



Plenarprotokoll

31. Sitzung

Donnerstag, 20. Juni 2013

Finanzierungsmöglichkeiten der westlichen Elbquerung der A 20.....	2492	Flemming Meyer [SSW].....	2501
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/832		Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie.....	2504
Finanzierung der westlichen Elb- querung optimieren.....	2492	Beschluss: Überweisung des Antrags Drucksache 18/832 und des für selbstständig erklärten Ände- rungsantrags Drucksache 18/949 an den Wirtschaftsausschuss.....	2505
Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/949		Gründung einer eigenen „Elite- schule des Sports“ in Schleswig- Holstein.....	2506
Hans-Jörn Arp [CDU].....	2492, 2502	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/673	
Kai Vogel [SPD].....	2494	Andreas Breitner, Innenminister....	2506
Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2495	Barbara Ostmeier [CDU].....	2507
Christopher Vogt [FDP].....	2497		
Dr. Patrick Breyer [PIRATEN].....	2500		

Jürgen Weber [SPD].....	2508	Bedeutung des Kreuzfahrt- und Fährtourismus für Schleswig- Holstein	2516
Burkhard Peters [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2510	Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW	
Anita Klahn [FDP].....	2511	Drucksache 18/950	
Sven Krumbeck [PIRATEN].....	2513	Oliver Kumbartzky [FDP].....	2516
Lars Harms [SSW].....	2514	Hartmut Hamerich [CDU].....	2517
Beschluss: Berichts Antrag Drucksache 18/673 und der Tagesord- nungspunkt insgesamt durch die Berichterstattung der Landesregie- rung erledigt.....	2515	Regina Poersch [SPD].....	2519
Gemeinsame Beratung		Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2520
a) Sommerferientermine entzerren - Tourismusstandort Schleswig- Holstein stärken	2515	Dr. Patrick Breyer [PIRATEN].....	2521
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/808		Flemming Meyer [SSW].....	2522
Sommerferientermine entzerren - Tourismusland Schleswig-Hol- stein stärken	2515	Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie.....	2523
Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW		Hartmut Hamerich [CDU], zur Geschäftsordnung.....	2525
Drucksache 18/951 (neu)		Beschluss: 1. Annahme des Antrags Drucksache 18/808 sowie der für selbstständig erklärten Ände- rungsanträge Drucksachen 18/951 (neu) und 18/950	
b) Stärkung des barrierefreien Tourismus in Schleswig-Hol- stein	2515	2. Überweisung der An- träge Drucksachen 18/909 und 18/910 sowie des für selbstständig erklärten Änderungsantrags Drucksache 18/952 an den Wirt- schaftsausschuss.....	2526
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/909		Sicherheit für alle Bürger - Kein Rückzug der Polizei aus der Flä- che!	2526
Schleswig-Holstein für alle - Perspektiven für ein barriere- freies Urlaubsland	2516	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/831	
Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW		Astrid Damerow [CDU].....	2526
Drucksache 18/952		Simone Lange [SPD].....	2527
c) Kreuzfahrttourismus und Fähr- tourismus in Schleswig-Holstein voranbringen	2516	Burkhard Peters [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2528
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 18/910		Wolfgang Kubicki [FDP].....	2529
		Wolfgang Dudda [PIRATEN].....	2530
		Lars Harms [SSW].....	2532
		Andreas Breitner, Innenminister....	2533
		Beschluss: Ablehnung.....	2534
		Torge Schmidt [PIRATEN], zur Geschäftsordnung.....	2534

Energiewende und Klimaschutz in Schleswig-Holstein - Ziele, Maßnahmen und Monitoring.....

2534

Bericht der Landesregierung
Drucksache 18/889Dr. Robert Habeck, Minister für
Energiewende, Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume..

2534

Jens-Christian Magnussen [CDU].

2537

Olaf Schulze [SPD].....

2539

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN].....

2540

Dr. Heiner Garg [FDP].....

2542

Sven Krumbeck [PIRATEN].....

2544

Flemming Meyer [SSW].....

2545

Hartmut Hamerich [CDU].....

2546

Heiner Rickers [CDU].....

2547

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN], zur Ge-
schäftsordnung.....

2548

Beschluss: Überweisung an den Um-
welt- und Agrarausschuss und den
Wirtschaftsausschuss zur ab-
schließenden Beratung.....

2548

Gemeinsame Beratung**a) Bienen nachhaltig schützen!**.....

2548

Antrag der Fraktionen von SPD,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und
der Abgeordneten des SSW
Drucksache 18/847**b) Verbesserung der Lebensbedin-
gungen von Bienen und anderen
pollen- und nektarsammelnden
Insekten**.....

2548

Antrag der Fraktion der PIRA-
TEN
Drucksache 18/922

Kirsten Eickhoff-Weber [SPD].....

2548

Sven Krumbeck [PIRATEN].....

2549

Heiner Rickers [CDU].....

2550

Marlies Fritzen [BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN].....

2551

Christopher Vogt [FDP].....

2552

Flemming Meyer [SSW].....

2553

Dr. Robert Habeck, Minister für
Energiewende, Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume..

2554

Marlies Fritzen [BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN], zur Ge-
schäftsordnung.....

2555

Beschluss: 1. Annahme des Antrags
Drucksache 18/8472. Überweisung des An-
trags Drucksache 18/922 an den
Umwelt- und Agrarausschuss.....

2556

**Zulassung von Frequenzen für den
lokalen Hörfunk in Schleswig-Hol-
stein**.....

2556

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/850

Torsten Albig, Ministerpräsident... 2556

Dr. Axel Bernstein [CDU]..... 2557

Peter Eichstädt [SPD]..... 2558

Rasmus Andresen [BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN]..... 2560

Wolfgang Kubicki [FDP]..... 2561

Sven Krumbeck [PIRATEN]..... 2563

Lars Harms [SSW]..... 2564

Beschluss: Berichts Antrag Drucksache
18/850 und der Tagesord-
nungspunkt insgesamt durch die
Berichterstattung der Landesregie-
rung erledigt.....

2565

Gemeinsame Beratung**a) Ausgleichsflächenkataster**..... 2565Antrag der Fraktionen von SPD,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und
der Abgeordneten des SSW
Drucksache 18/904**b) Zustimmung zur Bundeskom-
pensationsverordnung
(BKompV)**.....

2565

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/908Dr. Robert Habeck, Minister für
Energiewende, Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume.. 2565Marlies Fritzen [BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN]..... 2567

Heiner Rickers [CDU]..... 2568

Sandra Redmann [SPD]..... 2570

Marlies Fritzen [BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN], zur Ge-
schäftsordnung..... 2571

Beschluss: 1. Berichts Antrag Druck-
sache 18/908 und der Tagesord-
nungspunkt insgesamt durch die
Berichterstattung der Landesregie-
rung erledigt.
2. Annahme des Antrags
Drucksache 18/904..... 2572

* * * *

Regierungsbank:

Torsten Albig, Ministerpräsident

Dr. Robert Habeck, Minister für Energiewen-
de, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
und Erster Stellvertreter des Ministerpräsidenten

Anke Spoorendonk, Ministerin für Justiz, Kul-
tur und Europa und Zweite Stellvertreterin des
Ministerpräsidenten

Andreas Breitner, Innenminister

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Ar-
beit, Verkehr und Technologie

Kristin Alheit, Ministerin für Soziales, Gesund-
heit, Familie und Gleichstellung

* * * *

Beginn: 10:03 Uhr

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und
Kollegen! Ich begrüße Sie herzlich an diesem schö-
nen sonnigen Tag im Kieler Landtag und eröffne
die Sitzung. Zunächst teile ich Ihnen mit, dass der
Kollege Volker Dornquast nach wie vor erkrankt
ist. - Wir wünschen ihm von dieser Stelle aus alles
Gute und gute Besserung!

(Beifall)

Beurlaubt ist die Kollegin Angelika Beer von den
PIRATEN. Von der Landesregierung sind wegen
dienstlicher Verpflichtungen auf Bundesebene Frau
Bildungsministerin Wara Wende und Frau Finanz-
ministerin Monika Heinold beurlaubt.

Bevor wir in die Beratungen einsteigen, möchte ich
Sie bitten, mit mir zusammen Schülerinnen und
Schüler der Gemeinschaftsschule Rugenbergen aus
Bönningstedt auf der Tribüne zu begrüßen. - Herz-
lich willkommen im Schleswig-Holsteinischen
Landtag!

(Beifall)

Ich rufe Tagesordnungspunkt 22 auf:

Finanzierungsmöglichkeiten der westlichen Elb- querung der A 20

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/832

Finanzierung der westlichen Elbquerung opti- mieren

Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜND-
NIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des
SSW
Drucksache 18/949

Das Wort zur Begründung wird nicht gewünscht,
ich eröffne die Aussprache und erteile Herrn Abge-
ordneten Hans-Jörn Arp von der CDU-Fraktion das
Wort.

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Liebe
Kolleginnen und Kollegen! Wir erleben viele Re-
den des Ministerpräsidenten und des Wirtschafts-
ministers, insbesondere vor Unternehmensverbän-
den wie vor wenigen Tagen in Fockbek bei Rends-
burg, bei denen die besondere **Bedeutung** der **A 20**

(Hans-Jörn Arp)

und des Ausbaus der Infrastruktur in Schleswig-Holstein stets hervorgehoben wird. Es wird darin darauf hingewiesen, dass dies die Chance für Schleswig-Holstein sei.

Dafür haben Sie eigentlich Applaus verdient, wäre da nicht der Antrag der regierungstragenden Koalition, der unabhängig vom Koalitionsvertrag eine andere Aussage trifft. Es wird deutlich gesagt: nach Abwägung aller ökonomischen und ökologischen Zahlen. Das Projekt wird eigentlich immer wieder infrage gestellt. Herr Ministerpräsident, was zählt denn nun? - Wahrscheinlich wird uns Herr Meyer Klarheit in der Frage bringen, ob es nun losgeht oder nicht. Herr Meyer, es macht Spaß, mit Ihnen die eine oder andere Veranstaltung zu besuchen. Ich glaube dann immer, Sie sind einer von uns aus dem bürgerlichen Lager, wenn Sie vor Unternehmensverbänden reden.

(Zuruf Dr. Ralf Stegner [SPD])

- Herr Stegner, mit Ihnen macht das wirklich keinen Spaß, aber Sie sind auch nicht dran.

Wir alle wissen, es gibt die **Bodewig-Kommission**, die Sie mit ins Leben gerufen haben. Diese hat gesagt, dass uns für die Infrastruktur in Deutschland eigentlich jährlich 5 Milliarden € fehlen. 10 Milliarden € stehen zur Verfügung. Es gibt einen Investitionsstau von rund 30 Milliarden €. Eigentlich fehlen jährlich 5 Milliarden €. Eine Woche nach der Bundestagswahl wollen sich die Verkehrsminister der Länder und des Bundes darüber einigen, woher das Geld kommen soll. Dazu gibt es verschiedene Möglichkeiten, die ich hier nicht diskutieren will. Darüber werden wir später diskutieren.

Es gibt die Möglichkeit, bei Großprojekten ein **ÖPP-Projekt** in einer Größenordnung ins Leben zu rufen, die vielleicht sogar den Elbtunnel finanzieren würde. Das lehnen wir nicht grundsätzlich ab, denn wir sagen: Die beste Wirtschaftspolitik, die wir betreiben können, ist eine vernünftige Infrastrukturpolitik.

Herr Minister, in einem Punkt unterscheiden wir uns. Sie sagen, Sie wären bereit, von **Dänemark** zu lernen. In diesem Punkt unterscheiden wir uns noch nicht. Die Genehmigungsverfahren gehen in Dänemark schneller. Bei der festen Fehmarnbelt-Querung sehen wir, wie schnell so etwas gehen kann und mit welchen Möglichkeiten dies geschieht. Wir sehen, wie schnell die Planung dort umgesetzt wird. Davon können wir sicherlich lernen.

In der Frage der **Finanzierung** unterscheiden wir uns allerdings wesentlich. Sie sagen, man müsste

eine Art Staatsmodell mit einem Staatsunternehmen machen, das sich das Geld vom Kapitalmarkt holt. Wir alle wissen, dass auf dem Kapitalmarkt genügend Geld ist. Das Geld könnte auch von der Europäischen Kommission oder von der Europäischen Bank kommen. Das Geld bekäme man auf diese Weise wahrscheinlich für einen Zinssatz von unter 1 %. Wenn man eine Finanzierung mit privaten Unternehmen macht, dann wissen Sie, dass diese eine Rendite von 7 bis 8 % haben wollen.

Dies ist der wesentliche Punkt, über den wir heute diskutieren. Ein **Staatsunternehmen** ist ein Unternehmen, das zurzeit nicht existiert, zumindest nicht in Schleswig-Holstein und schon gar nicht für den Bereich der Infrastruktur. Es gibt zwei Beispiele, bei denen Staatsunternehmen zurzeit aktiv sind. Zum einen ist das die Elbphilharmonie. Sie wissen, wie die Kostenexplosion dort aussieht. Zum anderen gibt es das Beispiel des BER in Berlin-Brandenburg. Dort explodieren die Kosten ebenfalls. Es gab dort „erfolgreiche“ Aufsichtsratsvorsitzende wie Herrn Wowerit und Herrn Platzek. Ich könnte mir vorstellen, dass das auch eine Rolle für Herrn Stegner wäre. Er kennt die Rolle eines Aufsichtsratsvorsitzenden. Bei dem Projekt des Tunnels bei Glückstadt wäre für uns allerdings dann die Perspektive, dass man leichter nach London als nach Wischhafen kommt. Das würden wir befürchten.

(Zurufe SPD)

Herr Meyer, Sie werden eine **Kostenexplosion** sehen, die Sie nicht im Griff haben werden. Trauen Sie den Unternehmern zu, dieses Projekt als Unternehmen mit Unternehmen zu planen, und planen Sie nicht mit einem Staatsunternehmen. Das ist fortgeschrittener Sozialismus. Ich sage Ihnen: Sie haben weder die Mitarbeiter noch das Management noch das Know-How. Lassen Sie uns weiter darüber diskutieren, wie wir das finanzieren.

Sie sagen selbst, dass das Planfeststellungsverfahren für den Elbtunnel 2014 abgeschlossen sein wird, dass Sie dann gemeinsam mit dem Bund über die Finanzierung reden werden und dass damit auch die Ausschreibung folgt. Sie lassen keinen Zweifel daran, dass ab 2017, zum Ende dieser Legislaturperiode hin, der Bau des Elbtunnels vorangetrieben und sogar von Ihnen und Ihrem Kabinett unterstützt wird.

Wir wollen deutlich von Ihnen hören, ob es an dem ist und ob wir dem glauben können, was Sie überall öffentlich erklären. Deshalb haben wir um diesen Tagesordnungspunkt gebeten. Wie gesagt, der Antrag der regierungstragenden Fraktionen sieht an-

(Hans-Jörn Arp)

ders aus. Das ist keine Zustimmung, sondern impliziert ein Sowohl-als-Auch, aber eher nein. Unser Antrag ist ein klares Bekenntnis zur A 20. - Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU und FDP)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Für die SPD-Fraktion hat Herr Abgeordneter Kai Vogel das Wort.

Kai Vogel [SPD]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Guten Morgen, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Wir werden die A 20 weiter bauen, und sie wird die Elbe queren; so viel schon einmal vorweg. Für die SPD-Landtagsfraktion sage ich heute gern noch einmal: Wir stehen zur A 20 mit einer **westlichen Elbquerung**. Sie zählt zu den wichtigsten Verkehrsachsen für Schleswig-Holstein. Daher bauen wir die A 20 weiter; in dieser Wahlperiode bis zur A 7 und damit schneller und weiter, als CDU-Verkehrsminister die vorangegangenen Bauabschnitte realisieren konnten.

(Beifall SPD und SSW)

Wir werden - das haben wir mit unseren Koalitionspartnern vereinbart - die laufenden Planfeststellungsverfahren nutzen, um die Neubewertung der prognostizierten Verkehrsströme sowie der ökologischen und finanziellen Folgewirkungen vorzunehmen. Das halten wir für richtig und wichtig. Natürlich braucht diese Straße auch eine Elbquerung; das ist aus unserer Sicht unstrittig.

Was die **Finanzierung** angeht, ist erst einmal der Bund in der Pflicht, ein geeignetes Modell zu entwickeln. „Geeignet“ bedeutet, es muss einen Anschluss in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen gewährleisten. Es sollte zeitlich in etwa so geplant werden, dass die Querung steht, wenn die Autobahn dort ankommt. Und es muss finanziell solide unterlegt, mit transparenter Finanzierung, und attraktiv für die Nutzerinnen und Nutzer sein.

Wer sich jetzt schon auf ein Modell festlegt, ohne die Alternativen seriös geprüft zu haben, bringt sich in eine ganz schwierige Lage. Das gilt nicht nur für die A 20, sondern das sollte bei der Planung von Großprojekten generell eine Selbstverständlichkeit sein.

Ihren Antrag finde ich indes etwas wirr: Die Landesregierung soll die Bundesregierung dabei unterstützen, dass diese etwas prüft, was die Landesre-

gierung selbst vorgeschlagen hat? Da muss ich schon sagen: Natürlich soll der Bund das prüfen.

(Beifall SPD)

Sonst hätte Minister Meyer es doch nicht angesprochen. Aber die Prüfung selbst bekommen die Fachleute im Bundesministerium doch bestimmt auch ohne extra Unterstützung aus dem kleinen Schleswig-Holstein hin.

Vielleicht wäre dem Projekt mehr gedient, wenn die CDU-Landtagsfraktion auf Bundesebene bei ihren eigenen Parteifreunden etwas mehr Tempo machen würde. Diese erwecken nämlich mitunter den Eindruck, als rangiere Deutschlands Norden bei ihnen eher unter fernem Liefen. Niedersachsen und Schleswig-Holstein ziehen dagegen mittlerweile endlich an einem Strang, und das wird in Berlin durchaus wahrgenommen.

Ich habe großes Verständnis für die Nöte des Kollegen Arp. Aber ich muss auch sagen: Lassen wir die Kirche im Dorf und die Finanzplanung für die A 20 dort, wo sie hingehört, nämlich auf Bundesebene.

Niedersachsen und Schleswig-Holstein werden mit der **A 20** eine zusätzliche Verbindung bekommen, die für unseren Wirtschaftsraum an der Unterelbe neue Impulse bringen wird. Sie schafft eine starke Ost-West-Verbindung und stärkt damit den gesamten **norddeutschen Raum**. Das wird sie nur dann tun, wenn eine ausfinanzierte Elbquerung zur Verfügung steht. Sie können sicher sein, dass unsere Landesregierung weiß, was auf dem Spiel steht. An unserer Koalition wird ein vernünftiges, nachhaltiges, tragfähiges Konzept für die westliche Elbquerung nicht scheitern.

Unsere Landesregierung ist aktiver Part im fachlichen Diskurs über das Wie. Wir vertrauen darauf, dass Minister Meyer mit aller fachlichen Kompetenz im Interesse Schleswig-Holsteins für die beste Lösung eintritt. Handeln und finanzieren muss aber letztlich der Bund. Er muss ein geeignetes Modell vorlegen. Daher bitte ich um Zustimmung zu unserem Antrag. - Vielen Dank.

(Beifall SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Schönen Dank. - Das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Herr Abgeordnete Andreas Tietze.

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Arp, das war ja eine richtige Ruck-Rede. Ich erinnere an die Antike. Da hat der berühmte Senator Cato der Ältere immer jede Rede mit dem schönen Satz begonnen: „Im Übrigen bin ich der Meinung, dass Karthago zerstört werden muss.“ Daraufhin applaudierten dann immer alle.

Ich glaube, wir sind hier in einer ähnlichen Situation. Alle sagen immer: „Im Übrigen bin ich der Meinung, dass die A 20 gebaut wird.“

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Aber das ist eher ein Ritual, als dass es echte Politik wäre.

(Zuruf Hans-Jörn Arp [CDU])

Ich möchte aber gern noch einmal auf Ihren Antrag eingehen.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, der Kollege Christopher Vogt möchte Ihnen gern eine Zwischenfrage stellen oder eine Zwischenbemerkung machen. Möchte Sie darauf eingehen?

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Kollege, sehr gern gestatte ich Ihnen eine Zwischenfrage.

Christopher Vogt [FDP]: Vielen Dank. - Frau Präsidentin! Herr Kollege Dr. Tietze, habe ich Sie eben richtig verstanden, dass Sie die positiven Äußerungen und das Bekenntnis des Ministerpräsidenten und des Ministers zur A 20 überhaupt nicht mehr ernst nehmen, oder wie muss ich Ihre Aussage verstehen?

- Ich wollte nur deutlich machen, dass zwischen der Frage, etwas zu benennen, was sozusagen schnell und unmittelbar umgesetzt wird, und auf der anderen Seite die Realitäten zu sehen, ein Unterschied besteht. Die Realität ist nun einmal die, dass die A 20 bisher nicht voll finanziert ist; das wissen Sie genauso gut wie ich.

Im Übrigen ist es völlig egal, ob Sie das in der CDU, in der FDP, in der SPD oder bei den Grünen diskutieren. Es ist ein Fakt: Wir haben noch keine

Finanzierung für die A 20. Nehmen Sie das doch einmal zur Kenntnis.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Mit dem Vorschlag, der jetzt mit der **Eignungsabschätzung** vorgelegt worden ist, wonach jetzt 50 % der Baukosten durch den Bund übernommen werden sollen, ist eine Voraussetzung angesprochen worden. Bei 1,3 Milliarden € sind das immerhin 650 Millionen €. Und es besteht die Bedingung, dass es einen Komplettbau gibt, dass also die A 20 tatsächlich komplett zu Ende gebaut wird, also auch auf niedersächsischer Seite, und dass mindestens 30.000 Fahrzeuge darauf fahren können.

(Zuruf Christopher Vogt [FDP])

Wenn Sie hier also fordern, dass die A 20 zu Ende gebaut wird, dann müssen Sie sich mit einer gesicherten Finanzierung auseinandersetzen. Ich finde, Herr Arp, gestern hat Ihr Verkehrsminister im Bund einen fundamentalen Kurswechsel vorgenommen. Man könnte fast sagen, er hat bei den Grünen abgeschrieben.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Künftig, so Herr **Ramsauer**, solle anders als bisher der größte Teil der Mittel in den **Erhalt bestehender Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen** fließen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weiterhin führt Herr Ramsauer aus, der Etat für neue Projekte werde zurückgefahren. Wörtlich sagt Herr Ramsauer, und das muss man sich am heutigen Tage dann doch einmal auch in diesem Landtag zu Gemüte führen, solange der seit Jahren mit 10 Milliarden € ausgestattete Verkehrsetat nicht aufgestockt werde, stehe sein Haus vor der Frage des Umsteuerns. Jetzt Originalzitat Ramsauer:

„Die Zeit der Wunschzettel ist vorbei. Wir müssen streng priorisieren.“

(Zuruf SPD: Hört, hört!)

Angesichts knapper Kassen sollen demnach statt der bisherigen 55 % künftig nur noch 30 % der bereitstehenden Mittel in den Neubau von Straßen fließen. Dafür sollen für den Erhalt der bisher bestehenden Verkehrsinfrastruktur 70 % des Etats aufgewendet werden.

Herr Ramsauer analysiert dann auch noch einmal konkret den Zustand der **Brückenbauwerke** in Deutschland und sagt, es sei ebenfalls ein Projekt in

(Dr. Andreas Tietze)

einem Umfang von ungefähr 1 Milliarde €, diese Brücken zu sanieren.

Machen wir uns also nichts vor: In der Bundesrepublik Deutschland liegt heftigster Druck auf dem Verkehrsetat. Deshalb ist es im Prinzip egal, ob ich hier als Grüner, als Roter, als Schwarzer oder als was auch immer stehe. Dies ist einfach eine Erkenntnis des gesunden Menschenverstandes, dass der Ausbau der A 20 nicht schnell vorangeht.

Deshalb möchte ich auch noch einmal auf die Prognosen eingehen, die immer wieder und regelmäßig herangezogen werden. Dazu gibt es eine **Kleine Anfrage** meiner **Bundestagsfraktion** im Deutschen Bundestag. In dieser auf die A 20 bezogenen Kleinen Anfrage wird eindeutig herausgestellt, dass die bisherigen Erwartungen, gerade auch die wirtschaftlichen Erwartungen, bei der A 20 nicht eingetreten sind. Im Übrigen haben die bisherigen Mautprojekte Herrentunnel in Lübeck und Warnow-Tunnel, nicht wirklich das erreicht, was versprochen worden ist. Die dort prognostizierten Zahlen sind nie und nimmer erreicht worden.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es gibt eine Studie des Instituts für Raum- und Verkehrsforschung in Erfurt, die vor etwa drei Wochen herausgekommen ist. In dieser Studie heißt es, es seien keine nennenswerten **regionalwirtschaftlichen Effekte** mit dem **Autobahnbau** verbunden. Autobahnen könnten weder Erreichbarkeitsdefizite mindern noch die daraus resultierenden Wachstumsschwächen beseitigen. Eine zentrale Aussage dieser Studie lautet: Neue Autobahnen in strukturschwachen Gebieten würden nicht für eine positive wirtschaftliche Entwicklung sorgen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie können doch nicht kollektiv diese Lernerkenntnis blockieren. Sie haben Blockaden.

(Zuruf Christopher Vogt [FDP])

Deshalb tragen Sie das Thema A 20 wie ein Mantra vor sich her, wiederholen es immer wieder und nehmen diese Fakten nicht zur Kenntnis.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, gestatten Sie eine weitere Zwischenbemerkung des Kollegen Arp?

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Bitte.

Hans-Jörn Arp [CDU]: Lieber Herr Kollege, wie erklären Sie sich dann, dass der Ministerpräsident und der Wirtschaftsminister bei jeder Gelegenheit den weiteren Bau der A 20 und so schnell wie möglich auch die Elbquerung fordern? Das ist ja zu Ihnen ein Widerspruch; das müssen Sie doch einmal klären.

(Christopher Vogt [FDP]: Die haben alle keine Ahnung!)

- Zunächst einmal ist die Forderung, die hier gestellt wird - - Das haben wir in unserem Koalitionsvertrag sehr elegant gelöst,

(Lachen CDU und FDP)

indem wir uns auf eine realistische Forderung eingelassen haben. Ich möchte das hier für die Grünen erklären:

(Zuruf: Machen Sie das!)

Wir stehen zu der Aussage, dass wir uns bemühen, die A 20 bis zur A 7 zu bauen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW)

Dazu stehen wir. Aber wir sagen gleichzeitig: Wenn Sie das wirklich wollen, müssen Sie richtig gut sein. Dann müssen Sie priorisieren. Dann müssen Sie die Voraussetzungen in Berlin schaffen. Dann müssen Sie tatsächlich für diese Sache einstehen. Wir fühlen uns an diesen Vertrag gebunden. Deshalb ist es richtig, die **A 20 bis zur A 7** zu bauen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW)

Da gibt es bei uns überhaupt keinen Zweifel.

(Christopher Vogt [FDP]: Warum geben Sie dann Millionen für die Planung darüber hinaus aus?)

Deshalb geht es uns an dieser Stellen tatsächlich um die A 20. Es geht um einen sinnvollen Abschluss. Aber ich habe deutlich gesagt: Meine Fraktion bleibt skeptisch, ob wir 1,5 Milliarden € für die westliche Elbquerung aufbringen können. Das wird uns nicht gelingen.

Also, liebe Kolleginnen und Kollegen, worum geht es: Es geht darum, in dieser Legislaturperiode eine vernünftige Politik für Straßenbau, Wasserstraßen und Schienen zu machen. Da halten wir klar Spur; da sind wir vertragstreu. Deshalb steuern wir in

(Dr. Andreas Tietze)

Richtung einer nachhaltigen Verkehrswende. - Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Das Wort für die Fraktion der PIRATEN hat der Herr Abgeordnete Dr. Patrick Breyer.

(Christopher Vogt [FDP]: Entschuldigung!)

- Dann hat jetzt gern das Wort der Kollege Christopher Vogt. Das war hier anders notiert, aber das hatten wir gestern schon mit Ihrer Fraktion. Ich glaube, ich muss mit ganz vielen Leuten Kaffee trinken gehen, wenn das so weiter geht. Tut mir leid. - Herr Vogt.

Christopher Vogt [FDP]:

Frau Präsidentin, vielen Dank, dass ich doch noch die Ehre habe, vor dem Hohen Haus sprechen zu dürfen. Ich kenne es schon, mit Herrn Kumbartzky und Frau Klahn verwechselt zu werden, aber mit Herrn Dr. Breyer ist mir das zum ersten Mal passiert. Sei's drum.

Herr Kollege Dr. Tietze, wie immer, muss ich sagen, bin ich freudig erregt, nachdem ich Ihre Rede zur Kenntnis nehmen durfte. Ich möchte Sie nur auf eine Sache hinweisen: Wenn Sie so skeptisch sind und offen ablehnen, dass die A 20 über die A 7 hinaus gebaut wird, frage ich mich, warum Ihre Fraktion es unterstützt, dass Millionen € für Planungen ausgegeben werden.

(Beifall FDP und CDU)

Diesen Widerspruch werden Sie nicht ganz auflösen können.

Meine Damen und Herren, die **A 20** soll Bestandteil des **transeuropäischen Straßennetzes** werden, was nachvollziehbar ist. Als Küstenautobahn unserer Region besitzt die A 20 auch eine große strategische Bedeutung. Sie wird jedoch nur dann Bestandteil des europäischen Straßennetzes werden, wenn sie auch bis zum Ende gebaut wird. Dazu gehört selbstverständlich der Bau der westlichen Elbquerung.

Für die Westküste unseres Landes, für die Region Unterelbe, würde die A 20 endlich die dringend benötigte Verkehrsanbindung in Richtung Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern darstellen und für Hamburg, dessen Verkehrsströme vor dem Kollaps stehen, die dringend benötigte Entlastung.

An die Grünen möchte ich nur sagen, da eben der Einwurf kam: „Fahren Sie einmal nach Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt. Da haben die **Autobahnen** auch **nicht** dazu geführt, die **Wirtschaft** voranzubringen.“ - Ich glaube, ohne Autobahnen in den neuen Bundesländern wäre die wirtschaftliche Situation dort nicht besser. Insofern ist das ein komisches Argument.

(Beifall FDP und SSW)

Meine Damen und Herren, unser Land braucht dringend eine **leistungsfähige Ost-West-Verbindung** im Straßenbereich. Herr Vogel, vielleicht der Hinweis, weil Sie immer wiederholen, dass Sie mehr bauen werden als wir in unserer kurzen Regierungszeit: Wir hatten auch kein Baurecht. Wir konnten ohne Baurecht, das die Große Koalition versäumt hat vorzubereiten, auch nicht bauen. Das ist einfach das Problem, das wir hatten, weil das in einem Rechtsstaat leider nicht anders möglich ist.

(Peter Eichstädt [SPD]: Leider?)

- Zurecht, Herr Kollege Eichstädt. Da haben Sie mich wieder erwischt. Herzlichen Glückwunsch!

Meine Damen und Herren, auch wenn es die Grünen nicht wahrhaben wollen: Die Straße wird auch in Zukunft Verkehrsträger Nummer eins in Deutschland bleiben. Das bedeutet mitnichten, dass wir nicht auch Schienenwege und Wasserstraßen erhalten und ausbauen müssen. Man muss das eine tun und darf das andere nicht lassen, meine Damen und Herren.

In den vergangenen Jahren wurde immer wieder von Ihnen behauptet, es sei kein Geld für eine **öffentliche Finanzierung** der westlichen Elbquerung da. ÖPP-Modelle - das haben Sie auch heute noch einmal betont - seien auch nicht realistisch. Die Studie des Bundesverkehrsministeriums kommt offenbar zu einem anderen Ergebnis und besagt, dass ein mautfinanziertes ÖPP-Modell grundsätzlich machbar wäre.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, gestatten Sie eine Zwischenbemerkung des Herrn Abgeordneten Tietze?

Christopher Vogt [FDP]:

Ja, selbstverständlich.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Dann hat Herr Tietze das Wort.

(Vizepräsidentin Marlies Fritzen)

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Herzlichen Dank, Herr Kollege Vogt. Habe ich Sie jetzt richtig verstanden: Sie gehen in Ihrer Rede auf die Finanzierung ein. Wenn wir alle Projekte Schleswig-Holsteins nehmen - die Hinterlandanbindung, den Fehmarnbelt, Nord-Ostsee-Kanal, A 20 -, wenn wir vorsichtig schätzen, sind wir bei 4 Milliarden €, wenn wir die Kostensteigerung einpreisen, sind wir bei 5 Milliarden €. Glauben Sie, dass bei den von Herrn Ramsauer gestern vorgetragenen finanziellen Engpässen im Bundeshaushalt das Bundesland Schleswig-Holstein 50 % der Bundesmittel für Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen erhalten wird? Sind Sie der Auffassung, dass wir 50 % des Bundeshaushalts erhalten werden?

(Lars Harms [SSW]: Die werden ja auch alle in einem Jahr gebaut!)

Christopher Vogt [FDP]:

Herr Kollege Dr. Tietze, das ist natürlich über einen Zeitraum von in etwa 15 Jahren zu sehen. Wenn Sie das in den Vergleich zum jährlichen Haushalt stellen, zeugt das nicht gerade von Ihrer Seriosität, muss ich ganz ehrlich sagen.

(Beifall FDP und CDU)

Natürlich, Herr Dr. Tietze, wird das schwierig, weil man das Problem nicht dadurch löst, dass man sagt: Wir fordern jetzt gar nichts mehr, was uns ideologisch nicht in den Kram passt. Dann sollen sich doch die anderen über Mittel aus dem Bundestopf freuen. So war es in der Vergangenheit zu Ihrer damaligen Regierungszeit. So darf es nicht wieder werden, Herr Kollege.

(Beifall FDP und CDU)

Sie haben auch die neue Gestaltung des **Bundesverkehrsweegeplans** angesprochen, Herr Kollege Dr. Tietze. Dort gibt es eine neue Kategorie, in die auch die A 20 soll.

(Zuruf Wolfgang Kubicki [FDP])

Insofern wird der Bund in Schleswig-Holstein überproportional in den nächsten Jahren investieren.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, gestatten Sie eine weitere Zwischenbemerkung des Herrn Abgeordneten Matthiessen?

Christopher Vogt [FDP]:

Ja, mit großer Freude.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Bitte, Herr Matthiessen.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Herr Kollege Vogt, reden Sie doch nicht drumherum!

(Heiterkeit Christopher Vogt [FDP])

Halten Sie den Bundesverkehrswegeplan für unterfinanziert - ja oder nein? Das war die Frage von Herrn Dr. Tietze. Was antworten Sie darauf?

(Zuruf Wolfgang Kubicki [FDP])

Christopher Vogt [FDP]:

Herr Kollege Matthiessen, Herr Kollege Dr. Tietze hat mich nicht gefragt, ob ich ihn grundsätzlich für unterfinanziert halte.

(Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Dann frage ich Sie das!)

- Darf ich Ihnen das vielleicht kurz erläutern: Seine Frage war vielmehr die, ob wir 50 % aus dem Bundesverkehrswegeplan nach Schleswig-Holstein bekommen, was natürlich Unsinn war - ich hatte eben darauf hingewiesen -

(Beifall FDP und CDU)

weil es ja um einen längeren Zeitraum geht und das alles nicht aus dem jährlichen Etat finanziert wird. Ich halte ihn auch für unterfinanziert.

(Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aha!)

Das habe ich an dieser Stelle auch schon mehrfach gesagt. Wir müssen mehr in die Infrastruktur investieren - übrigens nicht nur der Bund, sondern auch das Land. Da sind Sie auch gefordert, Herr Abgeordneter Matthiessen.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, gestatten Sie eine weitere Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Kubicki?

Christopher Vogt [FDP]:

Na gut.

(Heiterkeit)

Das wird wahrscheinlich die intelligenteste.

(Christopher Vogt)

Wolfgang Kubicki [FDP]: Herr Kollege Vogt, teilen Sie meine Auffassung, dass es sinnvoll wäre, wenn beispielsweise der verkehrspolitische Sprecher der Grünen gelegentlich den Reden des Ministerpräsidenten beispielsweise auf dem Unternehmertag folgen würde, um festzustellen, dass das, was Sie hier vortragen, identisch ist mit dem, was der Ministerpräsident jedenfalls außerhalb dieses Hauses vorträgt, und dass es dann sinnvoll wäre, in der Koalition diese Fragen zu klären und nicht entsprechende Überlegungen Ihnen gegenüber kundzutun?

(Dr. Ralf Stegner [SPD]: Nur der erste Halbsatz war vernünftig!)

- Ich danke Ihnen für das Koreferat, Herr Kubicki. Vielen Dank.

(Vereinzelt Beifall)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Gestatten Sie eine Zwischenbemerkung des Herrn Abgeordneten Tietze?

Christopher Vogt [FDP]:

Eine Frage würde ich zulassen.

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Herr Kollege Vogt, würden Sie mir freundlicherweise erklären: Sie regieren ja in Berlin mit.

- Ich nicht!

- Ihre FDP jedenfalls. Können Sie mir freundlicherweise erklären, warum wir dann trotz Ihrer Regierungsarbeit in Berlin nicht bereits die A 20 in Schleswig-Holstein finanziert bekommen haben?

(Lachen Wolfgang Kubicki [FDP])

- Herr Kollege Dr. Tietze, ich glaube, Sie kennen das Finanzierungssystem auf Bundesebene. Ich möchte mir noch einmal den Hinweis erlauben, dass zum Beispiel die Mittel für den Abschnitt zwischen Wittenborn und Weede mit rund 150 Millionen € seit Jahren beim Bund freigegeben sind. Bloß wenn wir kein Baurecht haben, kann man keine Straßen bauen, Herr Kollege Dr. Tietze.

(Beifall FDP und CDU)

Ich hatte vorhin schon darauf hingewiesen: Das Problem werden wir auch durch Ihre Frage nicht auflösen.

(Zuruf CDU: Woher soll Tietze etwas wissen?)

Meine Damen und Herren, über die Anschubfinanzierung von 50 %, die wohl nötig wären, wurde schon einiges gesagt. Das wurde vom Bund in Aussicht gestellt.

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass ich durchaus verstehen kann, dass Minister Meyer als SPD-Minister mit dem Kollegen Lies aus Niedersachsen - ebenfalls SPD -, der ebenfalls wie Herr Meyer mit den Grünen koalieren muss, der dieses Schicksal mit Ihnen teilt,

(Zuruf Dr. Ralf Stegner [SPD])

dass diese beiden Herren die Zahlen eines CSU-Bundesministers anzweifeln. Das kann ich politisch noch irgendwie nachvollziehen. Was ich allerdings nicht nachvollziehen kann und nicht verstehen möchte, ist die Tatsache, dass einfach die Zahlen angezweifelt werden und gesagt wird: Der Bund muss hier eben einspringen und das Ganze komplett allein finanzieren. Das ist irgendwie nicht mit den Äußerungen des Kollegen Dr. Tietze von gerade zusammenzubringen. Deswegen würde ich mich freuen, wenn die Landesregierung da etwas konstruktiver herangehen und nicht einfach sagen würde: Der Bund hat das gefälligst schnellstmöglich allein zu finanzieren.

Meine Damen und Herren - Herr Dr. Tietze, Sie hatten auch die Planung angesprochen -, es ist schon etwas scheinheilig, denn Sie wissen ganz genau, dass, als die Grünen in **Niedersachsen** in die Regierung eintraten, zunächst einmal die **Planungsmittel** für die **A 20** gekürzt wurden.

(Zuruf Dr. Ralf Stegner [SPD])

Dann sagten Sie, es gehe nicht voran, und das alles werde nichts. - Das finde ich einigermaßen scheinheilig.

(Beifall FDP und CDU - Zuruf Dr. Ralf Stegner [SPD])

Ihr **Änderungsantrag**, meine Damen und Herren, ist in den ersten beiden Sätzen nur ein schlechter Scherz. Der letzte Satz setzt dem Ganzen noch die Krone auf. Denn dort zweifeln Sie offen den Sinn des **Weiterbaus der A 20** an. Ich freue mich schon auf die Rede des Verkehrsministers und darauf, wie er das mal wieder abräumt.

(Zuruf Dr. Heiner Garg [FDP])

Ich möchte kurz etwas zum **Antrag** der **CDU-Fraktion** sagen. Wir werden dem Antrag heute zu-

(Christopher Vogt)

stimmen, auch wenn wir die Zahlen noch nicht vollständig nachvollziehen können, weil sie noch nicht öffentlich sind. Wir halten es für richtig, dass geprüft wird, ob man das dänische Modell übertragen kann. Die Dänen sind beim Infrastrukturausbau vorbildlich: nicht nur bei der Finanzierung, sondern auch bei der Planung. Wir können uns davon noch eine Scheibe abschneiden.

Meine Damen und Herren, das Problem bleibt: Diese Koalition hat in der Verkehrspolitik nach wie vor keinen **gemeinsamen Kurs**. Das merkt man ganz besonders bei der festen Fehmarnbelt-Querung und leider auch heute wieder bei dem für unser Land so wichtigen Weiterbau der A 20. So ist auf Dauer kein Staat zu machen. - Ich danke Ihnen ganz herzlich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall FDP und CDU)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Vielen Dank. - Für die Fraktion der PIRATEN erlaube ich dem Abgeordneten Patrick Breyer das Wort.

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Mit dem vorliegenden Antrag fordert die CDU-Fraktion die Realisierung des westlichen Elbtunnels und die **Verlängerung** der **A 20** als sogenanntes **F-Modell**. Was bedeutet das? Das ist ein mautfinanziertes Modell. Nicht nur für Lkw, sondern auch für Pkw soll eine Maut erhoben werden, um dies zu finanzieren.

Ich sage es sehr klar: Wir PIRATEN unterstützen den Bau der A 20, aber wir sind gegen die Privatisierung des Straßenbetriebs, die Sie anstreben.

(Beifall PIRATEN)

Gerade in Schleswig-Holstein haben wir mit **ÖPP-Modellen** sehr schlechte Erfahrungen gemacht. Ich nenne als Beispiel die Sylter Keitum-Therme, die heute eine millionenschwere Bauruine ist. Ich nenne das Partikeltherapiezentrum. Dort ist inzwischen der Investor Siemens ausgestiegen. Die Kosten bleiben bei uns hängen. Ich nenne weiterhin den Lübecker Herrentunnel, bei dem die Nutzerzahlen gegenüber den Planungen eingebrochen sind, während die Kosten immer weiter steigen.

(Beifall PIRATEN und Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Die Probleme von ÖPP-Projekten sind doch längst bekannt. Sie haben höhere Finanzierungskosten,

weil ein privater Investor höhere Zinsen als der Staat zahlen muss. Sie haben hohe Transaktions- und Beratungskosten. Sie haben weiterhin ein Insolvenzrisiko. Der Betreiber kann pleitegehen; ich nenne den Fall Nürburgring.

Der Bundesrechnungshof hat bei seinen Prüfungen festgestellt, dass die Einnahmeprognosen der privaten Bieter um bis zu 75 % über denen des Bundes lagen. Mit Blick darauf gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder der Investor rechnet richtig, dann haben wir einen riesigen Einnahmeausfall. So etwas privat zu vergeben, ist dann ein riesiges Verlustgeschäft für den Staat. Oder der Investor rechnet falsch, während der Bund richtig rechnet. Dann geht der Investor pleite, und die Kosten bleiben doch an uns hängen. So kann es nicht funktionieren.

Die **niedersächsische Behörde für Straßenbau** hat für die A 7 ausgerechnet, dass eine öffentliche Finanzierung bis zu 60 Millionen € günstiger wäre. Als dieses Gutachten an die Öffentlichkeit drang, hat man schlichtweg die Präsidentin der Behörde abgesetzt, weil diese Berechnungen missliebig waren.

Das **britische Unterhaus** hat in einer Untersuchung festgestellt, dass eine Verschuldung über öffentlich-private Partnerschaften bis zu 1,7-mal teurer als eine Finanzierung durch staatliche Investitionsverschuldung ist.

Das kann doch nur heißen, meine sehr verehrten Damen und Herren: Diese ÖPP-Straßenbaumodelle dienen in Wahrheit dazu, sich zu horrenden Kosten von der **Schuldenbremse freizukaufen**. Der einzige Grund, dieses Modell privat zu finanzieren, liegt darin, dass sie wegen der Schuldenbremse nicht aus öffentlichen Haushalten realisierbar sind. Dazu nehmen Sie horrende Mehrkosten in Kauf. Das kritisiert der Bund der Steuerzahler zu Recht.

(Zuruf Uli König [PIRATEN])

Herr Arp, jetzt hören Sie zu: Die Verbände der mittleren und kleinen Bauunternehmen beschwerten sich inzwischen längst darüber, dass es gerade bei ÖPP-Projekten im Fernstraßenbau eine systematische **Benachteiligung** von **kleinen Unternehmen** gibt. Sie dient nämlich nur den großen Unternehmen.

Die Praxis dieser Modelle ist erschreckend. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden von privaten Beraterfirmen erstellt. Der **Bundesrechnungshof** hat festgestellt - ich zitiere -:

„Zum Teil waren die Grenzen zwischen Beratung und Lobbying fließend.“

(Dr. Patrick Breyer)

Die Rechnungshöfe haben bei ÖPP-Modellen immer wieder herausgefunden, dass sie in der Nachbetrachtung wesentlich schlechter abgeschnitten haben, als im Vorhinein kalkuliert war.

Hinzu kommt: Diese dubiosen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von privaten Beratungsfirmen werden geheim und unter Verschluss gehalten. Niemand kann sie nachprüfen. Selbst Abgeordnete können sie nur unter dem Siegel der Vertraulichkeit einsehen und dürfen sich bei ihrer Prüfung nicht beraten lassen.

Der Bundesrechnungshof hat dieses F-Finanzierungsmodell des Elbtunnels bis heute nicht geprüft, wie er auf meine Anfrage hin mitgeteilt hat. Die **Voruntersuchung**, die von einer Finanzierbarkeit dieses Modells ausgeht, nimmt an, dass eine höhere Maut eingenommen wird als in den ersten Untersuchungen prognostiziert wurde. Gleichzeitig kommt nach der Voruntersuchung kein höheres Verkehrsaufkommen zustande. Wie absurd ist das denn? Das kann doch gar nicht sein!

Ich fordere ganz klar eine **unabhängige Untersuchung** der **Wirtschaftlichkeit** dieses Vorschlags vonseiten des Bundesrechnungshofs und die vollständige Offenlegung aller Kalkulationen und Planungen. Die Wahrheit ist doch, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CDU-Fraktion, dass Ihr Unionskollege, Verkehrsminister Ramsauer, schon längst für die Einführung einer Pkw-Maut auf allen Straßen ist. Die Kanzlerin hat ihn im Vorwahlkampf zurückgepfiffen. Sie wollen über diese privaten Projekte eine **Pkw-Maut** durch die Hintertür einführen.

(Zuruf PIRATEN: Unglaublich!)

Das mache ich nicht mit.

(Zuruf CDU: Sie werden auch nicht gefragt!
- Weitere Zurufe)

Die „Möchtegern-Steuersenkungspartei“ FDP tritt hierbei tatsächlich für eine neue Pkw-Maut ein.

(Christopher Vogt [FDP]: Was?)

Was ist das denn anderes als eine Steuererhöhung, wenn Sie für immer mehr Straßen eine private Maut-Abgabe fordern?

(Zurufe FDP)

Die SPD - das sage ich abschließend - hat in einer Arbeitsgruppe, in der mehr Lobbyisten als Abgeordnete saßen, ein ÖPP-Beschleunigungsgesetz entwickelt. Ihr Spitzenkandidat Steinbrück kassiert Gelder für Vorträge zum Thema „ÖPP“.

Für uns PIRATEN ist klar: Diese privaten Finanzierungsmodelle reduzieren die Transparenz und auch die öffentliche Kontrolle. Deswegen sind sie abzulehnen.

(Beifall PIRATEN - Vereinzelter Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, es gibt den Wunsch einer Zwischenbemerkung des Kollegen Garg. Lassen Sie diese noch zu?

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Gern.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Bitte, Herr Garg.

Dr. Heiner Garg [FDP]: Herr Kollege Breyer, könnten Sie mir die Stelle nennen, aus der Sie entnehmen, dass die FDP einer Mautfinanzierung für Pkw zustimmt?

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]:

Ihr Kollege hat vorhin in der Rede gesagt, dass Sie dem Antrag der CDU-Fraktion zustimmen. Dieser sieht eine Realisierung des westlichen Elbtunnels über ein sogenanntes F-Modell vor, nach dem auch Pkw Maut zahlen müssen. Was das andere als eine Steuer- oder Abgabenerhöhung sein soll, müssen Sie der Öffentlichkeit erklären.

(Beifall PIRATEN und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Christopher Vogt [FDP]: Nutzungsgebühr, keine Steuererhöhung!)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Das Wort für die Kollegen das SSW hat der Herr Abgeordnete Flemming Meyer.

Flemming Meyer [SSW]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Der morgendliche Verkehrsfunk belegt es eindrücklich: **Von und nach Hamburg** geht oftmals gar nichts mehr auf der Straße. Kilometerlange **Staus** zeugen von der Überlastung der Autobahnen und verlängern die Wegezeiten teilweise erheblich.

Die industriepolitische und touristische Bedeutung einer durchgängigen Verbindung kann man also gar nicht unterschätzen. Genau das aber wirft im Grun-

(Flemming Meyer)

de der vorliegende **CDU-Antrag** der Landesregierung vor. Dabei haben, nebenbei bemerkt, die Antragsteller ein Dreivierteljahr verstreichen lassen, bis sie die auf einer Pressekonferenz von Jost de Jager und Hans-Jörn Arp im September letzten Jahres gestellten Forderungen in einem Antrag formuliert haben.

(Heiterkeit Dr. Ralf Stegner [SPD])

So einfach scheint die Sachlage dann doch nicht zu sein. Man kann die komplexen Entwicklungen nicht ignorieren, etwa die Erkenntnis, dass im Straßenbau eine **mautfinanzierte private Lösung** keinesfalls ein Allheilmittel ist. Es bleiben nämlich zu viele Fragen offen, zum Beispiel die Frage nach Mauterhöhungen, wenn die Nutzerzahlen unter den Erwartungen bleiben, oder die Frage danach, wohin die Verkehre ausweichen, um die Maut zu umgehen.

Daher ist es wenig überraschend, dass die behaupteten volkswirtschaftlichen Vorteile der Mautfinanzierung von keiner **wissenschaftlichen Studie** untermauert werden. Der ADAC hat bereits im Oktober letzten Jahres davor gewarnt, dass die Vorfinanzierung durch private Investoren nur die Kosten in die Zukunft verlagere. Selbst für die Autofahrerlobby hat sich die Mautfinanzierung also erübrigt. Sie ist ein Gedankenmodell, das in den Köpfen von Markttheoretikern vorherrschend ist. Es gibt andere, vielleicht bessere und effektivere Modelle, die überlegenswert sind.

Abgesehen davon ist es überhaupt nicht einzusehen, dass wir im Norden dem Verkehr Zusatzkosten aufbürden, die es im Süden, zum Beispiel in Bayern, nicht gibt. Damit würden wir in die **Wettbewerbsbedingungen** eingreifen, und das würde dann ausgerechnet strukturschwache Gebiete wie die schleswig-holsteinische Westküste und den Nordwesten Niedersachsens treffen. Dabei müssten unsere Anstrengungen eigentlich genau diesen Gebieten gelten, damit sie nicht den Anschluss verlieren.

(Beifall Lars Harms [SSW])

Richtig ist allerdings - da stimme ich den Antragstellern zu -, dass das bisherige **System zur Planung** von **Verkehrswegen** und zur Umsetzung von Verkehrsplanungen nicht mehr zeitgemäß ist. Es fehlen auf **Bundesebene** transparente und nachvollziehbare Bewertungsverfahren anstehender Infrastrukturprojekte. In vielen Fällen wurden die Programme über Jahrzehnte einfach fortgeschrieben oder die Zeiträume einfach verlängert.

Im Juli 2003 hat das damalige Bundeskabinett den gültigen **Bundesverkehrswegeplan** beschlossen.

Das war vor zehn Jahren. Vor drei Jahren hat der Bundesverkehrsminister die Fortschreibung beschlossen, ohne auch nur eine Straße oder ein Projekt noch einmal neu zu kalkulieren oder umzuplanen. Dabei fordern Betriebe, Anlieger und Logistiker klare Leitlinien und Priorisierungen angesichts der tatsächlichen Verkehrsströme.

Für diese Diskussion ist der Landtag der richtige Ort. Es ist gut, dass wir hier darüber streiten, wie die Verkehrsströme zukünftig verlaufen sollen und wer was wie finanziert.

Allerdings warne ich in diesem Zusammenhang davor, Luftschlösser zu bauen. Nicht ohne Grund ist im Antrag nicht mehr die Rede von 6 Millionen €. Noch im September 2012 verkündete die CDU, dass die Bundesregierung die 6 Millionen € Anschubfinanzierung nicht auf die Länderquote anrechnen würde. Diese Summe ist durch keinerlei belastbare Berechnungen gedeckt. Überhaupt liegen bezüglich der **westlichen Elbquerung** noch keine belastbaren Daten vor. Darum sollten wir uns auf die Abschnitte konzentrieren, bezüglich derer die Planungen wesentlich weiter fortgeschritten sind.

Unter Verkehrsminister Meyer wurden die Planungen erheblich beschleunigt.

(Lachen Hans-Jörn Arp [CDU])

Die Kapazitäten werden besser genutzt. Es wird nicht alles gleichzeitig in Angriff genommen, sondern Stück für Stück.

(Beifall SSW, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Erst wenn der **Planfeststellungsbeschluss** rechtskräftig ist, werden die Bagger in Bewegung gesetzt. So sollten wir das auch bei der westlichen Elbquerung halten. Ich glaube, mit dieser Koalition und mit dieser Regierung kann man sehr gut einen Staat machen.

(Beifall SSW, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Für die CDU-Fraktion hat der Abgeordnete Hans-Jörn Arp zu einem Dreiminutenbeitrag das Wort.

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will insbesondere dem Kollegen Tietze Folgendes deutlich sagen: Die Verkehrsminister Bodewig - der Name sagt Ihnen wahrscheinlich

(Hans-Jörn Arp)

nichts mehr -, Stolpe - auch der ist längst vergessen - und Tiefensee haben vor Herrn Ramsauer das Verkehrsministerium geleitet. Sie haben in den neuen Bundesländern sehr wesentliche **Neubaumaßnahmen** durchgeführt, während in den alten Bundesländern in den letzten Jahren auf Verschleiß gefahren worden ist. Deshalb ist es richtig, dass Herr Ramsauer sagt: Ich habe nicht mehr als 10 Milliarden € zur Verfügung, und ich muss das meiste Geld zunächst einmal in die **Unterhaltung** stecken. - Da sind auch große Brücken dabei. Ich habe auch darauf hingewiesen, dass sich die Verkehrsminister einig sind - diese Auffassung vertritt übrigens auch der Verkehrsausschussvorsitzende des Deutschen Bundestages, ein Grüner -: Mit den 10 Milliarden €, die uns heute zur Verfügung stehen, werden wir nicht auskommen. Wir brauchen 15 Milliarden €. - Das habe ich am Anfang meiner Rede schon gesagt.

Man ist sich also klar darüber, dass die 10 Milliarden € nicht ausreichen, sondern dass man 15 Milliarden € braucht. Woher diese **5 Milliarden €** kommen sollen, muss geklärt werden. Diesbezüglich gibt es verschiedene Gedankenmodelle: Mineralölsteuererhöhung ist das eine Modell, Mautfinanzierung auf allen Straßen ein anderes. Es gibt verschiedene Modelle, über die sie diskutieren. Das wird man vor der Bundestagswahl sicherlich nicht mehr bekannt machen. Aber eine Woche nach der Bundestagswahl werden sie sich zusammensetzen.

Die Verantwortung für die derzeitige Situation liegt - das muss man ganz deutlich sagen - ganz wesentlich bei den ehemaligen sozialdemokratischen Verkehrsministern. Sie haben den heutigen Zustand mitzuverantworten, weil sie auf Verschleiß gefahren sind.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Kollege, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Tietze? - Ja.

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Herr Kollege, habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie jetzt Steuererhöhungen für den Bau der A 20 verlangen? Habe ich Sie richtig verstanden, dass die schleswig-holsteinische CDU für Mautgebühren auf schleswig-holsteinischen Straßen ist?

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Wenn Sie das verstanden haben, brauchen Sie ein Hörgerät.

(Beifall CDU und FDP)

Ich habe gesagt: Diese Koalition berät zusammen mit Grünen und Sozialdemokraten über verschiedene Gedankenmodelle. Mehr ist das noch nicht. Das ist kein Vorschlag.

Für mich ist wichtig zu betonen, dass der Zustand hinsichtlich der **Elbquerung bei Glückstadt** so, wie er heute ist, unerträglich ist. Es geht nicht an, dass der Ministerpräsident und der Verkehrsminister bei jeder Gelegenheit sagen: „Jawohl, wir wollen das, und wir reden eigentlich nur noch über die Finanzierung“, aber auf der anderen Seite hier im Hohen Haus die Grünen als Koalitionspartner sagen: Mit uns geht das nur bis Bad Bramstedt.

Wir brauchen endlich Klarheit, nicht für uns, sondern für die Investoren an der Strecke. Die Firmen dort müssen sich überlegen, ob sie weggehen. Ich kann Ihnen viele Firmen nennen, gerade im Untertelberaum, die vor Investitionen stehen. Das ist der Sinn dieser Veranstaltung. Man muss sagen, wie das in Zukunft laufen soll. Es geht um nichts anderes.

(Beifall CDU)

Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Gestatten Sie noch eine Bemerkung, Frau Präsidentin? - Lieber Herr Kollege Arp, ich stelle also fest: Sie haben keine Vorschläge zur Finanzierung. Sie halten hier Sonntagsreden, und Sie sind nicht in der Lage, dem Hause zu sagen, wo das Geld, das Sie hier fordern, herkommen soll. Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie hier keine Vorschläge vorgetragen haben, wo die 5 Milliarden € herkommen sollen.

- Auch das haben Sie nicht richtig verstanden. Irgendwie sind Sie heute eingenebelt. Eben wurden wir dafür angegriffen, dass wir ein F-Modell fordern. Und nun behaupten Sie, dass wir keine Vorschläge zur Finanzierung haben. Eins von beidem geht nur.

(Beifall CDU und FDP)

Wir haben gesagt: Der derzeitige Zustand ist unerträglich. Deshalb brauchen wir, egal wie die Finanzierung aussieht, eine Lösung. Die Finanzierung muss in der nächsten Zeit geklärt werden.

Ich will jetzt ein anderes Thema ansprechen. Auch dazu haben Sie dummes Zeug erzählt. Sie haben den **Herrentunnels** mit der Elbquerung verglichen. Das ist ein ziemlich unpassender Vergleich. Beim Herrentunnel oder beim Warnowtunnel können Sie innerhalb von drei Kilometern ausweichen. Hier ist ein Ausweichen nicht möglich. Wenn Sie auswei-

(Hans-Jörn Arp)

chen und nicht durch den Elbtunnel fahren wollen, stehen Sie bei Hamburg wieder vor dem Elbtunnel. Dort stehen Sie dann drei Tage lang im Stau. Das ist der Unterschied. Deshalb können Sie das eine mit dem anderen überhaupt nicht vergleichen.

(Beifall CDU und FDP)

Was wir brauchen, ist eine klare Aussage des Verkehrsministers hier und heute. Er sollte sagen - das macht der Ministerpräsident sonst vor jeder Veranstaltung -: Jawohl. Wir wollen ein **klares Bekenntnis**; mehr wollen wir nicht. Wenn wir dieses klare Bekenntnis hier bekommen, hat sich der Antrag erübrigt. - Herzlichen Dank.

(Beifall CDU und FDP)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Das Wort für die Landesregierung erteile ich dem Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Reinhard Meyer.

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Es gibt viele Gründe, weshalb wir die westliche Elbquerung brauchen.

(vereinzelter Beifall SPD, CDU und FDP)

Das sagen wir nicht nur in den Sitzungen des Westküstenbeirats, sondern auch im Landtag und vor allen Dingen in den Gesprächen, die wir zum Beispiel in der Region **Untere Elbe** führen. Ich sage es einmal ganz deutlich: Die Region Untere Elbe hat dann eine reale Wachstumsperspektive, wenn sie als starke zusammenhängende Region agieren kann, wenn Stade, Cuxhaven, Brunsbüttel, Glückstadt und Wedel noch stärker zusammenwachsen.

(Vereinzelter Beifall SPD, CDU und FDP)

Eine Elbquerung westlich von Hamburg stärkt die **norddeutsche Region**. Wir brauchen sie auch, um den Standortnachteil, den wir in Schleswig-Holstein wegen des Nadelöhrs Hamburg haben, besser auszugleichen. Das sind gute wirtschaftliche Gründe für die A 20.

(Beifall SPD, CDU, FDP und SSW)

Kurzum: Verkehrsachsen und Wachstumsachsen bedingen sich gegenseitig. Deswegen hat die **A 20 Priorität**. Herr Arp, das ist eine klare Aussage für die Landesregierung.

(Beifall SPD, CDU, FDP und SSW - Hans-Jörn Arp [CDU]: Wunderbar!)

Allerdings wird es in dieser Legislaturperiode keinen Bau **westlich der A 7** geben.

(Beifall Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Viele halten das für wünschenswert, aber - das sage ich Ihnen auch - das ist komplett unrealistisch. Bei uns geht es Stück für Stück voran. Das ist ehrliche Politik, und dafür steht die Landesregierung.

(Beifall SPD, SSW und vereinzelt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das bedeutet aber auch, dass für alles westlich der A 7 die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen und die Vorbedingungen zu klären sind.

Die erste Voraussetzung ist erfüllt: Wir haben uns zusammen mit **Niedersachsen** - das wurde gemeinsam mit dem niedersächsischen Kollegen, Herrn Lies, gesagt - klar und deutlich zur A 20, zur westlichen Elbquerung, bekannt. Wir brauchen sie für den gesamten norddeutschen Raum. Wir brauchen sie auch als Verbindung zwischen den Häfen von Nord- und Ostsee. Insofern arbeiten beide Länder daran, dass die notwendigen Schritte zur Baurechts-erlangung unternommen werden.

Aber wir wollen auch vom Bund möglichst schnell eine klare Antwort auf die Frage der **Finanzierung** der Elbquerung.

(Lars Harms [SSW])

Gibt es tatsächlich eine tragfähige Finanzierung bei einem **ÖPP-Modell**, wie es Herr Ferlemann in einem Schreiben an uns darstellt? Oder ist es besser, eine andere Finanzierung zu wählen?

(Beifall PIRATEN)

Das habe ich Bundesverkehrsminister Ramsauer letzte Woche in einem persönlichen Gespräch deutlich machen können. Ich habe ihm auch gesagt: Wenn dieses ÖPP-Modell westliche Elbquerung scheitert, wird es in Deutschland in den nächsten 50 Jahren kein ÖPP-Modell mehr geben. Das heißt, es muss wirklich funktionieren.

(Beifall SPD und SSW)

Eine abschließende Bewertung werden wir natürlich erst vornehmen können, wenn wir den Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die ÖPP-Variante abgeschlossen und bei uns auf dem Tisch liegen haben.

(Minister Reinhard Meyer)

Mein niedersächsischer Kollege und ich, wir sind deshalb dafür, alle Finanzierungsmöglichkeiten offenzuhalten. Die Frage der Sonderfinanzierung betrifft dabei übrigens alle Abschnitte der A 20, um wirklich voranzukommen.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenbemerkung oder -frage des Herrn Abgeordneten Dr. Breyer?

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Ja, gern.

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Herr Dr. Breyer, bitte schön.

Dr. Patrick Breyer [PIRATEN]: Danke, Herr Minister. - Bei einigen Sätzen hatte ich doch den Eindruck, dass Sie die Pressemitteilung von Herrn de Jager vorgelesen haben; deswegen meine Nachfrage.

(Vereinzelter Beifall CDU)

Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie:

Ich habe ja keine von Ihnen vorgelesen, Herr Breyer.

- Sie haben gesagt, Sie forderten eine **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**. Können Sie mir sagen, wer mit dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung befasst ist? Sind das wieder private Firmen, die daran verdienen, dass sie positiv ausfällt?

- Das ist die Grundsatzfrage nach Gutachten. Es gibt einen beauftragten Gutachter. Zu diesem Gutachten haben wir Fragen. Wir erwarten vom Bund, dass diese Fragen beantwortet werden. Das ist ein vernünftiges Verfahren.

(Beifall SPD, FDP und SSW)

Meine Damen und Herren, wir reden natürlich mit dem Bund auch darüber, dass es weitergehen muss. Von der **Bodewig-Kommission** war die Rede. Sie wird im Herbst Vorschläge vorlegen. Wir reden natürlich auch über Vorbilder in Dänemark. Wir reden auch über Möglichkeiten einer Realisierungsgesellschaft. Auch darüber habe ich schon mit Herrn Ramsauer gesprochen. Neben der Priorität „Erhalt vor Neubau“ beim Bundesverkehrswege-

plan müssen wir darüber reden, wie wir in Zukunft Projekte wie die A 20 eigentlich noch finanzieren können.

Meine Damen und Herren, weil das so ist, werden wir die A 20 mit Realismus und Pragmatismus östlich und westlich der A 7 weiter vorantreiben, und das heißt, in dieser Legislaturperiode, was die Baumöglichkeiten angeht, nur bis zur A 7, denn das ist in der Tat realistisch. Ich kann Ihnen zusagen: Wir streben die Planfeststellungsbeschlüsse für alle Abschnitte bis zur Elbe westlich der A 7 an. Das ist ganz wichtig, um auch hier ein Zeichen zu setzen.

(Beifall SSW und Hartmut Hamerich [CDU])

Wir sind aber abhängig vom Verfahren und davon, dass wir **rechtskräftiges Baurecht** bekommen. Das hindert uns im Moment in Bad Segeberg am Weiterbau. Wir werden im Oktober 2013 vor dem Bundesverwaltungsgericht sein. Wir hoffen auf ein positives Urteil und darauf, dass wir danach endlich anfangen können, weil die Menschen in Schleswig-Holstein das von uns erwarten.

(Beifall SPD, FDP und SSW)

Genauso gehört dazu, dass wir die **Finanzierungsfragen** weiter mit dem Bund klären. Viele Fragen sind ungeklärt - gerade für Neubauvorhaben. Da müssen wir die Diskussion weiter intensiv vorantreiben. Ich verspreche Ihnen: Wir werden die Frage der Finanzierung intensiv vorantreiben, insbesondere bei der A 20. Unabhängig von der Frage, ob Karthago zerstört werden sollte oder nicht, verspreche ich Ihnen: Ich bin und bleibe ein Fan der A 20. - Vielen Dank.

(Beifall SPD, CDU, FDP, SSW und vereinzelt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Marlies Fritzen:

Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe deshalb die Beratung.

Ich frage: Ist Ausschussüberweisung beantragt worden,

(Zurufe: Ja!)

oder wollen Sie in der Sache abstimmen? - Wer den Antrag Drucksache 18/832 sowie den Änderungsantrag Drucksache 18/949 als selbstständigen Antrag dem Wirtschaftsausschuss überweisen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Enthaltungen? - Damit ist dies einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 17 auf: