



Niederschrift

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 72. Sitzung

(öffentlicher Teil)

am Mittwoch, dem 17. November 2021, 10:00 Uhr,
im Plenarsaal des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Vorsitzender
Hartmut Hamerich (CDU)
Andreas Hein (CDU)
Klaus Jensen (CDU)
Lukas Kilian (CDU)
Thomas Hölck (SPD)
Kerstin Metzner (SPD)
Kai Vogel (SPD)
Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Kay Richert (FDP)
Christian Dirschauer (SSW)

Weitere Abgeordnete

Regina Poersch (SPD)
Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Stephan Holowaty (FDP)
Volker Schnurrbusch (Zusammenschluss AfD)

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

Tagesordnung:	Seite
1. a) ÖPNV-Rettungsschirm	5
vertrauliche Umdrucke 19/6349, 19/6579 hierzu: Umdrucke 19/6247, 19/6350, 19/6586	
b) Vergabe Netz Mitte/Netz Süd-West	5
vertraulicher Umdruck 19/6591	
c) Vergabe von SPNV-Leistungen auf der Strecke Hamburg - Büchen (-Rostock) durch das Land Mecklenburg-Vorpommern	5
vertraulicher Umdruck 19/6608	
d) Vergabe Akkunetz Nord nach OLG-Entscheidung	5
vertraulicher Umdruck 19/6634 hierzu: Umdrucke 19/6574, 19/6555	
e) Projekt S 21: Mittelfreigabe für ein Vorziehen der Zuwendungen für Leistungsphasen 5 und 6 sowie die Erweiterung der Baugrundgutachten	5
vertraulicher Umdruck 19/6658	
2. Finanzierung von Abstellanlagen für BEMU-Fahrzeuge	6
Vorlage des Wirtschaftsministeriums Umdruck 19/6638	
3. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein	7
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 19/3249	
4. Entwurf eines Gesetzes zur Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Durchführung von Abschnittskontrollen	8
Gesetzentwurf der Fraktion der SPD Drucksache 19/2847 Änderungsantrag der Fraktion der SPD Umdruck 19/6173	
5. Bericht der Landesregierung zum Notbetrieb des Busverkehrs in Ostholstein	11
Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/6675	

- 6. Bericht der Landesregierung zur Arbeit der Baustellenkoordination in Schleswig-Holstein 14**
- Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)
Umdruck 19/6583
- 7. Aktueller Sachstand zur Umsetzung und Anwendung der Bäderverordnung in Zeiten der Corona-Pandemie 16**
- Antrag des Abg. Thomas Hölck (SPD)
Umdruck 19/6610
- 8. Landesstrategie „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ 18**
- Bericht der Landesregierung
Drucksache 19/3062
- 9. Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern der Deutschen Bahn AG zum aktuellen Planungsstand der Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung im Bereich Scharbeutz, des Brückenbauwerks Lindaunis und der Fehmarnsundquerung 19**
- Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Video):
- 10. Verschiedenes 27**

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. Die Tagesordnungspunkte in öffentlicher Sitzung werden in der folgenden Reihenfolge behandelt: 9, 2 bis 8, 10.

1. a) ÖPNV-Rettungsschirm

vertrauliche [Umdrucke 19/6349, 19/6579](#)
hierzu: [Umdrucke 19/6247, 19/6350, 19/6586](#)

b) Vergabe Netz Mitte/Netz Süd-West

vertraulicher [Umdruck 19/6591](#)

c) Vergabe von SPNV-Leistungen auf der Strecke Hamburg - Büchen (-Rostock) durch das Land Mecklenburg-Vorpommern

vertraulicher [Umdruck 19/6608](#)

d) Vergabe Akkunetz Nord nach OLG-Entscheidung

vertraulicher [Umdruck 19/6634](#)

hierzu: [Umdrucke 19/6574, 19/6555](#)

e) Projekt S 21: Mittelfreigabe für ein Vorziehen der Zuwendungen für Leistungsphasen 5 und 6 sowie die Erweiterung der Baugrundgutachten

vertraulicher [Umdruck 19/6658](#)

Der Tagesordnungspunkt wird gemäß Artikel 23 Absatz 3 LVerf i. V. m. § 17 Absatz 2 GeschO nicht öffentlich und vertraulich beraten.

(Unterbrechung der öffentlichen Sitzung von 10:05 Uhr bis 10:45 Uhr und von 12:10 Uhr bis 12:26 Uhr, siehe nicht öffentlichen und vertraulichen Teil der Niederschrift).

2. Finanzierung von Abstellanlagen für BEMU-Fahrzeuge

Vorlage des Wirtschaftsministeriums
[Umdruck 19/6638](#)

Herr Dr. Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, führt in die Vorlage, [Umdruck 19/6638](#), ein und bittet den Wirtschaftsausschuss um Kenntnisnahme.

Abg. Vogel wirft die Frage auf, weshalb als Standorte für die Abstellanlagen ausgerechnet Kiel und Lübeck vorgesehen seien und nicht beispielsweise Husum und Flensburg, die künftig schließlich auch von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Hybridantriebssystemen angefahren würden.

Herr Sörensen, Leiter des Referats „Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen“ im Verkehrsministerium, antwortet, in Sachen Ladeinfrastruktur zu BEMU werde in Zukunft noch sehr viel gemacht, unter anderem in Husum, Tönning und Flensburg. Hierfür müssten aber derzeit noch keine Verträge mit der Deutschen Bahn geschlossen werden, weil man sich erst im Planungsstadium befinde. Für diese Bereiche werde es auch eine Förderung des Bundes geben. Für die beiden in Rede stehenden Abstellanlagen würden jetzt 1,4 Millionen € aus den Regionalisierungsmitteln benötigt, um sie der Deutschen Bahn für die Vorplanungen zur Verfügung zu stellen. Das Gesamtkonzept sei viel umfangreicher und umfasse nicht nur die beiden Abstellanlagen in Kiel und Lübeck.

Der Ausschuss nimmt einstimmig von der Vorlage, [Umdruck 19/6638](#), Kenntnis.

3. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein**

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 19/3249](#)

(überwiesen am 24. September 2021 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Finanzausschuss)

hierzu: [Umdruck 19/6654](#)

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, zeigt auf, die Ausführungen der kommunalen Landesverbände in der schriftlichen Stellungnahme - [Umdruck 19/6654](#) -, dass die Anerkennung von 10 % der Projektkosten als Verwaltungskosten bei der Umsetzung großer Eisenbahnkreuzungsprojekte bei Weitem nicht ausreichend sei, könne er nicht nachvollziehen, weil eine solche Regelung nicht Bestandteil des vorliegenden Gesetzentwurfs der Landesregierung sei. Dies sei sicherlich ein Missverständnis. Vermutlich hätten sich die kommunalen Landesverbände auf das Bundesgesetz bezogen.

Minister Dr. Buchholz legt dar, in der Tat müsse es sich um ein Missverständnis seitens der kommunalen Landesverbände handeln. Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes könnten Verwaltungskosten inklusive Planungskosten mit maximal 10 % der Projektkosten gefördert werden. Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein hingegen sei die Begrenzung auf 10 % nicht vorgesehen. Insofern entbehre die Kritik der kommunalen Landesverbände jeder Grundlage.

Mit dem neuen § 4 Absatz 4 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein solle geregelt werden, dass die Planungskosten nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) zuwendungsfähig seien. Die Förderquote bemesse sich nach § 4 Absatz 1 und betrage 75 % beziehungsweise 50 %. Insoweit würden die Planungskosten nicht auf 10 % begrenzt.

Vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Finanzausschusses empfiehlt der Ausschuss dem Landtag einstimmig, den Gesetzentwurf der Landesregierung, [Drucksache 16/3249](#), unverändert anzunehmen.

4. **Entwurf eines Gesetzes zur Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Durchführung von Abschnittskontrollen**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/2847](#)

(überwiesen am 24. März 2021 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

Änderungsantrag der Fraktion der SPD

[Umdruck 19/6173](#)

hierzu: [Umdrucke 19/5780](#), [19/5861](#), [19/5863](#), [19/5978](#), [19/5979](#),
[19/5994](#), [19/6002](#), [19/6009](#), [19/6011](#), [19/6026](#),
[19/6030](#), [19/6065](#), [19/6129](#)

Abg. Vogel führt aus, die SPD-Fraktion sei weiterhin der Auffassung, dass der Gesetzentwurf sinnvoll sei, und werde diesem Vorhaben insofern zustimmen, auch wenn ihm bekannt sei, dass sich der Innen- und Rechtsausschuss in seiner Sitzung am 10. November 2021 mehrheitlich für die Ablehnung des Gesetzentwurfs ausgesprochen habe. Nach Ansicht der SPD-Fraktion sprächen aber mehrere Punkte dafür, weshalb dem Gesetzentwurf gefolgt werden sollte.

Die Koalitionsfraktionen hätten in der besagten Sitzung des Innen- und Rechtsausschusses die Kritik geäußert, dass der Datenschutz bei einer Abschnittskontrolle angeblich nicht gewährleistet sei. Aus der Stellungnahme der Landesbeauftragten für Datenschutz - [Umdruck 19/6129](#) - gehe nach seiner Wahrnehmung hervor, dass sie diese Kritik der Koalitionsfraktionen nicht teile und dass aus datenschutzrechtlichen Aspekten nichts gegen die vorgesehene Regelung spreche.

Der Grund, weshalb die SPD-Fraktion das Thema Abschnittskontrollen überhaupt auf die Tagesordnung setze, gehe auf die Jahre 2013 und 2014 zurück. Seinerzeit habe es zum ersten Mal Probleme auf der Rader Hochbrücke gegeben. In diesem Zusammenhang sei überlegt worden, wie es gelingen könne, sie zumindest in dem Zeitraum, bis eine neue Brücke erstellt worden sei, nicht noch weiter zu gefährden. Damals sei im Ausschuss berichtet worden, dass die Fahrzeuge, wenn sie auf die Brücke führen, vor dem Verkehrsschild mit der Geschwindigkeitsbeschränkung zwar etwas abbremsten, aber danach wieder schneller unterwegs seien, insbesondere Lkws. Dies habe zu einem Aufschwingen der Brücke geführt.

Daher habe seine Fraktion schon damals vorgeschlagen, ähnlich wie es in den Niederlanden der Fall und in Niedersachsen seinerzeit noch diskutiert worden sei, dort Abschnittskontrollen durchzuführen. Dadurch müsse die Geschwindigkeit konstant eingehalten werden. Dieser Vorschlag sei damals nicht mehrheitsfähig gewesen. Letztlich habe man sich für die Errichtung von Blitzeranlagen entschieden.

Da die Fahrzeuge nach wie vor mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf der Brücke unterwegs seien, schwinde sie weiterhin auf, allerdings nicht mehr in dem massiven Maße, wie es noch vor der Aufstellung der Blitzeranlagen der Fall gewesen sei, weil in der Regel doch kontinuierlichere Geschwindigkeiten gefahren würden. Nichtsdestotrotz trage dies nicht zur Stabilität der Brücke bei.

Es sei wohl unumstritten, dass die Verkehrssicherheit dort, wo Abschnittskontrollen stattfänden, stark zunehme.

Aus den vorgenannten Gründen stehe seine Fraktion weiterhin zu ihrem Gesetzentwurf. Er bitte um Zustimmung.

Abg. Kilian legt dar, Weglassungen und Verkürzungen führten häufig dazu, dass die Argumentation möglicherweise stichhaltiger werde. Aber der Grund, weshalb die Koalitionsfraktionen den Gesetzentwurf im Innen- und Rechtsausschuss zur Ablehnung empfohlen hätte, sei nicht der Datenschutz gewesen. Vielmehr liege bei Abschnittskontrollen ein ungerechtfertigter Eingriff in das Recht der informationellen Selbstbestimmung vor. Die SPD-Fraktion habe im Innen- und Rechtsausschuss auf Nachfrage ausgeführt, der Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung werde dadurch gerechtfertigt, dass hierdurch möglicherweise der Bestand eines Brückenbauwerks gesichert sei. Die Sicherung des Bestands von Bauwerken könne seiner Meinung nach aber nicht als Argument dafür herhalten, das Recht auf informationelle Selbstbestimmung einzuschränken. Daher werde seine Fraktion den Gesetzentwurf ablehnen. Er beantrage Abstimmung in der Sache.

