehmen gleichsetzen würde. Bezogen auf die jetzige Planungssituation vor dem Planfeststellungsbeschluss, der von Ihnen eingereicht worden ist, ist dies von Ihnen nicht auf den Weg gebracht worden. Daraus nehme ich für mich abschließend mit, dass die Landesregierung kein Interesse daran hat, eine gleichberechtigte Hafenanbindung für Scandlines zu realisieren.

**Vorsitzender:** Kollege Kilian!

**Abg. Kilian:** Ich glaube, spätestens an der letzten Wortmeldung merkt man, dass das Interesse der Opposition nicht unbedingt das Interesse von Ihnen ist. Das möchte ich Ihnen ganz klar sagen, auch als Firma Scandlines. Es geht vielmehr darum, den ganzen Vorgang zu chaotisieren und Vergleichsgespräche in einer öffentlichen Ausschusssitzung zu führen. Ich weiß nicht, ob das in Ihrem Interesse ist. Wenn man sich auf einen Weg einigen möchte, auf dem man möglichst zu einer Lösung kommt --

(Abg. Baasch: Guter Anwalt! Der sieht schon die Dollarzeichen! - Unruhe)

- Herr Baasch, wollen Sie sich zu Wort melden? Dann können Sie das gern tun.

(Abg. Baasch: Das macht dann der Kollege Vorsitzender! - Unruhe)

Das zeigt auch ein bisschen das Verständnis, das die Opposition im Umgang mit den eigenen Ministern offensichtlich hat, wenn Herr Vogel sagt, von Zusagen eines Ministers könne man sich nichts kaufen. Die erste Zusage ist offensichtlich durch den Vorgängerminister erfolgt. Wenn man sich von dessen Zusage nichts kaufen kann, dann schauen wir mal.

Die Zusage ist jetzt, dass Vergleichsgespräche geführt werden, dass man auch über Planänderungen nachdenkt und nach dem Planfeststellungsbeschluss Planänderungen vorgibt. Vorhin haben Sie deutlich gesagt, Sie seien durchaus dafür, dass das Verfahren und das Planfeststellungsverfahren möglichst schnell abgeschlossen werden. Der Vorgang wurde vom Ministerium ganz gut dargestellt, dass man die Interessen mit berücksichtigt, dass man intern Gespräche führt. Ich möchte den Beteiligten in der Form mitgeben: Lassen Sie sich nicht vor einen Karren spannen, der möglicherweise gar nicht in Ihre Richtung fährt!

**Vorsitzender:** Ich möchte einmal auf die Zeit hinweisen. Lassen Sie uns jetzt bitte nicht übereinander herfallen. - Herr Hölck!

**Abg. Hölck:** Herr Vorsitzender, das sind wichtige Themen, auch wenn die Mittagspause naht. Im Gegensatz zu Ihnen habe ich Reserven; ich kann noch ein bisschen durchhalten.

(Zurufe)

Das Thema heute ist insofern sehr interessant, als der Begriff „Nachnutzung“ mich stutzig macht. Ich finde den Begriff Nachnutzung verräterisch. Mein Eindruck ist - das ist vorher so nicht bekannt gewesen und bei der alten Landesregierung nie so diskutiert worden -, dass der Glaube an eine Nachnutzung durch Scandlines offensichtlich fehlt. Insofern ist es wichtig und richtig, dies heute diskutiert zu haben. Es muss sich niemand vor den Karren spannen lassen. Es ist das gute Recht eines jeden Abgeordneten, hier auch Vertreter von Scandlines einzuladen. Vielleicht sollten Sie sich einmal an demokratische Spielregeln halten.

(Zurufe)

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich darf noch einmal appellieren, dass wir uns auch mit Blick auf die Mittagspause hier jetzt nicht aufreihen. Herr Sommerburg ist noch dran, und dann gucken wir einmal, dass wir den Tagesordnungspunkt beenden.

**Herr Sommerburg:** Ich bedaure, dass der Begriff Nachnutzung in dieser Form so gefallen ist, der in der Diskussion eher zu Verwirrung geführt hat. Am besten streichen wir den Begriff. Letzten Endes sind wir immer von einer Weiternutzung ausgegangen. Der Begriff Nachnutzung war hier letzten Endes falsch.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, dass Sie das noch einmal korrigiert haben. - Gibt es weitere Wortmeldungen? - Das sehe ich nicht. Ich möchte Ihnen danken, dass Sie heute hier waren, und möchte Ihnen weiter viel Erfolg für Ihre Gespräche wünschen, dass Sie in einem guten Sinne zu einer Einigung kommen, dass möglichst alle zufrieden sind und Sie einen Kompromiss finden. Manche sind ja auch nie zufrieden. Ich wünsche Ihnen auf jeden Fall, dass Sie etwas finden, mit dem Sie eine gute Basis für die Zukunft Ihres Unternehmens haben. - Vielen Dank.

#### **4. Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Landesmindestlohns**

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 19/636](#)

(überwiesen am 25. April 2018)

hierzu: [Umdrucke 19/928, 19/946, 19/952, 19/954, 19/1083, 19/1088,](#)  
[19/1094, 19/1098, 19/1099, 19/1100, 19/1101,](#)  
[19/1108, 19/1119, 19/1123](#)

Der Ausschuss schließt seine Beratungen zu der Vorlage ab.

Mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN, FDP und AFD gegen die Stimme des SSW bei Enthaltung der Stimmen der SPD empfiehlt er dem Landtag die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs.

**5. Landesregulierung der Strom- und Gasnetze endlich auf den Weg bringen**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/503](#)

(überwiesen am 21. März 2018)

hierzu: [Umdrucke 19/904, 19/927, 19/988, 19/1077, 19/1087, 19/1089, 19/1093, 19/1095, 19/1096, 19/1097, 19/1102, 19/1103, 19/1104, 19/1105, 19/1110, 19/1122](#)

**6. Entwurf eines Gesetzes zur Einrichtung einer Regulierungskammer**

Gesetzesentwurf der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/720](#)

(überwiesen am 15. Juni 2018 an den Wirtschaftsausschuss und den Umwelt- und Agrarausschuss)

Der Ausschuss berät über das weitere Verfahren zu den Vorlagen unter den beiden Tagesordnungen in verbundener Beratung.

Einstimmig beschließen die Ausschussmitglieder, zu dem Antrag der Fraktion der SPD, Landesregulierung der Strom- und Gasnetze endlich auf den Weg bringen, [Drucksache 19/503](#), nach der Sommerpause zusätzlich zur bereits durchgeführten schriftlichen Anhörung auch noch eine mündliche Anhörung durchzuführen und in die Anhörung auch den Gesetzesentwurf der Abgeordneten des SSW zur Einrichtung einer Regulierungskammer, [Drucksache 19/720](#), einzubeziehen.

Den Anzuhörenden, die bereits im Rahmen der schriftlichen Anhörung zum Antrag der Fraktion der SPD, [Drucksache 19/503](#), um eine Stellungnahme geben worden sind, soll Gelegenheit gegeben werden, sich im Vorwege der mündlichen Anhörung auch zu dem Gesetz der Abgeordneten des SSW zur Einrichtung einer Regulierungskammer, [Drucksache 19/720](#), schriftlich zu äußern.

Die Anzuhörenden für die mündliche Anhörung zu den beiden Vorlagen sollen von den Fraktionen bis Mitte August 2018 benannt werden.

## **7. Verschiedenes**

Abg. Hölck erinnert an eine von der Landesregierung zugesagte Vorlage im Zusammenhang mit den Beratungen des Ausschusses am 30. Mai 2018 zur Beschaffung von Schienenfahrzeugen mit innovativem Antrieb für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Schleswig-Holstein.

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

gez. Dr. Andreas Tietze  
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder  
Geschäfts- und Protokollführerin