



# **Niederschrift**

## **Wirtschaftsausschuss**

19. Wahlperiode - 61. Sitzung

am Mittwoch, dem 17. März 2021, 10:00 Uhr,  
als Videokonferenz



<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Vorstellung des Gutachtens Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (OdeS)</b>	<b>5</b>
	hierzu: Umdruck 19/5533	
<b>2.</b>	<b>a) Deutliche Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler im SPNV auf den Strecken der AKN und der S-Bahnen</b>	<b>16</b>
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/1243	
	<b>Deutliche Verbesserungen für alle Menschen im SPNV in Schleswig-Holstein</b>	<b>16</b>
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/1335	
	<b>b) Stärkung des SPNV mit einer Regio-S-Bahn für Lübeck und das Umland</b>	<b>16</b>
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/281	
	<b>Schienenknoten Lübeck optimieren - Neues Konzept für die Bäderbahntrasse entwickeln</b>	<b>16</b>
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN und FDP Drucksache 19/339	
<b>3.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand</b>	<b>17</b>
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/5478	
	hierzu: Umdruck 19/5542	
<b>4.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zu den Wirtschaftshilfen</b>	<b>19</b>
<b>5.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zu einer Öffnungsperspektive für die Tourismusbranche in den Osterferien</b>	<b>23</b>
	Antrag der Abg. Regina Poersch und Thomas Hölck (SPD) Umdruck 19/5480	

<b>6.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zu übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der A 7: Ersatzneubau Rader Hochbrücke</b>	<b>28</b>
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/5479	
<b>7.</b>	<b>Tragfähige Förderstrukturen für die Volkshochschulen schaffen - Weiterbildungsgesetz reformieren</b>	<b>31</b>
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/2460	
<b>8.</b>	<b>Gründungsgeist im Land weiter stärken</b>	<b>32</b>
	Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/2509	
<b>9.</b>	<b>Mittel aus nachrichtenlosen Bankkonten für gemeinnützige Zwecke sowie Start-ups nutzen</b>	<b>33</b>
	Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/2335	
	<b>Stiftung zur Verwendung der Mittel aus nachrichtenlosen Konten einrichten</b>	<b>33</b>
	Alternativantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/2578	
<b>10.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zum aktuellen Stand Fehmarnbelt Days 2021</b>	<b>34</b>
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/5477	
	hierzu: Umdruck 19/5428	
<b>11.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>38</b>

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt und in der folgenden Reihenfolge beraten: Tagesordnungspunkte 1 bis 6, 10, 7 bis 9, 11.

**1. Vorstellung des Gutachtens Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (OdeS)**

hierzu: [Umdruck 19/5533](#)

Herr Dr. Rohlf, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, führt einleitend aus, das Gutachten Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein sei in der Historie des Landes und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eine Premiere. Denn erstmals sei es gelungen, den Schienenverkehr in Schleswig-Holstein im Sinne einer Gesamtnetz Betrachtung darzustellen und in Szenarien darzulegen, wie die weitere Entwicklung unter Berücksichtigung der bereits in den letzten Jahren getroffenen Entscheidungen in Bezug auf Streckenreaktivierungen, Taktverdichtungen und so weiter aussehen könne. Das umfassende Gutachten beleuchte alle Ausbaumöglichkeiten und Maßnahmen, die bis zum Jahr 2035 realistisch umgesetzt werden könnten. Selbstverständlich könne im Hinblick auf die Planungsvorläufe und die Mittelbedarfe nicht alles sofort und vermutlich auch nicht schon in den nächsten zehn Jahren realisiert werden. Nichtsdestotrotz sei das Gutachten eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die weiteren politischen Prozesse im Hinblick auf kurz-, mittel- und auch langfristige Bedarfe und Entwicklungen.

Herr Dr. Gille, Projektleiter bei der IVE mbh, stellt das Gutachten Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein (OdeS) anhand einer PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/5533](#), vor.

Abg. Hölck legt dar, er sei überrascht darüber, dass die Koalitionsfraktionen bereits um 10:07 Uhr eine Presseerklärung zum Tagesordnungspunkt 1 der heutigen Sitzung herausgegeben hätten, in der sie sich auf das in Rede stehende Gutachten bezögen, obwohl es - zumindest den Ausschussmitgliedern der Opposition - in seiner Gesamtfassung noch gar nicht vorliege. Insofern würde er es begrüßen, wenn es zeitnah dem gesamten Ausschuss zur Verfügung gestellt werde.

Er erinnere daran, dass Abg. Vogel in einer Kleinen Anfrage, [Drucksache 19/2749](#), unter anderem die Frage aufgeworfen habe, wie die große zeitliche Verzögerung im Zusammenhang

mit dem im Jahr 2019 in Auftrag gegebenen Gutachten zu erklären sei. Darauf habe die Landesregierung geantwortet, Verzögerungen hätten sich durch Abstimmungsgespräche zwischen den Gutachtern, der Fachabteilung des MWVATT und den verkehrspolitischen Sprechern der die Regierung tragenden Fraktionen ergeben, die zum Teil umfängliche Konkretisierungen des Arbeitsauftrags und methodische Schwerpunktsetzungen nach sich zögen. Vor diesem Hintergrund interessiere ihn zu erfahren, ob es üblich sei, dass Regierungsarbeit durch Abgeordnete der regierungstragenden Fraktionen beeinflusst werde.

Abg. Vogel zeigt auf, der Antrag seiner Fraktion mit dem Titel „Deutliche Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler im SPNV auf den Strecken der AKN und der S-Bahnen“, [Drucksache 19/1243](#), sei schon im Jahr 2019 eingebracht und behandelt worden. Damals habe die Koalition mit Zustimmung der SPD-Fraktion beschlossen, dass die entsprechenden Ergebnisse bereits im vierten Quartal 2019 präsentiert werden sollten. Leider sei dies erst heute im Ausschuss erfolgt. Er sei verärgert darüber, dass dies dermaßen lange gedauert habe, ohne dass es eine nähere Erklärung für die Gründe gegeben habe. Hätte er zwischenzeitlich nicht die bereits vom Abg. Hölck erwähnte Kleine Anfrage an die Landesregierung gerichtet, hätten bislang noch gar keine Informationen vorgelegen. In dem Gutachten, das dem Ausschuss noch gar nicht vorliege, seien vermutlich auch Maßnahmen enthalten, mit denen, wenn die Ergebnisse bereits 2019 präsentiert worden wären, vielleicht schon 2020 oder 2021 hätte begonnen werden können.

Auch er könne nicht nachvollziehen, dass sich die Koalition augenscheinlich bei der Erarbeitung des Gutachtens direkt mit eingebracht habe. Inwiefern dies rechtlich überhaupt zulässig sei, sei eine andere Frage. Normalerweise werde ein Gutachten im Auftrag der Landesregierung erarbeitet, ohne dass die verkehrspolitischen Sprecher ihre eigenen Wünsche und Vorstellungen einbrächten. Solange das Gutachten dem Ausschuss nicht in Gänze bekannt gemacht worden sei, sei es ohnehin äußerst schwierig, sich in irgendeiner Art und Weise dazu zu positionieren.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, teilt mit, ihm sei die PowerPoint-Präsentation zu dem Gutachten heute um 8:54 Uhr - ebenso wie den anderen Ausschussmitgliedern - vom Ausschussbüro zugeleitet worden. Insofern habe die Stunde bis zum Beginn der Ausschusssitzung jeder nutzen können, um sich dazu zu äußern. Die einen hätten dies getan, die anderen nicht.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet Frau Rebentisch, Fachgebietsleiterin bei der PTV GmbH, der Umstieg vom Pkw auf die Schiene sei bei den Verkehrsuntersuchungen mitbetrachtet worden. Auch hätten die Gutachter die Wechselwirkungen zum Straßenverkehr untersucht. Des Weiteren sei der Pkw als konkurrierende Verkehrsart zum Schienenverkehr in die gesamten Berechnungen einbezogen worden.

Herr Dr. Siefer, Geschäftsführer der IVE mbH, führt aus, die Gutachter hätten unterstellt, dass die Strecke Uetersen-Tornesch reaktiviert werde und die Züge dann auf der Güterumgebungsbahn bis Barmbek durchgebunden würden. Dadurch könnten auch Reisende aufgenommen werden, die in Tornesch umstiegen. Dieses Angebot biete die Möglichkeit, die City Nord sowie den nördlichen Bereich von Hamburg mit seinen Gewerbegebieten und vor allem auch seinen Dienstleistungs- und tertiären Arbeitsbereichen auf diesem Weg zu erschließen. Dann müssten die Fahrgäste nicht erst den Weg durch die Innenstadt nehmen. Dies bedeute für viele Fahrgäste eine Wegeverkürzung.

Die S1 nach Wedel werde schon heute in der Hauptverkehrszeit im Zehn-Minuten-Takt bedient. Insofern sei die Infrastruktur bereits darauf vorbereitet und auch dazu in der Lage. Der Zehn-Minuten-Takt sei im Planfall 2035 ganztägig unterstellt worden.

Zwischen Kiel und Preetz sei eine zweigleisige Strecke erforderlich, weil auf ihr unterschiedlich schnell fahrende Züge verkehrten und es bislang wegen der nur eingleisigen Kreuzungsbahnhöfe des Öfteren zu Verspätungsübertragungen komme.

Er weist Bezug nehmend auf die Ausführungen des Abg. Vogel hinsichtlich der Erarbeitungszeit des Gutachtens darauf hin, dass das Auftaktgespräch dazu am 6. September 2019 stattgefunden habe. Die Gutachter hätten seinerzeit zum Ausdruck gebracht, dass sie versuchen wollten, es innerhalb eines Jahres fertigzustellen. Das Ziel für die Fertigstellung sei Ende des Jahres 2020 gewesen. Wenn die Beauftragung im September 2019 erfolge, könnten selbstverständlich nicht schon Ende des Jahres 2019 Ergebnisse vorliegen.

Staatssekretär Dr. Rohlf s äußert, das Gutachten diene als fachlich fundierte Grundlage für die darauf aufbauenden weiteren Entscheidungsprozesse. Es zeige auf, welche Möglichkeiten es im SPNV gebe und was sinnvoll sei. Daran schließe sich der Prozess an, die jeweiligen Projekte vor dem Hintergrund der Mittelverfügbarkeit und ihres Nutzens im Zuge einer politischen Priorisierung zu bewerten. Dies erfolge im Rahmen des landesweiten Nahverkehrsplans

(LNVP), an dem schon jetzt gearbeitet werde. Dessen Entwurf solle bis zur Sommerpause erarbeitet, dann einer ersten Kabinettsbefassung zugeführt und dem Landtag nach der Sommerpause vorgelegt werden.

Die heutige Sitzung solle den Ausschussmitgliedern die Möglichkeit eröffnen, fachliche Fragen zu der in Rede stehenden Thematik zu stellen. Er weise an dieser Stelle darauf hin, dass das Gutachten noch nicht abgenommen worden sei. Derzeit würden an der einen oder anderen Stelle noch einige redaktionelle Änderungen eingearbeitet. Insofern bestehe heute die Gelegenheit, auch noch Ideen einzubringen. Nach seiner Fertigstellung werde es selbstverständlich dem Ausschuss zur Verfügung gestellt ([Umdruck 19/5543](#)).

Die Landesregierung sei immer Herrin des Verfahrens gewesen. Bei solch grundlegenden Entscheidungen sei es durchaus üblich, sich mit den regierungstragenden Fraktionen rückzukoppeln. Dies sei das gute Recht der Landesregierung und auch in der Vergangenheit immer wieder gemacht worden.

Abg. Vogel betont, er äußere keine Kritik an dem, was die Gutachter heute vorgestellt hätten. Sie hätten schließlich nur das Ergebnis dessen präsentiert, was in Auftrag gegeben worden sei. Er erinnere aber daran, dass der Staatssekretär im Mai 2019 im Wirtschaftsausschuss dargelegt habe, dass Angebote für das Gutachten eingegangen seien und insofern eine Beauftragung erfolgen werde. Der Antrag seiner Fraktion habe seinerzeit auch die Forderung beinhaltet, die Ergebnisse des Gutachtens bereits im vierten Quartal 2019 zu präsentieren. Insofern sei seine Verwunderung darüber, dass die Ergebnisse erst über ein Jahr später vorgestellt würden, wohl durchaus nachvollziehbar.

Da das Gutachten, das aussagegemäß noch nicht abgenommen sei, in der heutigen Sitzung hätte vorgestellt werden sollen, sei er nach wie vor verwundert darüber, dass dies lediglich in zusammengefasster Form anhand einer PowerPoint-Präsentation getan worden sei.

Er stelle nicht infrage, dass die verkehrspolitischen Sprecher der die Regierung tragenden Fraktionen in die Entscheidungsprozesse eingebunden worden seien. Ein Novum sei allerdings, dass politische Schwerpunkte und Vorstellungen vonseiten der Koalition in das Gutachten eingebracht würden. Dies habe es zu Zeiten der Küstenkoalition in keiner Weise gegeben.



Er erwarte, dass das Gutachten den Ausschussmitgliedern so schnell wie möglich zur Verfügung gestellt werde. Im Augenblick könne er nämlich nicht sagen, weshalb beispielsweise die Strecke Niebüll-Flensburg jetzt stärker in den Fokus gerückt sei. Bis auf die Tatsache, dass sich der Abg. Tietze schon immer für dieses Projekt starkmache und einsetze, wisse er, Vogel, nicht, was in dem Gutachten dazu ausgeführt werde. Die Presseerklärung von heute Morgen beziehe sich ausdrücklich nicht auf die Inhalte der Präsentation durch Herrn Dr. Gille, sondern auf Inhalte des Gutachtens, das die Opposition noch nicht kenne. Insofern hätten die Regierungsfractionen einen Wissensvorsprung, was seiner Ansicht nach mehr als verwunderlich sei.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, legt dar, das Projekt der Reaktivierung der Bahnstrecke von Niebüll nach Flensburg begleite ihn schon seit langer Zeit. Er weise allerdings den Vorwurf zurück, dass er ein persönliches Interesse an dessen Realisierung habe.

Abg. Richert merkt an, das Gutachten stelle ein gutes Werkzeug dar und bilde eine hervorragende Grundlage für eine Attraktivierung des SPNV für die Reisenden. So sollten regionale Faktoren genutzt und die Einspeisung regionaler erneuerbarer Energien ermöglicht werden. Auch werde ein Überblick über mögliche Nachfragepotenziale gegeben. Die Elektrifizierung von Bahnstrecken sei offensichtlich der Schlüssel in vielen Bereichen. Da eine Verbesserung der Mobilität der Menschen in Schleswig-Holstein im Vordergrund stehen müsse, finde er die von der Opposition geäußerte Kritik kleinlich.

Ein wesentlicher Schwachpunkt im Land seien bislang die Ost-West-Verbindungen. Dass die Strecke Niebüll-Flensburg ein Lieblingsprojekt des Abg. Tietze sein solle, werde schon durch die Präsentation widerlegt. Damit sei vielmehr eine Stärkung der Ost-West-Achsen verbunden. Dies sei im Übrigen nicht die einzige Ost-West-Verbindung, die in der Präsentation angesprochen worden sei.

Abg. Kilian hält fest, das typische Gerangel der Opposition gegen die Regierung und umgekehrt könne man zwar machen, begeistere aber sicherlich nur wenige Menschen im Land. Wichtig sei vielmehr, sich seitens der Politik darum zu kümmern, dass es im Land vorangehe.

Ziel des Gutachtens sei, sämtliche derzeitigen Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr näher zu beleuchten. Die einzelnen Verbindungen müssten schlicht attraktiver gemacht werden, damit in Zukunft mehr Bürgerinnen und Bürger vom Auto auf die Schiene umstiegen.

In diesem Zusammenhang spiele auch die Elektrifizierung von Strecken eine wichtige Rolle. Es könne nicht angehen, dass es in Schleswig-Holstein nur so wenige elektrifizierte Bahnstrecken gebe. Vor dem Hintergrund, dass Überschussstrom abgeschaltet und von den Stromkunden teuer bezahlt werde, könne es nicht sein, dass noch so viele Dieselloks durch das Land führen. Insofern sei die gutachterliche Betrachtung, wie, wo und wann im Land eine Elektrifizierung von Strecken möglich sei, äußerst begrüßenswert.

Auch sei es richtig gewesen, in dem Gutachten Taktverdichtungen und Streckenreaktivierungen zu bewerten, weil auch dies zu einer Attraktivitätssteigerung des Schienenpersonennahverkehrs beitrage.

Die Ergebnisse des Gutachtens würden nun im Rahmen eines landesweiten Nahverkehrsplans bewertet, um festzustellen, welche Maßnahmen in welcher Form bis wann umgesetzt werden könnten. Sicherlich sei allen klar, dass die jeweiligen Maßnahmen schon aus finanziellen Gründen nicht von heute auf morgen realisiert werden könnten.

Er könne durchaus nachvollziehen, dass der Opposition die Beteiligung der Regierungsfraktionen bei dieser Thematik nicht gefalle. Er erinnere nur daran, dass die SPD-geführte Vorgängerregierung die Opposition seinerzeit beispielsweise bei der Aufstellung des landesweiten Nahverkehrsplans in keiner Weise beteiligt und sie noch nicht einmal im Ausschuss darüber unterrichtet habe.

Auch weise er den Vorwurf der Opposition zurück, irgendwelche Wunschprojekte der verkehrspolitischen Sprecher der Koalition sollten priorisiert werden. Die Inhalte des Gutachtens könnten von den Gutachtern sicherlich mit Zahlen, Daten und Fakten belegt werden. Insofern mache es wenig Sinn, seitens der Opposition irgendwelche Prozesse an den Pranger zu stellen.

Das OdeS-Gutachten beinhalte sehr viele Vorschläge, habe eine unglaubliche Dichte und betrachte und bewerte alle Maßnahmen, die beim SPNV im Land möglich seien. Seiner Meinung nach müsse das Gutachten jetzt so schnell wie möglich in die Breite gegeben werden, damit man sich konstruktiv mit den einzelnen Maßnahmen auseinandersetzen könne.

Auf weitere Fragen aus dem Ausschuss führt Herr Dr. Gille aus, in dem Strategiekonzept seien Einzelmaßnahmen nicht im Sinne einer Nutzen-Kosten-Betrachtung bewertet worden. Dies sei auch nicht Gegenstand der Aufgabenstellung gewesen. Auch seien in dem Gutachten einzelne Maßnahmen nicht priorisiert worden, insofern auch keine Streckenreaktivierungen. Gleichwohl seien durch die Konzeption dieser Untersuchung die Grundlagen für die nun nachfolgenden Schritte gelegt worden.

Herr Dr. Siefer zeigt auf, in dem Gutachten seien die S-Bahn-Linien betrachtet worden, die nach Schleswig-Holstein hineinführten. Bei der S1 sei ganztags ein Zehn-Minuten-Takt unterstellt worden, ebenso bei der S21 nach Aumühle, die schon heute in der Hauptverkehrszeit im Zehn-Minuten-Takt fahre. Die S3 nach Pinneberg solle weiterhin im Zehn-Minuten-Takt fahren. Dort gebe es eine Überlagerung mit der S4-West, was eine Taktverdichtung bewirke. Sie solle im Abschnitt Elbgaustraße-Pinneberg als Express-S-Bahn geführt werden und von Pinneberg bis Elmshorn wieder alle Stationen bedienen. Südlich der Station Elbgaustraße könne sie nicht als Express-S-Bahn geführt werden, weil es dort wegen der Linien S3, S4 und S21 nicht möglich sei, eine Bahn zu priorisieren.

Im westlichen Bereich sei auch im Zuge der Elektrifizierung der AKN-Strecke von Quickborn bis Kaltenkirchen ein Zehn-Minuten-Takt nach Quickborn beziehungsweise ein 20-Minuten-Takt nach Kaltenkirchen vorgesehen und von den Gutachtern auch nicht infrage gestellt worden. Da in diesem Bereich im Moment bestimmte Maßnahmen umgesetzt würden, mache es keinen Sinn, eventuell anstehende Verfahren mit neuen Zahlen zu verzögern.

Gleiches gelte für die S4-Ost, die sich zurzeit in der Planfeststellung befinde. Dort seien im Vorfeld eine Vielzahl von Untersuchungen durchgeführt worden, wie die Infrastruktur in Abhängigkeit von den geplanten Takten auszusehen habe. Insofern müsse nun erst einmal das, was in den letzten zehn Jahren erarbeitet worden sei, so schnell wie möglich umgesetzt werden, damit die Reisenden Ende dieses Jahrzehnts in den Genuss der S4 kämen.

In Bezug auf die Bewertung bei der Reaktivierung von Strecken hätten die Gutachter völlig freie Hand und keine Vorgaben gehabt. Sie hätten geprüft, wo genügend Fahrgastpotenziale vorhanden seien, damit es sich lohne, auch ein entsprechendes Angebot auf der Schiene vorzuhalten. Die Strecken, die für eine Reaktivierung vorgeschlagen worden seien, würden im

Durchschnitt von deutlich mehr als 1.000 Reisenden pro Tag genutzt. In anderen Bundesländern würden Strecken sogar dann reaktiviert, wenn täglich mit lediglich 700 bis 800 Reisenden zu rechnen sei.

Frau Rebentisch weist darauf hin, dass auch die Grenzpendler Richtung Dänemark in die Berechnungen eingeflossen seien, nämlich zum einen bei den Grundlagendaten und zum anderen in dem gesamten Berechnungssystem. Des Weiteren sei dieser Parameter in den Ergebnisauswertungen enthalten.

Abg. Hölck bringt zum Ausdruck, er sei über die Vorgehensweise sehr verärgert, weil es um etwas Grundsätzliches gehe. Selbstverständlich wollten alle Abgeordneten das Land voranbringen. Dafür sei es aber auch notwendig, dass alle die gleichen Grundlagen hätten. Dies sei hier nicht gegeben. Den Abgeordneten der Koalition sei offensichtlich das Gutachten beziehungsweise zumindest eine Vorabversion bereits bekannt, den Abgeordneten der Opposition hingegen nicht.

Wenn sich der Abg. Richert in einer Presseerklärung auf das Gutachten beziehe, das von der Landesregierung noch nicht einmal abgenommen worden sei, dann sei dies eine Irreführung der Öffentlichkeit. Insofern sei die Kritik der Opposition nicht kleinlich, sondern völlig berechtigt. Die Mauschelei habe mittlerweile einen unerträglichen Umfang angenommen. Er spreche sich dafür aus, die Diskussion für heute zu beenden und sie erst dann zu führen, sobald das Gutachten verumdruckt worden sei.

Abg. Richert entgegnet, er habe sich in seiner Presseerklärung ausschließlich auf Sachverhalte bezogen, die in der Präsentation genannt würden, die alle Ausschussmitglieder heute Morgen per E-Mail erhalten hätten. Insofern frage er sich, ob dieses Vorbringen wieder einmal eine ritualisierte Kritik der Opposition sei. Auch dränge sich der Eindruck auf, als ob die Opposition die in dem Gutachten enthaltenen Aspekte nicht begrüße, weil sie sich jetzt mit derartigen Kleinigkeiten befasse.

Abg. Hölck erwidert, in der Presseerklärung werde unter anderem ausgeführt, mit dem vorliegenden Gutachten werde auf einen Blick gesehen, mit welchen großen und kleinen Schrauben der Schienenverkehr in Schleswig-Holstein nach vorne gebracht werden könne. Diese Aussage beziehe sich auf das Gutachten und nicht auf die gezeigte Präsentation. Zweifelsohne sei die Einsparung von CO<sub>2</sub> etwas Positives, wofür sich auch die SPD starkmache.

Aber in Bezug auf die Vorgehensweise gehe es um politische Hygiene, die nicht eingehalten worden sei. Dies kritisiere seine Fraktion zu Recht.

Abg. Richert meint, jeder wisse, was er in seiner Presseerklärung habe zum Ausdruck bringen wollen. Natürlich hätte er sie etwas deutlicher schreiben und auf die Präsentation zu dem Gutachten Bezug nehmen können. Seiner Ansicht nach sei es aber schon sehr kleinlich, auf solchen Begrifflichkeiten herumzuhacken. Auch sei es nicht üblich, in einer Presseerklärung solche dezidierten Abstufungen zu machen.

Abg. Vogel bringt vor, die Aussage in der Presseerklärung, damit habe man zum ersten Mal eine wirklich umfängliche Übersicht über die Mobilitätsnachfrage im Land und welche Maßnahmen welche Effekte hätte, könne er aus der Präsentation nicht herauslesen. Dies bedeute, die Koalition habe einen Wissensvorsprung, den alle anderen, bis auf die Gutachter, nicht hätten.

Das Verkehrsministerium habe auf seine Frage in der Kleinen Anfrage, [Drucksache 19/2749](#), wie die große zeitliche Verzögerung im Zusammenhang mit dem im Jahr 2019 in Auftrag gegebenen Gutachten zu erklären sei, geantwortet, weitere Verzögerungen hätten sich durch Abstimmungsgespräche zwischen den Gutachtern, der Fachabteilung des MWVATT und den verkehrspolitischen Sprechern der die Regierung tragenden Fraktionen ergeben. Insofern müsse ihnen das Gutachten vorgelegen haben. Er wolle wissen, ob dies der Fall gewesen sei und wie die zum Teil umfänglichen Konkretisierungen des Arbeitsauftrags und die methodischen Schwerpunktsetzungen aussähen, die in der Antwort des Ministeriums angeführt würden.

Auf Nachfragen aus dem Ausschuss berichtet Herr Ammoser, Prokurist bei der IFB Institut für Bahntechnik GmbH, die Gutachter hätten zunächst einmal auf Basis der Nachfrageentwicklung untersucht, wie das passende Energieversorgungs- und Antriebssystem für den SPNV in Schleswig-Holstein aussehen könnte. Die Tatsache, dass mit einer Angebotsverdichtung und einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten sehr viele Effekte bei der Nachfrage erzielt werden könnten, habe sich in der Betrachtung aus einem Guss niedergeschlagen, ebenso wie das Energieversorgungs- und Antriebssystem im SPNV vom Dieselsystem in Richtung Elektroantrieb.

In einem nächsten Schritt sei geprüft worden, ob in Schleswig-Holstein genügend Energie für den Bahnverkehr zur Verfügung stehe. Als Ergebnis sei festzustellen, dass der Energiebedarf auch für einen in Zukunft leistungsgesteigerten SPNV bei Weitem durch das Land Schleswig-Holstein selbst gedeckt werden könne.

Die Vergangenheit habe gezeigt, dass der Aspekt der regionalen regenerativen Energieversorgung in Bezug auf Elektrifizierungsprojekte nie wirklich ein Thema gewesen, sondern sozusagen nebenbei mitgelaufen sei. Seiner Ansicht nach sei es wichtig, diese Thematik bei anstehenden Elektrifizierungsvorhaben im Auge zu behalten. Es gebe auch entsprechende Lösungsmöglichkeiten. Die Gutachter hätten drei Wege untersucht, die möglich und aus ihrer Sicht auch sinnvoll seien, allerdings nicht alle in jeder Phase. So sei eine regionale Inselektifizierung, bei der Strom direkt aus einem Wind- oder Solarpark in ein Unterwerk eingespeist werde, genauso möglich und machbar wie große Verbundsysteme, in die beispielsweise aus dem Landesnetz Strom eingespeist werden könne, entweder direkt in die Eisenbahnoberleitung oder in das Bahnenergiesystem. Man könne dieses Problem sowohl technisch als auch kommerziell lösen. Es müsse aber auf jeden Fall angegangen werden.

Unabdingbar sei, dass die Elektrofahrzeuge zu jeder Zeit und an jedem Ort die geforderte Leistung von der Oberleitung abnehmen könnten. In der Nähe von Neumünster erprobe die Bahn ein Projekt, bei dem Strom aus einem Windpark direkt in das Unterwerk Neumünster eingespeist werde.

Staatssekretär Dr. Rohlfis führt aus, das OdeS-Gutachten zeige auf, welche kurz-, mittel- und langfristigen Ausbaumöglichkeiten und Handlungsoptionen es gebe. Seiner Ansicht nach sei es logisch, dass es nicht die Aufgabe der Gutachter sei, eine politische Priorisierung vorzunehmen. Dies könne ausschließlich die Politik tun. Insofern würden die in dem Gutachten dargestellten Maßnahmen nun sozusagen mit einem Preisschild versehen. Es werde geprüft, welche Maßnahmen die meisten Effekte hätten. Diese politische Reihung werde im Rahmen des LNVP vorgenommen, der im Herbst dieses Jahres in Kraft gesetzt werden solle. Das Gutachten sei nicht Bestandteil des LNVP, sondern eine Vorarbeit dafür.

Das Gutachten sei deshalb noch nicht abgenommen worden, weil sein Haus aus Respekt vor dem Ausschuss erst die heutige Sitzung habe abwarten wollen. Es sei inhaltlich komplett fertig. Lediglich ein paar Punkte müssten noch redaktionell überarbeitet werden. Es werde in den

nächsten Tagen verumdruckt (Umdruck 19/5543) und gehe den Ausschussmitgliedern dann zu.

Frau Rebentisch erklärt, die Gutachter hätten ein landesweites integriertes Konzept berechnet und in diesem Sinne die Maßnahmen zu einem gesamten Planfall zusammengefasst. Insofern sei es im Moment nicht möglich, einzelne Maßnahmen herauszugreifen und konkrete Fahrgastentwicklungen aus einzelnen Maßnahmen abzuleiten. Genauso wenig könnten Kosten einzelnen Maßnahmen zugeordnet und Nutzen-Kosten-Faktoren aus Einzelmaßnahmen abgeleitet werden. Das Gutachten sei aber die Grundlage dafür und biete auch die Möglichkeit, Einzelmaßnahmen zu betrachten.

Bei der S21, bei der ganztägig ein Zehn-Minuten-Takt unterstellt sei, gebe es eine Steigerung der Nachfrage. Diese Linie könne aber aufgrund der integrierten Betrachtung, die Aufgabenstellung gewesen sei, nicht von den anderen Maßnahmen losgelöst werden, mit denen es eine Überlagerung gebe.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, dankt den Gutachtern abschließend für die umfassende Arbeit im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Gutachtens sowie für die Präsentation und die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen in der heutigen Sitzung.

**2. a) Deutliche Verbesserungen für Pendlerinnen und Pendler im SPNV auf den Strecken der AKN und der S-Bahnen**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1243](#)

**Deutliche Verbesserungen für alle Menschen im SPNV in Schleswig-Holstein**

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

[Drucksache 19/1335](#)

(überwiesen am 7. März 2019)

**b) Stärkung des SPNV mit einer Regio-S-Bahn für Lübeck und das Umland**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/281](#)

**Schienenknoten Lübeck optimieren - Neues Konzept für die Bänderbahntrasse entwickeln**

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

[Drucksache 19/339](#)

(überwiesen am 17. November 2017)

Der Ausschuss kommt überein, seine Beratungen zu den Vorlagen nach der Auswertung des OdeS-Gutachtens fortzusetzen.



### **3. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand**

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/5478](#)

hierzu: [Umdruck 19/5542](#)

Nachdem Abg. Vogel zunächst kurz seinen Antrag, [Umdruck 19/5478](#), begründet hat, erstattet Staatssekretär Dr. Rohlf dem Ausschuss einen aktuellen Sachstandsbericht hinsichtlich der Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand, [Umdruck 19/5542](#).

Auf entsprechende Fragen des Abg. Vogel antwortet Herr Knipping, für Infrastruktur zuständiger Mitarbeiter bei der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), das Bahnhofsgebäude in Schönberg sei nicht Teil des Ausbauprojekts der AKN Eisenbahn GmbH. Seines Wissens befinde es sich im Eigentum der VKP, der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH. Die Gemeinde Schönberg habe in den vergangenen Jahren immer wieder Ideen vorgestellt, wie das historische Bahnhofsgebäude genutzt werden könnte, beispielsweise für kommunale Zwecke. In diesem Zuge wäre es eventuell auch möglich, einen Wartebereich einzurichten. Konkrete Pläne gebe es aber noch nicht.

Im Rahmen des Ausbauprojekts werde es im Bahnhof Schönberg einen barrierefreien Außenbahnsteig geben, der über ebenfalls barrierefreie Zuwegungen an den Straßenraum angeschlossen werde.

Inwiefern die Gemeinde Schönberg das Umfeld des Bahnhofs anpasse, das sich noch im Zustand der 1950er- beziehungsweise 1960er-Jahre befinde, könne er heute nicht sagen. Dies wäre allerdings wünschenswert. Sicherlich wäre das Land dazu bereit, diese Maßnahme dann im Rahmen der üblichen kommunalen Förderung zu unterstützen.

Herr Moje, Abteilungsleiter Bauwesen und Infrastruktur bei der AKN, erklärt, auf dem Streckenabschnitt von Schönberg bis Schönberger Strand befinde sich eine sogenannte Sandbettung und noch kein Schotter. Für die Sanierung dieses Streckenabschnitts sei vorgesehen, dort ein gut gegründetes Schotterbett einzubauen, sodass die Tragfähigkeit des Untergrunds gewährleistet sei.

Auf eine Frage der Abg. Metzner zeigt Herr Knipping auf, das Bahnhofsgebäude in Schönberger Strand werde heute und sicherlich auch in Zukunft vom Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn (VVM) genutzt. Es habe eine historische Bahnhofshalle mit Fahrkartenverkauf für die Museumsbahn und solle in seinem jetzigen Zustand bleiben. Daran schließe das Museumsgelände an. Sicherlich werde es am Bahnhof Schönberger Strand, wie auch an allen weiteren Haltepunkten, einen Fahrkartenautomaten geben.

In Schönberger Strand seien künftig zwei Funktionen benachbart, nämlich zum einen der historische Museumsbahnhof, der möglichst weiter funktionieren solle und der von dem Team des VVM betreut werde. Zum anderen werde es auf der Südseite zukünftig einen barrierefreien Bahnsteig für den Regionalverkehr geben. Wenn sich der VVM und die Gemeinde dazu entschlossen, das Bahnhofsgebäude auch außerhalb der Öffnungszeiten des Museums zu öffnen, beispielsweise in den Sommermonaten, damit Fahrgäste darin auf ihren Zug warten könnten, dann sei dies sicherlich begrüßenswert, aber für den Bahnbetrieb nicht notwendig.

Alle Haltepunkte an der Strecke seien relativ einfach gehalten. Im Rahmen des Bahnprojekts würden an allen Haltepunkten Unterstände als Wetterschutz errichtet und Fahrkartenautomaten aufgestellt.

Der barrierefreie Zugang zu dem Bahnsteig sei Teil des Projekts. Wenn die Gemeinde Schönberg entscheide, im Umfeld des Bahnhofs beispielsweise Stellplätze für Pkw zu errichten, wie dies auch viele andere Gemeinden mit einem Bahnhof täten, dann könne dies sicherlich gefördert werden. Dies sei aber je nach Standort unterschiedlich. In kleinen Standorten, beispielsweise in Passade, sei dies vielleicht nicht notwendig, wohingegen der Handlungsdruck in Schönberg auch vor dem Hintergrund des Tourismus vielleicht etwas größer sei.

#### **4. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zu den Wirtschaftshilfen**

Staatssekretär Dr. Rohlfis zeigt auf, er werde in seinem heutigen Bericht auf drei Punkte eingehen, zum einen auf den aktuellen Stand der Auszahlungen bei den einzelnen Programmen, zum anderen auf die Betrugsvorkommnisse in der letzten Woche, die zu einem vorläufigen Stopp der Abschlagszahlungen geführt hätten, sowie auf den neuen Härtefallfonds des Bundes.

Zur Auszahlung der Leistungen aus den Hilfsprogrammen seien in den letzten Wochen alle verfügbaren personellen Ressourcen mobilisiert worden, um die noch vorhandenen Fälle für die November- und Dezemberhilfe abzuarbeiten. Über den Dienstleister des Landes sei zusätzliches Personal geordert worden. Die Fälle würden nun auch an den Wochenenden bearbeitet.

Das Land habe Gespräche mit dem Bund hinsichtlich der Prüfschemata geführt. Aufgrund der Prüfschemata des Bundes befänden sich nämlich viele Fälle in der sogenannten gelben Kategorie und müssten noch einmal gesondert geprüft werden. In diese Kategorie werde schon einsortiert, wer regelmäßig keinen Steuerberater mit der Buchhaltung beauftragt habe. Da es in Schleswig-Holstein relativ viele kleine Unternehmen gebe, würden auch viele in die gelbe Kategorie eingeordnet.

Die vorgenannten Maßnahmen hätten schon gute Wirkungen bei der Auszahlung von Leistungen aus den Hilfsprogrammen entfaltet.

Bei den Novemberhilfen sei mittlerweile ein Auszahlungsstand von 90 % erreicht. Damit stehe Schleswig-Holstein im Bundesvergleich sehr gut da. Ein Auszahlungsstand von 100 % habe deswegen noch nicht erreicht werden können, weil noch immer neue Anträge auf Novemberhilfen gestellt würden und in einigen Fällen noch auf Rückmeldungen von Steuerberatern gewartet werde. Außerdem gebe es eine Vielzahl sogenannter Verbundunternehmen, die nach den Vorgaben des Bundes und auch beihilferechtlich gemeinsam zu betrachten seien. So müssten Anträge von einzelnen Unternehmen gegebenenfalls verbunden werden.

Bei den Dezemberhilfen betrage der Bewilligungsstand derzeit 80 %. Auch hier befinde sich Schleswig-Holstein im Bundesvergleich im oberen Bereich. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die künftig nicht mehr für die Bearbeitung der Fälle für die Novemberhilfe gebraucht würden, würden nun sukzessive für die Bearbeitung der Fälle für die Dezemberhilfe und die Überbrückungshilfe III eingesetzt, damit hier noch mehr Fahrt aufgenommen werden könne.

Zu der Überbrückungshilfe III könne er leider noch keine Zahlen nennen, weil die Bewilligung bundesweit erst seit gestern Abend möglich sei. Bisher seien lediglich Abschlagszahlungen geleistet worden.

Der Bund habe die Abschlagszahlungen in der vergangenen Woche vorläufig eingestellt. Sie würden völlig außerhalb der Einflussphäre der Länder gezahlt. Die sogenannte Dunkelverarbeitung laufe automatisiert innerhalb der Bundeskasse ab. Es habe weniger als eine Handvoll Betrugsverdachtsfälle gegeben. Auch der Verdacht organisierter Kriminalität stehe im Raum. Dies habe dazu geführt, dass bundesweit die Abschlagszahlungen in allen drei Programmen für einen bestimmten Zeitraum komplett eingestellt worden seien. Dies sei natürlich für die Antragsteller gerade in den besonders betroffenen Branchen sehr unbefriedigend gewesen. Am vergangenen Donnerstag habe der Bund die Abschlagszahlungen wiederaufgenommen. Das Bundeswirtschaftsministerium habe zugesagt, an einem besseren Datenabgleich auch mit den Finanzbehörden zu arbeiten, um solche Fälle in Zukunft zu vermeiden.

Der von Bundeswirtschaftsminister Altmaier angekündigte Härtefallfonds solle in Einzelfällen denjenigen Unternehmen helfen, die bei den Standardprogrammen durch das Raster fielen. Dies könne beispielsweise eine kleine Brauerei sein, die einen Umsatzrückgang von nicht 40 %, sondern von lediglich 39 % habe, und somit bislang nicht antragsberechtigt sei. Den Ländern sei hier ein großer Ermessensspielraum eingeräumt worden, der im Einzelfall allerdings noch präzisiert werden müsse.

Eine wesentliche Frage sei, wie die Abwicklung vonstattengehen solle. Der Bund habe den Ländern gestern definitiv und abschließend mitgeteilt, dass er nicht bereit sei, hierfür sein zentrales Antragsportal zur Verfügung zu stellen. Insofern müssten die 16 Bundesländer jetzt damit beginnen, ein Antragsportal für ein relativ überschaubares Hilfsprogramm mit voraussichtlich nur einigen Hundert Anträgen zu programmieren. Dies sei auch insofern ein Stück weit misslich, als nach dem derzeitigen Stand der Vollzugshinweise die Grundvoraussetzung für die

Zugangsberechtigung zu dem Härtefallfonds sei, einen Antrag schon in einem anderen Hilfsprogramm gestellt zu haben, der aber abgelehnt worden sei. Daher müsse nun eine Schnittstelle gefunden werden, damit überhaupt der Datenabgleich auch zu den Bundesprogrammen stattfinden könne.

Schleswig-Holstein habe hier parallel schon immer einen Plan B verfolgt und auch mit anderen Bundesländern gesprochen, inwiefern im Rahmen einer Länderkooperation schnellstmöglich eine gemeinsame Lösung gefunden werden könne. Er hoffe, dass es zusammen mit dem Dienstleister des Landes gelingen werde, den Härtefallfonds im Mai dieses Jahres auf die Beine zu stellen.

Auf eine entsprechende Frage des Abg. Hölck teilt Staatssekretär Dr. Rohlfs mit, sein Haus stehe im Dialog mit den Ausbildungszentren, auch im Hinblick auf eine mögliche Öffnung, damit Praxisunterricht wieder in Präsenz stattfinden könne. Vieles könne schlicht nicht im Homeoffice vermittelt werden. Auch in Bezug auf die nächsten Verordnungen sei man in einem engen Dialog. Das Thema Wirtschaftshilfen für die Ausbildungszentren und die entsprechende Zugangsberechtigung dazu sei bislang noch nicht bei ihm adressiert worden.

Herr Kaul, Leiter des Referats Unternehmensfinanzierung und Schiffbau im Wirtschaftsministerium, ergänzt, bei der November- und der Dezemberhilfe seien auch öffentliche Träger antragsberechtigt. Allerdings könne er ad hoc nicht sagen, inwieweit Ausbildungszentren im Land entsprechende Anträge gestellt hätten. Er werde dies eruieren und das Ergebnis dem Ausschuss mitteilen. Bei der Überbrückungshilfe seien öffentliche Träger nicht antragsberechtigt.

Auf eine Frage des Abg. Richert zu dem Härtefallfonds und dessen Bezugsberechtigten antwortet Staatssekretär Dr. Rohlfs, die Thematik der Soloselbstständigen, die bisher bei den Hilfen durch alle Raster gefallen seien, sei im Landtag bereits Gegenstand eines Antrags gewesen und an die Wirtschaftsministerkonferenz adressiert worden. Sie habe daraufhin an den Bund appelliert, wirkungsvollere Unterstützungsmaßnahmen sicherzustellen. Nach seinem Kenntnisstand sei bislang jedoch nichts in dieser Hinsicht geschehen. Auch gebe es aktuell keine Überlegungen dazu. - Herr Kaul fügt hinzu, dass bisher kein Sondertopf geplant sei.

Abg. Richert bringt zum Ausdruck, dies sei für die Soloselbstständigen eine Katastrophe. Sie hätten oftmals ohnehin keine großen Reserven gehabt und müssten jetzt von dem Geld leben, das sie sich eigentlich für die Altersvorsorge zurückgelegt hätten. Insofern rege er an, noch

einmal eindringlich an die Bundesregierung zu appellieren, ihre bornierte Haltung hier zu überdenken. Für die Soloselbstständigen müsse dringend etwas getan werden.

## 5. Bericht der Landesregierung zu einer Öffnungsperspektive für die Tourismusbranche in den Osterferien

Antrag der Abg. Regina Poersch und Thomas Hölck (SPD)  
[Umdruck 19/5480](#)

Abg. Hölck begründet kurz den Antrag, [Umdruck 19/5480](#).

Staatssekretär Dr. Rohlf's berichtet, die Ministerpräsidentenkonferenz werde sich am 22. März 2021 endlich auch mit der Frage der Öffnungsperspektive für das Beherbergungsgewerbe, die Gastronomie und den Tourismus insgesamt auseinandersetzen. Dass jetzt darüber gesprochen werden solle, könne durchaus als Erfolg für Schleswig-Holstein verbucht werden. Ministerpräsident Günther habe nämlich darauf gedrungen, die Debatte über dieses wichtige Thema nicht länger zu verschieben, sondern sie zeitnah zu führen.

Alle Abgeordneten und auch er spürten, dass der Frust in der Tourismusbranche, bei den Hoteliers und Gastronomen täglich größer werde. Dies liege auch daran, dass Flugzeuge mit Touristen zwar nach Mallorca abheben dürften, aber ein Urlaub an der Nord- und der Ostsee nicht möglich sei. Dies sei absurd und auch niemandem vermittelbar. Es dürfe nicht vergessen werden, dass die Öffnung des Inlandstourismus unter Auflagen im vergangenen Jahr nicht zu einer weiteren Coronawelle geführt habe. Die zweite Welle sei seinerzeit vielmehr auch durch den Auslandstourismus ausgelöst worden. Deswegen sei die jetzige Situation für viele Betroffene im Land umso unverständlicher.

Bekanntermaßen habe das Land Schleswig-Holstein schon vor Wochen einen Perspektivplan vorgestellt. Er werde weiterhin die Grundlage sein, mit der das Land in die Ministerpräsidentenkonferenz gehen werde. Das Land habe in seinem Perspektivplan darauf abgestellt, dass mehrere Indikatoren entscheidend für die Frage sein müssten, welche Öffnungsperspektive realistisch sei.

So sehe der Perspektivplan vor, dass verantwortungsvolle Öffnungen unter strengen Auflagen möglich sein könnten, insbesondere unter dem Gesichtspunkt von Testungen, sowohl von Gästen als auch von Personal. Die Taskforce Tourismus stehe bezüglich der Realisierung einer Teststrategie in enger Abstimmung mit Akteuren aus dem Tourismusbereich.

Ein weiterer wichtiger Baustein sei die Kontaktnachverfolgung. Hierfür gebe es mittlerweile eine ganze Reihe innovativer digitaler Möglichkeiten. Die Luca-App, die neuerdings in aller Munde sei, sei nur eine von vielen Möglichkeiten zur Kontaktnachverfolgung. Sie bilde bereits in vielen Kreisen die Schnittstelle zu den Gesundheitsämtern.

Der schleswig-holsteinische Stufenplan werde von dem Plan des Robert-Koch-Instituts unterstützt, das auch zu dem Ergebnis komme, dass von Beherbergungen in Hotels nur ein niedriges Ansteckungsrisiko ausgehe. Er sei verwundert darüber, dass der Plan des RKI bei den Überlegungen der Bundesregierung bislang offensichtlich überhaupt keine Rolle gespielt habe. Für die Gerichte mache die Risikoeinschätzung des RKI durchaus einen großen Unterschied. Sie werde bei aktuellen Entscheidungen immer wieder herangezogen.

Öffnungen unter strengen Auflagen seien möglich. Im vergangenen Jahr seien auch gute Erfahrungen mit den Hygienevorkehrungen in Hotels und Ferienwohnungen sowie auf Campingplätzen gemacht worden. Gleichwohl wüssten alle, dass man derzeit in einer dritten Welle sei, von der niemand wisse, wie sich deren Dynamik in den nächsten Tagen und Wochen entwickeln werde. Dies müsse sehr genau beobachtet werden. Auch die Akteure im Tourismus stünden auf dem Standpunkt, es mache keinen Sinn, die Hotels und Gaststätten schnell zu öffnen, um sie dann genauso schnell wieder schließen zu müssen. In diesem Zusammenhang dürfe auch nicht vergessen werden, dass ein gewisser Vorlauf erforderlich sei, um die Beschäftigten in die Betriebe zurückzuholen und die Hygienemaßnahmen hochzufahren. Um Öffnungen verantwortbar vornehmen zu können, sei zunächst eine stabile Ausgangslage vonnöten.

Um auch in Schleswig-Holstein eine Planungssicherheit zu bekommen, müsse zunächst einmal abgewartet werden, was die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten auf ihrer nächsten Sitzung beschließen. Der Tourismus sei ein wichtiger Punkt, bei dem seiner Ansicht nach nicht jedes Land für sich allein entscheiden könne. Vielmehr müsse ein bundeseinheitlicher Rahmen vorgegeben und klar definiert werden, unter welchen Voraussetzungen man sich verantwortungsvolle Öffnungsschritte in den jeweiligen Regionen vorstellen könne. Daran fehle es im Moment noch. Die Menschen im Tourismusland Schleswig-Holstein brauchten aber eine klare Perspektive.



Für Schleswig-Holstein sei auch die Abstimmung mit den anderen norddeutschen Ländern ein zentrales Anliegen. Sie erfolge zum Teil bereits auf Ebene der Staatskanzleien. Auf der Grundlage dieser Abstimmung und unter weiterer Beobachtung des Infektionsgeschehens könne nächste Woche gesagt werden, wie es in Schleswig-Holstein mit dem Tourismus weitergehen werde. Der Rahmen, den die Ministerpräsidentenkonferenz vorgebe, müsse im Land verantwortungsvoll umgesetzt werden, vielleicht auch in Teilschritten.

Er gebe den Osterurlaub, zumindest was vorsichtige Teilöffnungen angehe, noch nicht verloren. Dabei liege die Betonung auch auf dem Wort „verantwortungsvoll“. Zur Ehrlichkeit gehöre aber auch, dass die Rahmenbedingungen für weitere Öffnungsschritte in den letzten Tagen nicht besser geworden seien.

Auf die Frage von einigen Abgeordneten der Koalitionsfraktionen, wie sich die SPD-Fraktion die Öffnungsschritte in der Hotellerie und der Gastronomie vorstelle, entgegnet Abg. Vogel, zumindest er habe auch den Pressemitteilungen der Landesregierung nicht entnehmen können, wie haarscharf da jeweils immer vorgegangen werden solle. Seiner Ansicht nach könne keine Fraktion exakt sagen, wie man da vorgehen solle. Vor dem Hintergrund der Pandemie, in der sich das Land aktuell befinde und die ein Novum für alle sei, müsse das derzeitige Handeln und Denken stetig evaluiert werden und sei zu fragen, ob in der richtigen Art und Weise geplant worden sei oder nicht.

Die Inzidenzampel sei von seiner Fraktion so gedacht gewesen, dass bei einem bestimmten Inzidenzwert Öffnungen möglich seien, aber auch wieder Schließungen erfolgen könnten. Eine ähnliche Vorgehensweise sei am Ende auch in den Perspektivplan der Landesregierung übernommen worden. Ob dies Inzidenzampel oder Perspektivplan genannt werde, sei erst einmal nebensächlich. Entscheidend sei vielmehr, dass man sich auch an den Plan halte, wenn er schon aufgestellt werde. Im Übrigen zeige die Inzidenzampel der SPD-Fraktion nicht kontinuierlich auf Rot, sondern vielfach auch auf Gelb und auf Grün.

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet Staatssekretär Dr. Rohlfs, in Bezug auf die Teststrategie im Hotellerie- und Gastronomiebereich nehme er wahr, dass es dort eine sehr große Offenheit dafür gebe. Das Testen sei nun einmal der einzig berechtigte Schlüssel für eine vorsichtige Öffnung der Hotels und Gastronomiebetriebe. Die Hoteliers und Gastronomen seien auch bereit, bei diesem Thema mitzugehen. Einige Hoteliers hätten ihm explizit berichtet, sie wollten Schnelltests für die Gäste und das Personal in ihren Häusern anbieten. Es dürfe

auch nicht vergessen werden, dass voraussichtlich ab April flächendeckend kostenlose Schnelltests angeboten würden, beispielsweise in Apotheken. Die Ergebnisse könnten dann in Hotels und Gastronomiebetrieben als Nachweis vorgelegt werden.

Die Situation der Beschäftigten in der Hotel- und Gastronomiebranche treibe auch ihn sehr um. Viele Beschäftigte orientierten sich derzeit um, weil sie in anderen Bereichen Jobangebote erhielten. Sie nähmen sie in der Regel auch an, weil sie schlicht nicht länger untätig zu Hause bleiben wollten. Insofern werde der Fachkräftemangel nach der Pandemie womöglich sogar noch größer. Auch deshalb sei es wichtig, eine Öffnungsperspektive aufzuzeigen. Die Beschäftigten müssten das Gefühl bekommen, dass es endlich vorangehe.

Den internationalen Grenzverkehr, bei dem aus seiner Sicht Handlungsbedarf bestehe, habe der Bund zu regeln. Ihm sei bekannt, dass dazu Gespräche auf Bundesebene geführt würden. Er gehe davon aus, dass sich die Ministerpräsidentenkonferenz am kommenden Montag auch dazu verhalten werde.

Camping biete, was den Infektionsschutz angehe, große Vorteile, weil die Menschen viel an der frischen Luft seien. Als erster Schritt wäre, wie schon im Jahr 2020, eine Öffnung von Campingplätzen ausschließlich für Selbstversorger denkbar, die auch sanitäre Einrichtungen in ihren Fahrzeugen hätten und insofern nicht auf die Sanitäreinrichtungen der Campingplätze angewiesen seien. Diese Vorgehensweise sei allerdings noch nicht abgestimmt.

Auch das RKI stehe auf dem Standpunkt, dass eine Beherbergung selbst noch kein Infektionsrisiko darstelle, sehr wohl aber die Nutzung von Gemeinschaftsbereichen in Hotels. Insofern müssten Überlegungen dahin gehend angestellt werden, ob es möglich sei, für die Verpflegung der Gäste in Hotels einen Zimmerservice zu organisieren. Dies wäre zumindest ein erster Schritt, um den Hotels eine Öffnungsperspektive zu geben.

Das gemeinschaftliche Vorgehen in Sachen Öffnungsperspektive für die Tourismusbranche werde mit allen norddeutschen Bundesländern abgesprochen, insofern auch mit Niedersachsen und Hamburg.

Eine Beschränkung des Tagestourismus im Land sei nach Ansicht der Landesregierung weder umsetzbar noch in der Sache richtig. Im vergangenen Jahr sei die Erfahrung gemacht worden,

dass dies kaum zu kontrollieren sei, an den Landesgrenzen zu zum Teil skurrilen Situationen führe und auch eine soziale Frage sei. Denn während sich nahezu jeder in den Zug, in den Bus oder ins Auto setzen und beispielsweise nach Sankt Peter-Ording fahren und dort einen Tag verbringen könne, könne sich sicherlich nicht jeder eine Übernachtung beispielsweise auf einem Campingplatz leisten.

Wie schon im Jahr 2020 seien auch in diesem Jahr wieder regional- und kreisspezifische Regelungen notwendig, um zu vermeiden, dass beispielsweise Strände von Touristen regelrecht überrannt würden. In diesem Zusammenhang nenne er nur die Strandampel, die schon frühzeitig die Auslastung an den Stränden anzeige. Auch mit der Taskforce Tourismus werde sich zu solchen Themen ausgetauscht. Das Land unterstütze die Kommunen diesbezüglich mit Polizeikräften und lasse sie da nicht allein.

In Bezug auf Apps sei das Land technologieoffen. Entscheidend sei am Ende die Zurverfügungstellung von Schnittstellen. Seiner Ansicht nach sei die Luca-App eine gute Anwendung. Er halte digitale Lösungen - egal, von wem sie entwickelt würden - auch unter Infektionsschutzgesichtspunkten für den zu bevorzugenden Weg statt einer Zettelwirtschaft. Das Land wolle kontaktlose Lösungen mit einem Förderprogramm auch für kleine Betriebe unterstützen.

## 6. Bericht der Landesregierung zu übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der A 7: Ersatzneubau Rader Hochbrücke

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/5479](#)

Abg. Vogel führt zur Begründung des Antrags aus, die Rader Hochbrücke stehe kurz vor dem Neubau. Die Bürgerinitiative aus Ostenfeld, die sich in diesem Zusammenhang mit dem Thema Lärmschutz befasse, habe sich an die SPD-Fraktion gewandt und ihre Sorge zum Ausdruck gebracht, dass im Rahmen der Neubaumaßnahme kein entsprechender Lärmschutz für die Gemeinde Ostenfeld realisiert werde.

Die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, habe eine Berechnung angestellt und auch die jeweilige Lärmsituation geprüft. Dabei sei entschieden worden, für Schacht-Audorf, eine von der Baumaßnahme vergleichbar weit weg liegende Gemeinde, einen Lärmschutz zu realisieren, für die Gemeinde Ostenfeld jedoch nicht, weil die Lärmberechnungen dies dort nicht hergäben. Im Grunde genommen müsste ein Lärmschutz aber allein schon wegen der Lage der Gemeinde Ostenfeld im Autobahnkreuz der A 7 und der A 210 und der damit verbundenen summierten Lärmauswirkungen auf den Weg gebracht werden. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, ob hier eine Summierung der Lärmwerte zum Tragen komme.

Des Weiteren müssten die Auswirkungen des Windes betrachtet werden. Der Wind gehe immer mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s in die Lärmberechnungen ein. Da in Schleswig-Holstein fast kontinuierlich Westwind herrsche und die Geschwindigkeit meistens deutlich mehr als 3 m/s betrage, sei Ostenfeld, das westlich der A 7 liege, stärker von Lärm durch Wind betroffen. Vor diesem Hintergrund wolle er wissen, ob dies in die Lärmberechnung einbezogen worden sei.

Herr Nägele, der Amtsvorgänger von Staatssekretär Dr. Rohlf, habe einmal bei einer öffentlichen Veranstaltung gesagt, dass, wenn der Bund den Lärmschutz nicht finanziere, das Land dies tun werde. Dies sei auch in der Presse nachlesbar. Ihn interessiere zu erfahren, ob die Landesregierung diese Aussage von Herrn Nägele mitfrage und den Lärmschutz gegebenenfalls finanzieren würde.

Staatssekretär Dr. Rohlfis erwidert, die vorherige Landesregierung habe überall im Land viel versprochen, was die jetzige Landesregierung dann hätte einlösen sollen. Diese Aussage von Herrn Nägele, die er nicht kenne, sei offensichtlich noch zu einer Zeit gemacht worden, bevor sich die Landesregierung dazu entschieden habe, die Trägerschaft für die Autobahnen an die Autobahn GmbH abzugeben. Insofern sei die Argumentation auch gegenüber der Finanzministerin schwierig, noch für etwas zu bezahlen, wofür die Verantwortung bereits abgegeben worden sei.

Das Land und die Anrainergemeinden säßen in dieser Sache an einem Runden Tisch zusammen. Schleswig-Holstein habe ein großes Interesse daran, in Sachen Ersatzneubau der Rader Hochbrücke zu einer Lösung zu kommen, damit das Projekt auch zeitgerecht fertiggestellt werden könne. Er habe schon als Vertreter der Kommunen, nämlich für den Kreis, an diesem Runden Tisch gesessen und kenne das Verfahren insofern bestens. Auch habe er sich bereits in einem Gespräch mit dem Bund, dem verantwortlichen Vorhabenträger, darum bemüht, eine Lösung zu finden.

Wenn das Land weiterhin die Meinung von Herrn Nägele vertrete, den Lärmschutz zu finanzieren, wenn der Bund dies nicht tue, dann könne sich sicherlich jeder vorstellen, wie der Bund als Vorhabenträger darauf reagiere. Insofern könne dies nicht die Verhandlungsposition des Landes sein. Schließlich habe letztlich jeder Vorhabenträger bei der Realisierung seiner Projekte auch für die entsprechenden Schutzmaßnahmen zu sorgen.

Alle Juristen und Experten hätten zum Ausdruck gebracht, dass die gesetzlichen Vorgaben für den Lärmschutz dort eingehalten würden und dass insofern auch keine rechtlichen Risiken bestünden. Gleichwohl habe er großes Verständnis für die Betroffenen vor Ort, auch weil die Summierung von Lärm in der Tat ein schon seit Langem bekanntes großes Problem sei. Das Problem der Gesamtlärbetrachtung sei zwar bereits an den Koalitionsausschuss des Bundes adressiert, aber bislang von der Bundesregierung noch nicht gelöst worden. Der Minister und auch er hätten diesbezüglich schon mehrfach an den Bund geschrieben und darum gebeten, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, was bedauerlicherweise noch nicht geschehen sei.

Er verhandele schon seit Monaten sozusagen hinter den Kulissen mit dem Bund über die Frage, was den betroffenen Gemeinden angeboten werden könne. Erfreulicherweise habe es da mittlerweile Bewegung seitens der Autobahn GmbH gegeben. Noch in dieser Woche werde

ein bereits seit Langem terminiertes Gespräch stattfinden, bei dem darüber gesprochen werden solle, welches Angebot den betroffenen Gemeinden unterbreitet werden könne. Alle könnten sich sicher sein, dass es am Ende nicht am Land scheitern werde, weil es bei der Lösung dieser Frage auch politisch ein großes Interesse daran habe, die Gemeinden an seiner Seite zu haben.

Er bitte um Verständnis dafür, dass er sich jetzt auch aus Respekt vor seinen Verhandlungs- und Gesprächspartnern noch nicht zu den Details einlassen und die einzelnen Gesprächsthemen noch nicht offenlegen werde. Da wolle er dem Gespräch nicht vorgreifen. Er biete dem Ausschuss aber an, zu gegebener Zeit über das Ergebnis des Gesprächs zu berichten.

**7. Tragfähige Förderstrukturen für die Volkshochschulen schaffen  
- Weiterbildungsgesetz reformieren**

Antrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/2460](#)

(überwiesen am 19. November 2020 an den **Bildungsausschuss**  
und den Wirtschaftsausschuss)

- Verfahrensfragen -

Der Ausschuss bittet zu der vom federführenden Bildungsausschuss in Aussicht genommenen mündlichen Anhörung um nachrichtliche Einladung.

## 8. **Gründungsgeist im Land weiter stärken**

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

[Drucksache 19/2509](#)

(überwiesen am 20. November 2020 an den **Bildungsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

- Verfahrensfragen -

Der Ausschuss nimmt in Aussicht, zu der Vorlage zusätzlich zu der bereits durchgeführten schriftlichen Anhörung eine mündliche Anhörung durchzuführen.

Die Durchführung der Anhörung wird im Nachgang zur Sitzung im schriftlichen Beschlussverfahren mehrheitlich beschlossen.



**9. Mittel aus nachrichtenlosen Bankkonten für gemeinnützige Zwecke sowie Start-ups nutzen**

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

[Drucksache 19/2335](#)

**Stiftung zur Verwendung der Mittel aus nachrichtenlosen Konten einrichten**

Alternativantrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/2578](#)

(überwiesen am 19. November 2020)

- Verfahrensfragen -

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, weist darauf hin, dass die beiden Vorlagen im Beschlussprotokoll des Landtags falsch ausgewiesen worden seien. Sie seien lediglich dem Finanzausschuss, nicht dem Wirtschaftsausschuss überwiesen worden. Er schlage vor, dass sich der Wirtschaftsausschuss im Wege der Selbstbefassung nicht weiter mit den beiden Vorlagen auseinandersetzen solle. - Widerspruch hiergegen erhebt sich nicht. Damit schließt der Ausschuss die Beratung ab.

## 10. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Stand Fehmarnbelt Days 2021

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/5477](#)

hierzu: [Umdruck 19/5428](#)

Abg. Vogel führt zur Begründung des Antrags aus, er habe dieses Thema auf die Tagesordnung setzen lassen, weil sich der Europaausschuss damit befasst habe, aber offensichtlich nicht geplant gewesen sei, sich auch im Wirtschaftsausschuss damit auseinanderzusetzen. Die Themen, die bei den Fehmarnbelt Days behandelt würden, seien nicht ausnahmslos beim Europaausschuss angesiedelt, sondern beträfen prioritär eher den Wirtschaftsausschuss. In dem Flyer mit der Einladung zu der Veranstaltung am 31. Mai 2021 werde ausgeführt, schon seit 2012 beschäftigten sich die Fehmarnbelt Days mit den Schlüsselbereichen Infrastruktur, Tourismus, Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Verkehr, Logistik sowie Bildung und Forschung. Abgesehen von den Bereichen Bildung und Forschung seien alle anderen Themenfelder keine Kernthemen des Europaausschusses, sondern welche des Wirtschaftsausschusses.

Er erinnere nur daran, dass schon im vergangenen Jahr im Zuge der Vorplanung der damaligen Fehmarnbelt Days eine entsprechende Diskussion geführt worden sei. Der Wirtschaftsausschuss habe diese Thematik seinerzeit behandelt, um zu prüfen, wie sich auch seine Mitglieder bei den Fehmarnbelt Days einbringen könnten.

Herr Claussen, Minister für Justiz, Europa und Verbraucherschutz, betont, selbstverständlich sollten die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses in keiner Weise von einer Teilnahme an den Fehmarnbelt Days ausgeschlossen werden.

Die Fehmarnbelt Days seien eine etablierte Veranstaltung zur regionalen Entwicklung der Fehmarnbeltregion zwischen Norddeutschland, Dänemark und Südschweden. Inzwischen strahle sie sogar bis Südostnorwegen aus. Zum engeren Kreis der Organisatoren gehörten aktuell neben dem Europaministerium und dem Kreis Ostholstein auch die IHK zu Lübeck und das Fehmarnbelt Business Council.

Die Fehmarnbelt Days hätten erstmalig im Jahr 2012 in Lübeck stattgefunden, dann 2014 in Kopenhagen, 2016 in Hamburg und 2018 in Malmö. Dort hätten sich mehr als 600 Teilnehmerinnen und Teilnehmer daran beteiligt.

Für das Jahr 2020 seien die fünften Fehmarnbelt Days in Ostholstein geplant gewesen. Von Anfang an habe die Idee bestanden, die Konferenz mit einem Bürgerfestival zu kombinieren, um die Bürgerinnen und Bürger stärker als bisher anzusprechen und mit einzubeziehen. Als geeigneter Standort habe sich Weissenhäuser Strand erwiesen. Ursprünglich sei im Mai 2020 eine zweitägige Veranstaltung vorgesehen gewesen. Aufgrund der Coronapandemie habe die Veranstaltung auf das Jahr 2021 verlegt werden müssen. Da Corona nach wie vor seine Schatten werfe, habe das Bürgerfestival leider abgesagt werden müssen, was er persönlich sehr bedauere.

Für den 31. Mai 2021 sei eine englischsprachige Fachkonferenz geplant. Insofern habe sich das Gesicht der Konferenz gewandelt. Die Fehmarnbelt Days würden in Weissenhäuser Strand erstmalig als hybride Konferenz durchgeführt. Weissenhäuser Strand sei deshalb gewählt worden, weil jedes Event einen Bezugsort, also ein Zuhause, brauche. Ein Vorteil sei, dass die Region in dem neuen Konzept der Fehmarnbelt Days weiterhin sichtbar bleibe. Außerdem biete Weissenhäuser Strand die logistisch-organisatorische Möglichkeit, eine hybride Veranstaltung zu realisieren, bei der so flexibel wie möglich auf die aktuelle Coronasituation reagiert werden könne. Unter Berücksichtigung aller geltenden Auflagen hätten Personen sowohl vor Ort als auch digital von außerhalb die Möglichkeit, an der Veranstaltung teilzunehmen.

Die Fehmarnbelt Days 2021 liefen weiter unter dem Motto „Our Region, Our Future - Stronger Together“. Sie orientierten sich damit thematisch an den UN-Nachhaltigkeitszielen. Gleichzeitig würden die Auswirkungen der Coronakrise aufgegriffen.

Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig vom November 2020 könne der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung nun beginnen. Insofern sei der Zeitpunkt gut, jetzt über die weitere Entwicklung der Fehmarnbeltregion zu diskutieren.

Er werde die Fehmarnbelt Days gemeinsam mit Landrat Sager eröffnen. Der Ministerpräsident werde im Eröffnungspanel mitdiskutieren. Auch Minister Buchholz habe bereits zugesagt. Es würden zahlreiche, zum Teil internationale Gäste aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft erwartet. Eingeladen seien unter anderem eine Vertreterin der EU-Kommission sowie der dänische Verkehrsminister Benny Engelbrecht. Auch dem Bundeskanzleramt liege eine Einladung vor. Er hoffe nach wie vor, dass die Bundeskanzlerin zumindest digital für eine Diskussion zur

Verfügung stehen werde. Die Vorstandsvorsitzende des Instituts für Zukunftsforschung in Kopenhagen, Daria Krivonos, werde inspirierende Beiträge leisten. Auch die Vorsitzende des dänischen Unternehmens Circular Food Technology, Aviaja Riemann-Andersen, sei eine der eingeladenen Sprecherinnen.

Er habe heute vom Leiter des Hanse-Office die Information erhalten, dass die EU-Verkehrskommissarin, Adina Vălean, zugesagt habe, online an den Fehmarnbelt Days teilzunehmen, worüber er sich sehr freue.

Auch wenn die Veranstaltung aufgrund der Coronapandemie nicht so durchgeführt werden könne, wie sie ursprünglich geplant gewesen sei, sei ein interessantes Programm auf die Beine gestellt worden.

Er lade alle Abgeordneten herzlich ein, an den Fehmarnbelt Days teilzunehmen. Sie seien im Grunde genommen ein Pflichttermin für sie.

Abg. Knöfler merkt an, die Fehmarnbelt Days hätten nicht den Bauprozess und die einzelnen Baufortschritte der Festen Fehmarnbelt-Querung im Blick. Im Mittelpunkt stehe vielmehr die Frage, wie die Regionen zusammenwachsen könnten und was die Länder von den jeweils anderen, die auf einigen Gebieten schon weiter seien, lernen könnten. Schon jetzt gebe es beidseits des Fehmarnbelts viele Projekte beispielsweise in Schulen, die von der EU gefördert würden, um so einen Austausch zu ermöglichen.

Abg. Vogel entgegnet, man liege da inhaltlich überhaupt nicht auseinander. Nichtsdestotrotz sei die Feste Fehmarnbelt-Querung das bindende Glied, das am Ende dazu führe, dass die Regionen dort besser zusammenwüchsen und auch enger zusammenarbeiteten. Die Verbindungen zu Skandinavien könnten deutlich ausgebaut und intensiviert werden, wenn die Strecke zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark schneller überbrückt werden könne, als dies im Augenblick noch der Fall sei.

Dem Brief, den der Minister an den Vorsitzenden des Europaausschusses geschrieben habe - [Umdruck 19/5428](#) -, sei zu entnehmen, dass explizit die Kolleginnen und Kollegen des Europaausschusses eingeladen worden seien, an den Fehmarnbelt Days teilzunehmen. Von einem solchen Brief an den Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses sei zumindest ihm

nichts bekannt. Insofern fühle er sich im Augenblick noch nicht richtig wertschätzend dazu eingeladen.

Minister Claussen teilt mit, ein Einladungsschreiben für die Fehmarnbelt Days 2021 sei auch an den Landtagspräsidenten gesandt worden, sodass im Grunde genommen alle Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags dazu eingeladen seien. Wenn dies nicht hinreichend wertschätzend gewesen sei, wolle er die Einladung an dieser Stelle offiziell noch einmal für alle Abgeordneten des Hauses aussprechen. Es sei nicht im Entferntesten seine Absicht gewesen, Abgeordnete, insbesondere die des Wirtschaftsausschusses, von einer Teilnahme an den Fehmarnbelt Days auszuschließen und das Signal auszusenden, dass jemand nicht willkommen sei, stellt der Minister abschließend klar.

## 11. Verschiedenes

Der Ausschuss kommt vor dem Hintergrund eines erforderlichen vertraulichen Sitzungsteils überein, die Sitzung am 21. April 2021 in Präsenz durchzuführen und die Gäste im öffentlichen Teil über Videokonferenz zuzuschalten. Zu der Sitzung sei Frau Herbort, Konzernbevollmächtigte der DB AG, eingeladen. Die Fraktionen würden gebeten, ihre Themenwünsche und Fragen zu diesem Tagesordnungspunkt bis Ende März 2021 der Geschäftsführung des Ausschusses zuzuleiten. Außerdem solle in dieser Sitzung ein Gespräch mit Frau Haup-Koopmann, Chefin der Regionaldirektion Nord der Bundesagentur für Arbeit, betr. Vorbereitung der abschließenden Kurzarbeitergeldprüfung geführt werden.

Für die vom Ausschuss beschlossene mündliche Anhörung zum Thema 380-kV-Leitung solle ein Sondertermin Ende April/Anfang Mai 2021 gesucht werden. Die Sprecher der Fraktionen kündigen an, sich bis Ende dieser Woche über einen reduzierten Kreis der benannten Anzuhörenden zu verständigen.

Die Sprecher der Fraktionen kommen weiterhin überein, am Rande der kommenden Plenartagung über die Ausgestaltung einer gemeinsamen Sitzung mit dem Innen- und Rechtsausschuss zu dem Antrag „Mehr Sicherheit auf der A 7“, [Drucksache 19/2397](#), und dem dazu vorgelegten Alternativantrag der Regierungskoalition, [Drucksache 19/2444](#), zu beraten.

Der Ausschuss nimmt in Aussicht, in der zweiten Jahreshälfte die Insel Helgoland zu besuchen, um sich dort unter anderem über das Projekt AquaVentus informieren zu lassen.

Die Sprecher der Fraktionen vereinbaren, sich am Rande der kommenden Plenartagung über ein generelles Verfahren zur Einladung von Gästen im Zusammenhang mit Berichtsanträgen zur Tagesordnung des Wirtschaftsausschusses zu verständigen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 14:05 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze  
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder  
Geschäfts- und Protokollführerin