Minister Dr. Buchholz äußert, aus der Sicht des Ministeriums gebe es für die Rader Hochbrücke derzeit keinen Bedarf für Abschnittskontrollen. Aufgrund der Radaranlagen komme es durchaus immer wieder zu Rückstaus vor der Brücke. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Brücke werde aber durch die Geschwindigkeitsüberwachung deutlich mehr beachtet als in der Vergangenheit. Auch seien die Fahrzeuge in der Regel mit einer gleichmäßigen

Geschwindigkeit auf der Brücke unterwegs, auch wenn viele Verkehrsteilnehmer meinen, nach dem Durchfahren der Radaranlage wieder ein bisschen schneller fahren zu können. Die Geschwindigkeitsabweichungen seien nicht sehr groß, sodass das Ministerium für Abschnittskontrollen keine Veranlassung sehe.

Der Ausschuss lehnt in Übereinstimmung mit dem mitberatenden Innen- und Rechtsausschuss mit den Stimmen der Koalition gegen die Stimmen der SPD und des SSW zunächst den Änderungsantrag der Fraktion der SPD, [Umdruck 19/6173](#), ab. Sodann empfiehlt der Ausschuss bei gleichem Abstimmungsverhalten dem Landtag den Gesetzentwurf der Fraktion der SPD, [Drucksache 19/2847](#), zur Ablehnung.

5. Bericht der Landesregierung zum Notbetrieb des Busverkehrs in Ostholstein

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/6675](#)

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, weist darauf hin, dass der vorliegende Antrag des Abg. Vogel erst gestern eingegangen sei. Für die mit der entsprechenden Thematik befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ministerium sei es äußerst problematisch, die für die Beantwortung erforderlichen Informationen und Stellungnahmen innerhalb nur eines Tages einzuholen, insbesondere zu diesem ganz speziellen regionalen Thema. Dennoch hätten die Fraktionen selbstverständlich das Recht, Anträge einzubringen. Er bitte aber künftig zu berücksichtigen, dass das Ministerium durchaus etwas Zeit dafür brauche, die jeweilige Thematik aufzuarbeiten und zu recherchieren, um dem Ausschuss dann detailliert darüber berichten zu können.

Abg. Vogel erwidert, es werde immer wieder Anträge mit regionalen Bezügen geben, die erst kurzfristig öffentlich würden. Er sei erst gestern im Radio und im Fernsehen über den entsprechenden Sachverhalt informiert worden. Anschließend habe er auch aus der Region selbst Informationen darüber erhalten, dass bezüglich der Organisation des dortigen Busverkehrs derzeit eine absolute Dringlichkeit bestehe. Wäre dieser Tagesordnungspunkt erst in der nächsten Sitzung behandelt worden, hätte sich der Ausschuss nach seinem Empfinden in zeitlicher Hinsicht nicht angemessen mit diesem Thema befassen können. Zweifelsohne sei die Vorbereitungszeit für das Ministerium äußerst kurz gewesen. Er wüsste aber nicht, wie der Ausschuss sonst zeitnah über die Thematik informiert werden könnte.

Er begründet sodann kurz den Antrag, [Umdruck 19/6675](#).

Minister Dr. Buchholz führt aus, dem Ministerium sei es selbstverständlich nicht egal, wie die Mobilität im Land insgesamt organisiert werde. Aber der Zeitraum von zwölf Stunden, um zu einer Thematik Stellung zu nehmen, die nach dem ÖPNV-Gesetz nicht in die Zuständigkeit der Landesregierung falle, sei schon etwas eng. Sein Haus habe heute Morgen versucht, vom Kreis Ostholstein genauere Informationen zu dem in Rede stehenden Thema zu erhalten, könne seinen Informationsstand im Übrigen aber in diesem Fall lediglich aus der „shz“ beziehungsweise vom NDR beziehen. Es dürfe nicht vergessen werden, dass für den ÖPNV und die Schülerverkehre in den Kreisen grundsätzlich die Kreise selbst zuständig seien. Das Land

tue nichts anderes, als mit der NAH.SH und finanziellen Mitteln dort zu unterstützen, wo dies möglich sei.

Offensichtlich gebe es derzeit bei der Autokraft GmbH in Ostholstein einen eklatanten Fahrer-mangel im Busverkehr, der ohnehin landesweit zu beobachten sei. Dieser Mangel und zudem ein offenbar kurzfristig entstandener extrem hoher Krankenstand führten zu Ausfällen. Der Kreis Ostholstein habe dies zur Kenntnis genommen, auf die Einhaltung der vertraglichen Regelungen mit den entsprechenden Verkehrsunternehmen gedrungen und darauf aufmerksam gemacht, dass eine Vertragsstrafe drohe, wenn die vertraglich geschuldeten Leistungen nicht erbracht würden.

Das Ministerium könne in diesem Fall keine Busfahrer vermitteln, schon gar nicht in der Kürze der Zeit. Es interessiere sich natürlich zusammen mit der NAH.SH für die kreisübergreifende Situation und werde auch prüfen, wie es helfen könne. Aber zurzeit bestehe keine Möglichkeit des akuten Eingreifens.

So wie er die ihm zugetragenen Informationen verstehe, sei bei der Autokraft GmbH im Kreis Ostholstein erst nach Weihnachten mit einer Verbesserung des Zustands zu rechnen. Insoweit könne er dem Kreis Ostholstein nur empfehlen, im Wege der Ersatzvornahme gegebenenfalls andere Verkehrsunternehmen kurzfristig zu beauftragen, damit die Leistungen erbracht werden könnten, und dies der Autokraft GmbH in Form von Schadenersatz in Rechnung zu stellen. Dies sei allerdings nur eine Empfehlung von ihm. Letztlich müsse der Kreis selbst wissen, wie er in diesem Fall agieren wolle.

Abg. Kilian erinnert daran, dass es bei Weitem nicht das erste Mal sei, dass die SPD-Fraktion einen Tag vor der Sitzung des Ausschusses einen Berichts Antrag einbringe. Einmal gehe es dabei um aktuelle Themen, dann auch wieder um allgemeine Themen. Seiner Fraktion, so der Abgeordnete weiter, dränge sich allmählich der Eindruck auf, dass die SPD-Fraktion am Dienstag feststelle, dass am nächsten Tag der Wirtschaftsausschuss tage und es gut wäre, einen Bericht von der Landesregierung einzufordern.

Die Landesregierung habe immer alles getan, damit auch kurzfristig eingereichte Berichts-anträge in der jeweils nächsten Sitzung hätten behandelt werden können. Dies müsse aber nicht immer der Fall sein. Er befürchte, dass, wenn sich die Koalitionsfraktionen doch einmal dafür

auspräachen, einen Berichts Antrag erst in einer folgenden Sitzung zu behandeln, die SPD-Fraktion dann auf dem Standpunkt stehe, diese Vorgehensweise sei unparlamentarisch.

Ein Blick in das Internet genüge, um festzustellen, dass der Notbetrieb des Busverkehrs in Ostholstein schon vor einigen Tagen unter den Überschriften „Busnotfahrplan wegen Personalmangels aktiv“ und „Autokraft bekommt massive Busausfälle in Ostholstein nicht in den Griff“ in den Medien thematisiert worden sei. Insofern sei er verwundert darüber, dass der SPD-Fraktion dieses Thema erst gestern aufgefallen sei.

Abg. Poersch bedankt sich zunächst für die Einschätzung des Ministers, die in Anbetracht der Kürze der Zeit wohl nicht detaillierter habe sein können.

Sodann bringt sie in Richtung des Abg. Kilian zum Ausdruck, neue Entwicklungen in Sachen Busverkehr im Kreis Ostholstein habe es erst am Montagabend gegeben. Der ganze Prozess habe zwar schon im September 2021 seinen Anfang genommen. Sie sei aber immer davon ausgegangen, dass die Probleme irgendwann gelöst würden. Da es allerdings Mitte November noch immer keine Lösung gebe, habe die SPD-Fraktion wissen wollen, ob eine Möglichkeit bestehe, dass das Land in irgendeiner Weise eingreife und unterstütze. Diese Frage habe der Minister soeben beantwortet.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, bittet alle Antragsberechtigten für künftige Anträge darum, im Sinne einer entsprechenden Vorbereitung seitens der Ausschussgeschäftsführung und der Landesregierung einen etwas größeren Vorlauf einzuplanen.

6. Bericht der Landesregierung zur Arbeit der Baustellenkoordination in Schleswig-Holstein

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)
[Umdruck 19/6583](#)

Herr Pirschel, Leiter der Abteilung „Verkehr und Straßenbau“ im Verkehrsministerium, und Herr Conradt, Direktor des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, berichten über die Baustellenkoordination des LBV.SH in Schleswig-Holstein anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 1).

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet Minister Dr. Buchholz, der bisherige Leiter der Stabsstelle habe die Konzeption der Baustellenkoordination vorgenommen und am 17. Januar 2020 vorgelegt. Dazu habe auch die Personalplanung mit einer Leitungsstelle, vier Vollzeitäquivalenten für die Baustellenkoordination und einem Vollzeitäquivalent für IT- und Datenmanagement gehört. Bedauerlicherweise sei der bisherige Leiter der Stabsstelle in das Innenministerium gewechselt. Insofern müsse die Leitungsfunktion in der Stabsstelle neu besetzt werden. Die Neubesetzung solle nach derzeitigem Stand zum Jahreswechsel erfolgen.

Er mache keinen Hehl daraus, dass die vier Stellen für die Baustellenkoordination und auch die Stelle für IT- und Datenmanagement mehrfach ausgeschrieben worden seien. Daraufhin seien zwar jeweils Bewerbungen eingegangen, die einzelnen Bewerber aber als nicht geeignet eingestuft worden. Der Prozess der Personalbesetzung sei insofern schwierig gewesen. Hoffentlich könne die Stelle für IT- und Datenmanagement zum Mai 2022 besetzt werden. Das Ministerium arbeite mit Hochdruck daran, alle Stellen zu besetzen.

Herr Conradt legt dar, das Programm, das Dataport gekauft habe, werde bereits in Baden-Württemberg eingesetzt. Es sei in einzelnen Punkten für Schleswig-Holstein angepasst worden. Er gehe davon aus, dass es ab Sommer 2022 pilotartig genutzt werden könne. Erst gestern sei ein Beschluss gefasst worden, dass sich die kommunalen Bereiche daran beteiligen wollten. Er hoffe, dass sich auch möglichst alle Baulastträger dem anschließen, sodass im Jahr 2022 so viele Baustellen wie möglich koordiniert werden könnten. Da Schnittstellen für die Datenübertragungen vorhanden seien, gehe er davon aus, dass die Abstimmungen mit den Kollegen aus Hamburg problemlos verliefen.

Die beiden Baustellenkoordinatoren, die Ende des Jahres 2019 in der „shz“ vorgestellt worden seien, seien nicht mehr im Hause beziehungsweise hätten eine andere Aufgabe übernommen. Zur Nachbesetzung habe der Minister bereits alles gesagt.

Die Hierarchie bei den Baustellen sei ein wichtiger Punkt. Hierfür müsse mit allen Beteiligten im System ein entsprechender Mechanismus gefunden werden. Er wisse aus Hamburg, dass dort die Abstimmung von Baustellen auf der Ebene der Staatsräte vorgenommen werde. Das Ganze sei auch von der Gesamtzahl der Baustellen abhängig. Es werde sich in der Praxis zeigen, wo die Baustellen zusammengeführt würden. Wichtig sei, ein Problem nicht erst am Ende eines Prozesses, sondern bereits sehr frühzeitig zu erkennen und gemeinsam eine Lösung zu finden.

Abg. Vogel merkt an, schon im Jahr 2019 sei über die Baustellenkoordinierung gesprochen worden. Er begrüße, dass entsprechende Mittel in den Haushalt eingestellt worden seien. Da die beiden Baustellenkoordinatoren seinerzeit in der Zeitung vorgestellt worden seien, sei er davon ausgegangen, dass sie ihrer Tätigkeit aktuell noch immer nachgingen. Nachdem ein Baustellenkoordinator mittlerweile eine andere Aufgabe im LBV.SH wahrnehme, gebe es dort offensichtlich wichtigere Aufgaben als die Baustellenkoordinierung. Vor dem Hintergrund, der Ankündigungen, sich in Sachen Baustellenkoordinierung nun endlich auf den Weg zu machen, sei es völlig unverständlich und seiner Ansicht nach ein Armutszeugnis, dass es derzeit nur einen Baustellenkoordinator gebe und dieser seine Stelle erst am Montag dieser Woche angetreten habe. Offenbar werde dem Thema Baustellenkoordination im Ministerium beziehungsweise im LBV.SH keine große Bedeutung beigemessen.

In Erwiderung der Kritik meint Minister Dr. Buchholz, die Ausführungen des Abg. Vogel entbehrten einer sachlichen Grundlage, und streicht heraus, dass zwischenzeitlich eine Pandemie habe bewältigt werden müssen. Dies habe sich aufgrund neuer Prioritäten auf die Besetzung von Stellen ausgewirkt. Eingedenk dessen sei das Land bei der Baustellenkoordination „super unterwegs“.

7. Aktueller Sachstand zur Umsetzung und Anwendung der Bäderverordnung in Zeiten der Corona-Pandemie

Antrag des Abg. Thomas Hölck (SPD)
[Umdruck 19/6610](#)

Abg. Poersch begründet kurz den Antrag des Abg. Hölck, [Umdruck 19/6610](#).

Minister Dr. Buchholz geht auf die in diesem Antrag aufgeworfenen Fragen ein. Er erläutert, die Situation im Einzelhandel sei dadurch gekennzeichnet gewesen, dass die wegen der Coronapandemie ausgesetzte Bäderverordnung erst am 17. Mai 2021 wieder in Kraft gesetzt worden sei.

Obwohl die Einzelhandelsgeschäfte auch in den Bäderorten 20 Wochen des Jahres geschlossen und eine Fluktuation des Personals in andere Bereiche unausweichlich gewesen seien, sei die Beschäftigung im Einzelhandel insgesamt relativ stabil geblieben. Gegenüber dem Zeitraum vor der Coronakrise seien sogar 1,2 % mehr Beschäftigte zu verzeichnen, indem ein gewisser Rückgang relativ schnell wieder aufgeholt worden sei. Im Vergleich zum Hotel- und Gaststättengewerbe sei für dieses von einer verschärfteren Personalsituation und für den Einzelhandel von einer Verstetigung der Beschäftigung auszugehen. Es spreche einiges dafür, dass Personal aus Hotels und Gaststätten in Einzelhandelsbetriebe gewechselt sei, könne aber im Einzelnen nicht belegt werden, weil nur 35 Orte von der Bäderverordnung betroffen und diese in der Statistik nicht gesondert ausgewiesen seien.

Aus der Sicht des Ministeriums seien die Umsätze in den Bäderorten nach der Öffnung des Einzelhandels in den gut besuchten Monaten komprimiert gewesen. Die Umsatzsituation des Handels sei offensichtlich gerade auch an den verkaufsoffenen Sonntagen nach der Bäderverordnung sehr gut gewesen. Ob der Umsatz deutlich höher oder geringer als in den vergleichbaren Zeiträumen vor der Coronapandemie gewesen sei, könne er nicht sagen. Bekannt sei allerdings, dass der Umsatzeinbruch insbesondere von Schuh- und Lederwarengeschäften während der Pandemie massiver ausgefallen und dort die Nachholphase nach der Pandemie schlechter gelaufen sei als in anderen Bereichen.

Die Arbeitszeiten richteten sich selbstverständlich weiterhin nach dem Arbeitszeitgesetz. Nach der Bäderverordnung seien Öffnungszeiten in der Regel von 11 bis 17 Uhr beziehungsweise

von 12 bis 18 Uhr vorgesehen. Insofern betrage die Arbeitszeit lediglich sechs Stunden. Probleme dürfte es seiner Ansicht nach, wenn man sich an die entsprechenden Regelungen halte, nicht geben.

Die Einhaltung der Arbeitszeiten kontrolliere anlassbezogen die Staatliche Arbeitsschutzbehörde bei der Unfallkasse Nord (StAUK), die beim Sozialministerium angesiedelt sei. Flächendeckende Kontrollen an einem Sonntag, ob die Regelungen der Bäderverordnung eingehalten würden, fänden nicht statt. Er nehme den vorliegenden Antrag zum Anlass, sich mit dem Sozialminister zu beraten und zu prüfen, ob stichprobenartige Kontrollen der Arbeitszeiten im Zuge des Inkrafttretens der Bäderverordnung in bestimmten Orten sinnvoll wären.

8. Landesstrategie „Bildung für nachhaltige Entwicklung“

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 19/3062](#)

(überwiesen am 27. August 2021 an den **Umwelt-, Agrar- und Digitalisierungsausschuss**, Innen- und Rechtsausschuss, Finanzausschuss, Bildungsausschuss, Sozialausschuss, Wirtschaftsausschuss und Europaausschuss zur abschließenden Beratung)

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Landesstrategie „Bildung für nachhaltige Entwicklung“, [Drucksache 19/3062](#), abschließend zur Kenntnis.

9. Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern der Deutschen Bahn AG zum aktuellen Planungsstand der Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung im Bereich Scharbeutz, des Brückenbauwerks Lindaunis und der Fehmarnsundquerung

Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Video):

- Manuela Herbort, Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein
- Frank Limprecht, Deutsche Bahn Netz AG, Leiter Infrastrukturprojekte Nord
- Jutta Heine-Seela, Deutsche Bahn Netz AG, Leiterin Technik Schienenanbindung Fehmarnbeltquerung
- Henry Benedict, Deutsche Bahn Netz AG, Leiter Technik Portfolio Hamburg/Kiel

Herr Benedict von der Deutsche Bahn Netz AG, Leiter Technik Portfolio Hamburg/Kiel, informiert den Ausschuss anhand der Folien 15 bis 17 der PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/6687](#), über das Bauprojekt Schleibrücke in Lindaunis.

Abg. Richert legt dar, den Kommunikationsansatz im Zusammenhang mit den Bauarbeiten an der Schleibrücke in Lindaunis sowie die täglich vier Klappungen während der Sommersaison begrüße er. Zweifelsohne müssten die Bautätigkeiten und Verkehre auch in der Sommersaison „unter einen Hut gebracht“ werden. Das Zeitfenster von drei Monaten im Sommer für den Straßen-, Bahn- und Schiffsverkehr sei zwar sehr knapp bemessen. Dennoch sei dies ein Schritt in die richtige Richtung. Er habe nicht länger den Eindruck, dass - wie er es bei früheren Planungen empfunden habe - eine Meinung vorherrsche, wonach es im Norden nur „Wald, einen Fluss, ein Moor und drei Betriebe“ gäbe.

Abg. Richert bittet die Deutsche Bahn Netz AG darum, dem Ausschuss die Präsentation zeitnah zur Verfügung zu stellen, damit er sich nach deren Analyse mit möglichen Nachfragen an Herrn Benedict wenden könne. - Herr Benedict sagt dies zu und kündigt an, dem Ausschuss zu dem Bauprojekt außerdem einen erweiterten Foliensatz zur Verfügung zu stellen (siehe [Umdruck 19/6723](#)).

Herr Benedict antwortet auf Fragen aus dem Ausschuss, die Öffnungszeiten für die alte Brücke in der Wintersaison ab 1. November bis 15. März, nämlich wöchentlich jeweils am Montag um 10:45 Uhr und am Freitag um 14:45 Uhr, seien mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee abgestimmt worden. Danach sei eine tägliche Klappung geplant, um auch den Seglern

entgegenzukommen. Ein größerer Bedarf für eine Öffnung der Brücke in der Wintersaison sei im Prinzip nicht vorhanden.

Im Bauablauf gebe es zwei große Lose. Das Los 1 sei bereits ausgeschrieben worden. Dabei gehe es um die gesamten Unterbauten, sowohl Dämme als auch Widerlager und Pfeiler in der Schlei. Dies sei mit den Bauunternehmen schon abgestimmt worden. Auch sei hierüber bereits eine vertragliche Einigung erzielt worden. Offen sei noch das Los 2, das den gesamten Überbau betreffe, insbesondere den Stahlbau, aber auch die Leit- und Sicherungstechnik sowie das neue Stellwerk, das noch errichtet werden müsse. Diese Arbeiten würden noch ausgeschrieben. In diesem Zusammenhang müssten auch die Pläne der jeweiligen Bauunternehmen geprüft werden. Er gehe davon aus, dass diese Arbeiten wie geplant angegangen werden könnten. Letztlich müsse dies aber seitens der Bauunternehmen noch bestätigt werden.

Die neue Brücke solle Ende des Jahres 2025 in Betrieb genommen werden. Dies sei in der Tat ein langer Zeitraum, was auch darauf zurückzuführen sei, dass die Bautätigkeiten in den einzelnen Jahren immer wieder unterbrochen würden. Es bedürfe noch einer Feinabstimmung in der Bauausführung, die den Bauunternehmer betreffe, der noch gebunden werden müsse. Außerdem sei die relativ lange Bauzeit der Heranführung der Straße und der Schiene sowie den Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik geschuldet. Im Zusammenhang mit dem neu zu errichtenden und in Betrieb zu nehmenden Stellwerk sei einige Zeit erforderlich, um diesbezüglich Anpassungen auch an der Strecke vornehmen zu können.

Hinsichtlich der Kommunikation werde in der gesamten Region in der Tat sehr viel getan. So seien verschiedene Gesprächsrunden, insbesondere mit der maritimen Wirtschaft, durchgeführt worden. Auch habe ein enger Austausch mit den Schulträgern sowie den betroffenen Schulen stattgefunden - Stichwort Schülerverkehr - und seien Konzepte zusammen mit der DB Regio als Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt worden. Für direkt am Bauwerk auflaufende Nutzer würden digitale Anzeigen mit den entsprechenden Öffnungszeiten der Brücke angebracht. Auch wiesen Schilder auf die Internetseite hin, auf der unter anderem der aktuelle Stand der Bauarbeiten und die Öffnungszeiten eingesehen werden könnten.

Herr Limprecht, Deutsche Bahn Netz AG, Leiter Infrastrukturprojekte Nord, fügt hinzu, parallel dazu werde regelmäßig mittels der klassischen Pressekanäle über die Bauarbeiten und womöglich auftretende Störungen informiert. Der Bahn sei es wichtig, eine verlässliche Zeitstruktur anzubieten und die Öffnungszeiten der Brücke nicht wöchentlich oder gar täglich zu ändern.

Herr Benedict unterstreicht, mit dem Konzept, das als Vorzugsvariante gewählt worden sei, solle Stabilität in das gesamte Projekt gebracht werden. Seiner Ansicht heiÙe es, ständige Änderungen in Bezug auf die Bauarbeiten zu vermeiden, weil dies letztlich niemand mehr nachvollziehen könne. Er hoffe, mit dem aufgezeigten Konzept eine Stabilität und Berechenbarkeit des Projekts für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Veränderungen des Schleiepegels und möglicherweise dadurch hervorgerufene Auswirkungen auf das Bauprojekt seien in die Planungen aufgenommen und darin berücksichtigt worden.

Herr Limprecht erstattet anhand der Folien 3 bis 6 der PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/6687](#), einen Sachstandsbericht zur Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung im Bereich Scharbeutz.

Er antwortet auf entsprechende Fragen der Abgeordneten Schnurrbusch und Vogel, aufgrund der Baugrundsituation vor Ort sei es nicht gerade einfach, eine Alternative für das ursprünglich vorgesehene Ständerbauwerk zu finden. Aus diesem Grund könne er in der heutigen Sitzung noch keine Lösung präsentieren. Es sei wichtig, die Situation genauestens zu analysieren und den Baugrund vertieft zu untersuchen.

Um diese Thematik in der Region gemeinsam, vernünftig und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Bundesstraße, die Autobahn, die Bahn und auch die Landschaft sowie die Region diskutieren zu können, sei der Betrachtungsraum komplett geöffnet worden. Dies umfasse die Tieferlegung der Bundesstraße, die Tieferlegung der Eisenbahn, die ebenerdige Lage der Eisenbahn mit der Autobahn und dann die Tieferlegung im weiteren Trassenverlauf, um die Neigungsverhältnisse anzupassen.

Er gehe davon aus, dass bei den anstehenden Gesprächen im Dezember 2021 und im Januar 2022 zunächst einmal fachlich über die Lösungsmöglichkeiten diskutiert, aber noch nicht die endgültige Lösung präsentiert werde. Er könne sich durchaus auch noch Anpassungsplanungen vorstellen, wenn verschiedene Lösungsmöglichkeiten auf dem Tisch lägen.

Aufgrund der parlamentarischen Befassung würden im Bereich von Scharbeutz diverse Alternativen betrachtet, Stichwort „Umfahrung Ruppertsdorf“. Auch im Bereich von Bad Schwartau gebe es Planungsveränderungen im Zuge der Tieflage.

Die Deutsche Bahn sei vor der Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung bestrebt, die Schienenanbindung fertigzustellen. Durch die Alternativplanungen verschoben sich Planfeststellungsabschnitte punktuell. Die gesamte Strecke sei in insgesamt sieben Planfeststellungsabschnitte eingeteilt, an denen durchaus gearbeitet werden könne. Daher habe die derzeitige Suche nach Alternativen im Raum Scharbeutz seiner Ansicht nach keine Auswirkungen auf den Zeitplan insgesamt.

Minister Dr. Buchholz merkt an, Simulationen gerade in Schleswig-Holstein führten immer wieder dazu, dass bestimmte Neigungswinkel von Rampen aufgrund der Bergigkeit der Landschaft nicht realisiert werden könnten. Vor diesem Hintergrund bitte er in Zukunft um eine eng getaktete und abgestimmte Kommunikation nicht nur mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sowie Landrätinnen und Landräten, sondern auch mit dem Parlament und der Landesregierung, damit schnell Lösungen gefunden werden könnten. Schließlich sei die Unruhe in der Region bei dem in Rede stehenden Bauwerk erheblich gewesen. Aufgrund der bisherigen Kommunikation sei sicherlich sehr viel „Porzellan zerschmissen“ worden. Auch dürfe nicht vergessen werden, dass bei den Planfeststellungsverfahren Zeitdruck herrsche. Die Feste Fehmarnbeltquerung solle im Jahr 2029 fertiggestellt sein. Bis dahin seien es gerade noch acht Jahre und man befinde sich noch immer in der Planfeststellung für diverse Bauabschnitte.

Abg. Metzner erkundigt sich, ob es sich, wenn ein Abschnitt noch nicht planfestgestellt worden sei, möglicherweise auf benachbarte Planfeststellungsabschnitte auswirken könnte, wie dies bei der A 20 der Fall gewesen sei.

Minister Dr. Buchholz verdeutlicht, dies könne insofern nicht passieren, als gerichtlich nicht festgestellt werde, dass für bestimmte Planfeststellungsabschnitte ein Vorbehalt eingebaut werde. Die Abhängigkeit des Planfeststellungsabschnitts 8 vom Abschnitt 7 bei der A 20 sei insoweit gegeben gewesen, als der Vorhabenträger vor Gericht Erklärungen dahin gehend abgegeben habe, dass man mit dem Bau nicht beginnen werde, bevor nicht in anderen Abschnitten Baurecht bestehe. Wenn ein Vorhabenträger solche Erklärungen nicht abgebe, gebe es auch keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen einzelnen Planfeststellungsabschnitten.

Abg. Metzner erwidert, sie könne sich nicht vorstellen, dass die Thematik noch nicht planfestgestellter Abschnitte und die Auswirkungen daraus auf andere Planfeststellungsabschnitte bei einem Projekt der Bahn unproblematischer als bei einer Autobahn sei. Insofern bitte sie um

eine eindeutige Aussage dazu, dass nicht mit Verzögerungen zu rechnen sei, wenn ein Abschnitt bereits planfestgestellt sei, ein benachbarter Planfeststellungsabschnitt aber nicht. Sie wolle wissen, ob dies ausgeschlossen sei.

Herr Limprecht erklärt, nach heutigem Stand sei dies in der Tat ausgeschlossen. Der Raum, über den gerade diskutiert werde, befinde sich im Abschnitt 1.2 von Ratekau bis Haffkrug. Der gesamte Abschnitt werde zur Planfeststellung eingereicht. Die Anschlussbereiche sowohl in Haffkrug als auch vor Bad Schwartau seien nicht gefährdet. Insofern sei die Durchgängigkeit der Trasse und auch der verkehrlichen Wirkung gegeben, was am Ende die Planrechtfertigung abbilde.

Auf die Nachfrage des Abg. Schnurrbusch, ob ein Eingriff in die B 432, beispielsweise die Tieferlegung, eine Änderung im Planfeststellungsverfahren erfordere, antwortet Herr Limprecht, auch schon im Rahmen der ursprünglichen Planung habe es Anpassungen bei der Bundesstraße gegeben. Die Kreuzung der Eisenbahn mit der Straße werde in einem Verfahren behandelt.

Frau Heine-Seela von der Deutschen Bahn Netz AG, Leiterin Technik Schienenanbindung Fehmarnbeltquerung, erläutert anhand der Folien 8 bis 13 der PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/6687](#), den Stand der Planungen für den kombinierten Absenktunnel für die Fehmarnsundquerung.

Auf Fragen des Abg. Dr. Tietze hin legt Frau Heine-Seela dar, bezüglich der verschiedenen Möglichkeiten der Fehmarnsundquerung seien umfangreiche Untersuchungen durchgeführt worden. In diesem Zusammenhang habe man auch Brückenlösungen untersucht. Die beste Lösung sei der Absenktunnel, der weiterverfolgt und geplant werde. Die Deutsche Bahn Netz AG gehe davon aus, dass er auch realisiert werde. Dies sei die Vorzugsvariante aus dem Variantenvergleich. Die einzelnen Varianten seien in einer äußerst umfangreichen Detailtiefe miteinander verglichen worden.

Dass in Bezug auf den Bohrtunnel noch eine vertiefere Planung gemacht werde, sei letztlich auf den Aspekt der Risikovorsorge zurückzuführen, damit man entsprechend vorbereitet sei, falls es im Planfeststellungsverfahren oder an anderen Stellen noch Einwände gäbe. Wirt-

schaftlicher sei der Bohrtunnel in keinem Fall, weil dafür vier Röhren und auch Verbindungsbauwerke benötigt würden. Insofern sei die Deutsche Bahn Netz AG der festen Überzeugung, dass der Absenktunnel die beste Variante sei.

Auf Fragen des Abg. Vogel antwortet Frau Heine-Seela, für die Deutsche Bahn Netz AG stehe fest, dass der Absenktunnel realisiert werde. Die Untersuchung des Bohrtunnels gehe zurück auf eine Vereinbarung mit der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH - DEGES -, wonach das Risiko minimiert werden solle, das im Verfahren noch eintreten könnte, beispielsweise im Falle von Klagen. Es handele sich um eine reine Risikovorsorge. Mit dem Abschluss der Variantenuntersuchung seien die Brückenbauwerke und auch der Bohrtunnel „vom Tisch“.

Bezüglich der Frage nach den Strömungsauswirkungen im Bereich des Fehmarnsunds sagt sie zu, die Antwort schriftlich nachzureichen (siehe [Umdruck 19/6723](#)).

Abg. Dr. Tietze erinnert daran, das Bundesverwaltungsgericht habe in seinem Urteil angeordnet, die mildere Maßnahme für diese große Infrastrukturmaßnahme zu wählen. Nach fachlicher Expertise sei der Bohrtunnel und nicht der Absenktunnel die mildere Maßnahme für die Umwelt. Hierzu erbitte er eine Stellungnahme.

Frau Heine-Seela entgegnet, rein aus Umweltsicht sei wohl der Bohrtunnel die mildere Maßnahme. Aber unter Berücksichtigung aller Aspekte sei der Absenktunnel die Vorzugsvariante.

Minister Dr. Buchholz zeigt auf, die DEGES lege Wert darauf, dass der Variantenvergleich gerade vor dem Hintergrund ihrer Erfahrungen mit Klageverfahren immer möglichst weit geführt werde, damit Rechtssicherheit geschaffen werde und das Thema Unzumutbarkeit einer Alternativplanung vor Gericht vorgetragen werden könne. Eine Unzumutbarkeit in einem Planfeststellungsverfahren bedeute in der Regel einen Abstand in den Kosten, der um den Faktor X darüberliege.

Dass ein Bohrtunnel und ein Absenktunnel jeweils völlig andere Kosten hätten, liege schon deshalb auf der Hand, weil ein Absenktunnel unmittelbar unter der Meeresoberfläche gebaut werde, während ein Bohrtunnel einen Abstand von mindestens 6 bis 9 m zum Meeresgrund

haben müsse. Dementsprechend müsse der Bohrtunnel viel tiefer liegen, was auch Auswirkungen auf die Rampenauffahrten und deren Länge habe. Dies wiederum haben Folgen in Bezug auf die Inanspruchnahme von Flächen sowohl auf dem Festland als auch auf der Insel Fehmarn. Bei einem Absenktunnel könne man nahezu am Uferrand in das Portal ein- beziehungsweise ausfahren, wohingegen man bei einem tief liegenden Bohrtunnel erst weit im Inneren der Insel beziehungsweise auf dem Festland in ihn einfahre oder wieder an die Oberfläche komme. Insofern seien die Kosten für einen Bohrtunnel weitaus höher als für einen Absenktunnel. Nichtsdestotrotz werde auch ein Bohrtunnel in der Alternativenbetrachtung untersucht, damit im Zweifel die Unzumutbarkeit einer solchen Planung nachgewiesen werden könne.

Er sei verwundert darüber, dass viele wohl felsenfest der Überzeugung seien, dass es Klagen gegen die Fehmarnsundquerung geben werde. Er habe im Vorfeld nicht nur mit der Region, sondern auch mit Umweltverbänden, beispielsweise dem NABU, ein großes Einvernehmen hinsichtlich der Vorzugsvariante festgestellt. Der NABU habe ihn letztens ausdrücklich dafür gelobt, wie gut die Umweltverbände in die vorgezogene Öffentlichkeitsbeteiligung eingebunden worden seien. Der Absenktunnel werde trotz der nicht unerheblichen Riffstrukturen im Fehmarnsund auch vom NABU weiterhin als Vorzugsvariante betrachtet. - Der Zeitplan, nach dem der Abg. Vogel auch gefragt habe, sei ehrgeizig, aber durchaus realisierbar.

Frau Heine-Seela ergänzt, es gebe nach wie vor regelmäßige Zusammenkünfte und Besprechungen mit den Umweltverbänden. Auch sie gehe nicht davon aus, dass es von dieser Seite Klagen geben werde. Der Zeitplan sei durchaus ambitioniert. Die agile Planung setze voraus, dass Maßnahmen auch zeitgleich umgesetzt würden. Die Deutsche Bahn Netz AG sei sich mit der DEGES darüber einig, dass der vorgegebene Zeitplan eingehalten werden könne.

Die Frage der Abg. Metzner, ob die Hinterlandanbindung in irgendeiner Weise vom Infrastrukturbeschleunigungsgesetz betroffen sei, verneint Frau Heine-Seela.

Minister Dr. Buchholz fügt hinzu, davon zu unterscheiden sei das Investitionsbeschleunigungsgesetz, das auf bestimmte Veränderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz und in anderen Themenbereichen rekurriere. Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz wiederum lasse eine Legalplanung für bestimmte Projekte zu. Aber weder die Fehmarnsund- noch die Fehmarnbeltquerung fielen darunter.

(Unterbrechung des öffentlichen Sitzungsteils von 12:10 bis 12:26 Uhr für den nicht öffentlichen und vertraulichen Sitzungsteil)

10. Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder kommen überein, dass sich die Sprecher der Fraktionen am Rande des Plenums auf einen kleinen Teilnahmekreis für das geplante Fachgespräch „Klimaneutraler Schiffsverkehr“ verständigen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, weist darauf hin, dass für die Sitzung am 9. Februar 2022 ein Gespräch mit der Insel- und Halligkonferenz geplant sei, und schließt die Sitzung um 13:30 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin