

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

## **Wirtschaftsausschuss**

18. WP - 68. Sitzung

am Mittwoch, dem 3. Februar 2016, 10 Uhr  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

**Anwesende Abgeordnete**

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Katrin Fedrowitz (SPD)

Tobias von Pein (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

**Weitere Abgeordnete**

Astrid Damerow (CDU)

Thomas Hölck (SPD)

Oliver Kumbartzky (SPD)

Marlies Fritzen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Bernd Voß (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

<b>Tagesordnung:</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Mündliche Anhörung</b>	<b>5</b>
<b>Perspektiven für die Westküste</b>	
Bericht der Landesregierung <a href="#">Drucksache 18/2584</a>	
<b>2. Bericht des Wirtschaftsministeriums zur aktuellen Diskussion über die Befahrensordnung für Kite-Surfer und deren wirtschaftspolitische Auswirkungen</b>	<b>21</b>
Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU) <a href="#">Umdruck 18/5519</a>	
<b>3. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Architekten- und Ingenieurkammergesetzes (ArchIngKG) sowie Neufassung des Gesetzes zum Schutze der Berufsbezeichnung „Ingenieur“ (Ingenieurgesetz - IngG)</b>	<b>29</b>
Gesetzentwurf der Landesregierung <a href="#">Drucksache 18/3724</a>	
<b>4. Integration von Flüchtlingen auf den Arbeitsmarkt in Schleswig-Holstein</b>	<b>30</b>
Bericht der Landesregierung <a href="#">Drucksache 18/3714</a>	
<b>5. a) Industriestandort Unterelbe stärken und weiterentwickeln</b>	<b>31</b>
Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW <a href="#">Drucksache 18/3693</a>	
<b>b) Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Industriegebiets Unterelbe</b>	
Antrag der Fraktionen von CDU und FDP <a href="#">Drucksache 18/3738</a> (neu)	
<b>6. Baumaßnahmen des Bundes planungsrechtlich schneller absichern</b>	<b>34</b>
Antrag der Fraktion der CDU <a href="#">Drucksache 18/3737</a>	

- 
- 7. Keine Bundesautobahngesellschaft - Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen und die Bundesstraßen durch die Länder beibehalten** 38
- Antrag der Fraktion der FDP  
[Drucksache 18/3190](#)
- Gründung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes unterstützen - Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr stärken**
- Änderungsantrag der Fraktion der CDU  
[Drucksache 18/3373](#)
- 8. Zukunft der Städte und des ländlichen Raumes** 39
- Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU  
[Drucksache 18/3505](#)
- 9. Betriebliche Wiedereingliederung stärken** 40  
**Durchführung einer Evaluation zum betrieblichen Eingliederungsmanagement in der Landesverwaltung**
- Bericht der Landesregierung  
[Drucksache 18/3686](#)
- 10. Verschiedenes** 40

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung

**Mündliche Anhörung  
Perspektiven für die Westküste**

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/2584](#)

(überwiesen am 20. März 2015 zur abschließenden Beratung)

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, weist auf die Stellungnahmen der Breitbandnetz-Gesellschaft [Umdruck 18/4540](#) und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland, [Umdruck 18/4395](#), hin, die sich nicht an der mündlichen Anhörung beteiligen.

**DGB Bezirk Nord**

Heiko Gröpler

[Umdruck 18/4559](#)

Herr Gröpler trägt die Kernpunkte der Stellungnahme des DGB Nord, [Umdruck 18/4559](#), vor. Er unterstreicht die weitgehende Einigkeit von DGB Nord mit Kammern und Unternehmensverband mit Blick auf Aspekte der Verkehrsinfrastruktur und Daseinsvorsorge an der Westküste, die zusammen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, ihren Niederschlag im Verkehrsbündnis gefunden habe. Er weist darauf hin, dass nicht nur die mögliche Ansiedlung eines LNG-Terminals, sondern auch die Ansiedlung von Siemens in Cuxhaven mit Blick auf Zulieferstrukturen und regionale Verflechtungen betrachtet werden müsse.

**IHK Schleswig-Holstein**

Ulrich Spitzer, Stv. Hauptgeschäftsführer

[Umdruck 18/4442](#)

Der stellvertretende Hauptgeschäftsführer der IHK Schleswig-Holstein, Herr Spitzer, erläutert die wesentlichen Punkte der Stellungnahme der IHK [Umdruck 18/4442](#). Er macht dabei besonders auf die fehlende Verknüpfung der verschiedenen Wirtschaftsbereiche im Bericht der Landesregierung aufmerksam, etwa bei der Industriepolitik oder der Energiepolitik.

**Unternehmensverband Unterelbe-Westküste e. V.**

Ken Blöcker, Geschäftsführer

[Umdruck 18/4434](#)

Für den Unternehmensverband Unterelbe-Westküste e. V. stellt Geschäftsführer Ken Blöcker die Stellungnahme, [Umdruck 18/4434](#), vor. Die Herausforderungen des demografischen Wandels verdeutlicht er an der verschärften Problematik der Unternehmensnachfolge, da die Bevölkerung an der Westküste durchschnittlich älter als im Bundesdurchschnitt sei. Dem stehe ein überdurchschnittlicher Anteil von Unter-Zwanzigjährigen und eine Ausbildungsquote der Betriebe entgegen, die in der bundesweiten Spitzengruppe liege. Die Herausforderung bestehe darin, die jungen Menschen in der Region zu halten, was durch den Ausbau der Bildungsinfrastruktur und einen verbesserten Übergang von der Schule in den Beruf erfolgen könne.

Der Wandel zur digitalen Gesellschaft biete aus seiner Sicht für die Region mehr Chancen als Risiken, insbesondere mit Blick auf die Randlage der Westküstenregion. Er vernehme eine starke Kritik aus der Unternehmerschaft an den bisherigen Maßnahmen zur Breitbandanbindung. Insbesondere für den Mittelstand müsse eine leistungsfähige Breitbandinfrastruktur gesichert werden. Er begrüße die Breitbandstrategie der Landesregierung, wünsche aber einen schnelleren Ausbau und die stärkere Einbeziehung privater Anbieter.

Sein Verband sehe, dass eine wichtige Perspektive der Förderung der Westküste im Ausbau zu einer Energiekompetenzregion liege. Er verweise auf ein diesbezügliches Perspektivenpapier von Herrn Bösche, WTSH, Herrn Dr. Tiericke vom IZ und Herrn Dr. Berger von der FH Westküste. Die Stromveredelung stelle eine Entwicklungsmöglichkeit dar, ebenso die Ansiedlung von energieintensiven Unternehmen, die allerdings eine günstige und verlässliche Stromversorgung erfordere. Entsprechende Perspektiven identifiziere das industriepolitische Konzept des Landes, er jedoch vermisse ein klares Konzept zum weiteren Vorgehen.

Über die in der Stellungnahme genannten Aspekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur hinaus betont er die Bedeutung der Rader Hochbrücke. Etwaige Verzögerungen beim Ersatzbauwerk sowie mögliche Unfallgefahren gelte es, mit Blick auf Warenströme und den Fortbestand von Arbeitsplätzen weitgehend zu vermeiden. Ferner fordert er eine Verbesserung der Ost-West-Verbindung, damit auch die Westküste von der Fehmarnbelt-Querung profitieren könne, insbesondere mit Blick auf die B 202/B 203.

**ChemCoast Park Brunsbüttel**  
Frank Schnabel, Sprecher der Werkleiterrunde  
[Umdruck 18/4419](#)

Der Sprecher der Werkleiterrunde des ChemCoast Parks Brunsbüttel, Herr Schnabel, erläutert die Stellungnahme [Umdruck 18/4419](#) anhand einer Präsentation (Anlage 1). Dabei betont er insbesondere die notwendige Zusammenarbeit mit den Kommunen und den Kreisen, der Politik, der Verwaltung sowie den Gewerkschaften, um gemeinsam die Region nach vorn zu bringen. Ferner wirbt er für Unterstützung beispielsweise bei einer besseren Bahnanbindung oder bei der Errichtung eines LNG-Terminals.

\* \* \*

Im Zusammenhang mit einer Frage des Abg. Matthiessen nach weiteren Vorschlägen für gute Arbeit im Handlungsbereich der Landesregierung erläutert Herr Gröpler, der Personalabbau bei der obersten Landesarbeitsschutzbehörde führe zu einer rückläufigen Tendenz bei proaktiven Kontrollen. Weiterhin kritisiert er, dass das zuständige Ministerium bislang seiner Pflicht nicht nachgekommen sei, den zuständigen Ausschuss für Jugendarbeitsschutz einzuberufen, der ein mögliches Forum aller Beteiligten darstelle.

Von Abg. Matthiessen nach einer Bewertung der Qualitätsoffensive der Landesregierung befragt, empfiehlt Herr Gröpler, die Website von DEHOGA Schleswig-Holstein nach der Qualitätsoffensive zu durchsuchen, zu der sich DEHOGA verpflichtet habe. Die Suche werde nicht zu Ergebnissen führen, weshalb er die Qualitätsoffensive eher als eine Maßnahme „für die Galerie“ bewerte. Er spreche sich vielmehr dafür aus, erfahrene Planer mit der Erstellung guter Schichtpläne zu beauftragen.

Sodann bittet Herr Gröpler Abg. Callsen, der sich gegen eine Pauschalierung der Aussagen zu schlechten Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gaststättengewerbe und für eine differenzierte Bewertung ausspricht, etwaige, der Kürze geschuldete Pauschalierungen zu entschuldigen, und betont nochmals die Bedeutung der Arbeitsschutzbehörden bei der Sicherstellung gleicher Rahmenbedingungen für alle Anbieter.

Weiterhin widerspricht er Abg. Callsen, er - Gröpler - erlebe die Landesregierung etwa beim Bündnis in Brunsbüttel als sehr engagiert und sei nicht enttäuscht von der Politik der Landesregierung. Gleichwohl könne die Landesregierung nicht an allen Stellen präsent und bei allen Themen handlungsfähig sein. Natürlich wünsche er sich gleichzeitig mit Blick auf die Forderungen des DGB ein Mehr.

Die Anmerkungen von Abg. Dr. Tietze, etwa zur digitalen B 5, begrüßt Herr Spitzer, merkt jedoch gleichzeitig an, diese Entwicklungsperspektiven hätten Aufnahme in den Bericht der Landesregierung finden sollen, da sie Perspektiven für die Westküste darstellten. Er wünsche sich eine stärkere Berücksichtigung solcher Aspekte in der Zukunft.

Herr Blöcker legt - beziehungsweise auf die Frage von Abg. Matthiessen - dar, das angesprochene Papier sei im Rahmen des ITI-Programms zwar kurz vorgestellt worden, habe aber nicht weiterverfolgt werden können. Mittlerweile werde es auch mit Unterstützung des Wirtschaftsministeriums weiterentwickelt. Er sagt zu, den Ausschuss über den aktuellen Stand und das Papier selbst im Nachgang zu informieren.

Auf die Frage des Abg. Dr. Tietze nach einer strategischen Betrachtung der gesamten B 5 und nach einer Unterstützung der Durchsetzung eines zügigen dreispurigen Ausbaus statt einer Forderung nach vierspurigem Ausbau antwortet Herr Blöcker, mit Blick auf den Ausbau der A 20 und das damit einhergehende erhöhte Verkehrsaufkommen auf der B 5 wünsche sich sein Verband den vierstreifigen Ausbau zwischen Heide und Tönning. Zur Frage nach der „digitalen B 5“ schließt er sich den Ausführungen von Herrn Spitzer an.

Von Abg. Dr. Tietze nach einer verstärkten Zusammenarbeit der Räume Brunsbüttel und Cuxhaven befragt, legt Herr Schnabel dar, zwar hätte er die Ansiedlung von Siemens gern in Brunsbüttel gesehen, jedoch gebe er einer Ansiedlung in Cuxhaven den Vorzug zu Ansiedlungen im Ausland. Im Übrigen werde mit der Ansiedlung von Siemens das Potenzial großer Gewerbeflächen in Cuxhaven erschöpft, wohingegen man in Brunsbüttel noch weitere Flächen vorhalte.

Zur Frage des Abg. Dr. Tietze nach einer eventuellen Einrichtung einer eigenen Infrastrukturgesellschaft für den Ausbau der Bahnstrecke gibt Herr Schnabel zu bedenken, der Bund trage in Zusammenarbeit mit dem Land die Verantwortung für den Ausbau der Bahn. Die Bahnanbindung des JadeWeserPorts sei öffentlich finanziert worden, weshalb man sich in Brunsbüttel an diesem Beispiel orientieren solle. Nachrangig komme eventuell ein Engagement der ansässigen Unternehmen in Betracht, wenn diese von der Anbindung profitierten.

Auf die Frage des Abg. Kumbartzky nach den Landesstraßen um Brunsbüttel antwortet Herr Schnabel, die Ertüchtigung der Zufahrtsstraßen solle geprüft werden. Beispielsweise sei die Straße von Dithmarschen nach Brunsbüttel zwar ehemals durchgängig mit 100 km/h zu befahren gewesen, inzwischen könne sie nur noch einspurig befahren werden, wobei man mitunter von einer Ampel gebremst werde.



Der Brunsbüttel-Koordinator der Landesregierung, Herr von Knobelsdorff, mache einen perfekten Job, so Herr Schnabel auf die Frage des Abg. Kumbartzky. Zur Frage nach der Einsetzung eines Hafenkoordinators gibt er, Herr Schnabel, zu bedenken, aufgrund der unterschiedlichen Eigentümerstrukturen der Häfen sei das Durchgriffsrecht eines Koordinators begrenzt. Daher schlage er vor, besser eine Landesstrategie für die Häfen Büsum und Husum zu entwickeln.

Im Rahmen der zweiten Frage- und Antwortrunde verweist zunächst Herr Gröpler zur Antwort auf die Frage des Abg. Dr. Breyer auf den Ausbildungsreport und seine Evaluation nach zwei Jahren, ausweislich derer die Landesregierung zur Kenntnis haben nehmen müssen, dass bei den Arbeitsbedingungen einiges im Argen liege. Die Landesregierung habe zumindest den zuständigen Ausschuss nicht einberufen und die Arbeitsschutzbehörden nicht ausreichend für Kontrollen ausgestattet, was ihn zu der Beurteilung führe, die Landesregierung dulde die Verhältnisse.

Die Bundesregierung fördere wahrscheinlich nur ein einziges LNG-Terminal, so Herr Gröpler auf die Frage des Abg. Dr. Breyer nach der Konkurrenz unter den norddeutschen Bundesländern. Der DGB halte den Standort Brunsbüttel aufgrund seiner Lage am Nord-Ostsee-Kanal für besonders geeignet. Er bekräftigt die Forderung des DGB nach einer besseren Abstimmung der norddeutschen Bundesländer und nach einer Betrachtung der Ansiedlungen von Unternehmen vor dem Hintergrund möglicher Zuliefererstrukturen.

Bezugnehmend auf die Frage von Abg. Vogel führt Herr Gröpler aus, die angesprochenen Zahlen zu den Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gaststättengewerbe bezögen sich ausschließlich auf Schleswig-Holstein. Er habe auf Nachfrage erfahren, dass der Qualitätsoffensive weniger als ein Dutzend Hotel- und Gaststättenbetriebe beigetreten seien. Aus seiner Sicht bestehe ein Beratungsbedarf insbesondere bei den Betrieben, die beratungsresistent seien. Er wünsche sich ein Durchgreifen der Landesregierung auf diese schwarzen Schafe, die aus seiner Perspektive den Ruf der gesamten Branche schädigten.

Herr Spitzer stellte auf die Frage des Abg. Vogel nach touristischen Initiativen in Verknüpfung mit erneuerbaren Energien in Aussicht, dem Ausschuss aktuelle Beispiele nachzuliefern. Mit Blick auf neue Technologien müssten auch für den Tourismus in der Region neue Wege hin zu einem Imagewandel beschritten werden.

Im Zusammenhang mit einer Frage des Abg. von Pein nach attraktiven Wohn- und Lebensbedingungen vor Ort zur Vermeidung von Pendlerströmen legt Herr Spitzer dar, die Wohnortwahl werde stark von persönlichen Lebenseinstellungen und gesellschaftlichen Trends beein-

flusst, auf die man wenig Einfluss habe und die sich in unterschiedlichen Lebensphasen wandeln könnten. Pendeln finde nicht nur von und zur Arbeit, sondern auch in der Freizeit statt; auch das müsse bei Planungen berücksichtigt werden.

Dem Abg. Dr. Breyer antwortet Herr Spitzer, seine Organisation sei im Westküstenbeirat vertreten und begrüße die Existenz des Beirats als Beteiligungs- und Beratungsgremium, wobei es auf die Beratungsrhythmen und -themen sowie auf das persönliche Engagement der Beiratsmitglieder ankomme.

Vom Abg. Vogel nach dem Bildungsangebot an der Westküste befragt, weist Herr Blöcker auf zunehmende Schwierigkeiten hin, Schüler zur Teilnahme an einem Wirtschaftsplanspiel für eine Woche vom Unterricht freigestellt zu bekommen. Er wünsche sich die Schaffung von mehr Freiräumen für Schülerinnen und Schülern, um Arbeitgeber in der Region kennenzulernen, und die Eröffnung von Möglichkeiten zur Vorstellung von Unternehmen an Schulen.

Zur Verbesserung der Breitbandinfrastruktur - so erläutert Herr Blöcker auf die Frage des Abg. Dr. Breyer - sei eine Gleichheit der Konditionen für kommunale und private Anbieter anzustreben, die etwa durch Bürgschaften oder Zinssubventionen des Landes ermöglicht werden könne.

Er sei dankbar für die Aufnahme der Elektrifizierung der Bahnstrecke in den Bundesverkehrswegeplan, so Herr Schnabel in Beantwortung der Frage des Abg. Vogel. Laut Auskunft von DB Netz falle das Thema regelmäßig aus den Beratungen heraus, was nur durch eine breitere politische Unterstützung verhindert werden könne.

Bezugnehmend auf die Frage Abg. von Pein nach Lebensqualität und Pendlerströmen gibt Herr Schnabel zu bedenken, die Entscheidung, in die Region zu ziehen, hänge vom Image und der Erreichbarkeit ab, wobei nicht zuletzt die B5 eine Rolle spiele.

Herr Schnabel berichtet im Zusammenhang mit der Frage des Abg. Hölck, eine funktionierende Hafenkooperation mit Hamburg bestehe bereits seit 2009 unter dem Titel Elbe Seaports. In dieser Win-win-Situation biete Brunsbüttel Flächen, während Hamburg das Image und die Internationalität beisteuere.

Dem Abg. Dr. Breyer entgegnet Herr Schnabel mit Blick auf dessen Aussagen zum in Niedersachsen geplanten LNG-Terminal, er, Schnabel, wisse nur von einer lange zurückliegenden Planfeststellung in Niedersachsen, aus der seiner Kenntnis nach seither keine Aktivitäten erwachsen seien. Vielmehr habe das Agendasetting der Verantwortlichen in Brunsbüttel den

niedersächsischen Minister Lies dazu bewegt, das LNG-Importterminal zu fordern. Jedoch sprächen alle Sachargumente und Rahmenbedingungen für Brunsbüttel: Industrie, Meerschiffahrt und Hamburg als Abnehmer vor Ort beziehungsweise in der Nähe, das Vorhandensein eines Hafens, der bereits in Sachen Gas tätig sei, sowie genügend Flächen.

**Egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH**

Martina Hummel-Manzau, Geschäftsführerin

[Umdrucke 18/4409](#) und 18/4427

Die Geschäftsführerin der Wirtschaftsförderung der Kreise Dithmarschen und Steinburg, Frau Hummel-Manzau, führt in die Stellungnahme der egeb:Wirtschaftsförderung, [Umdruck 18/4409](#), und der Projektgesellschaft Nordereibe, [Umdruck 18/4427](#), ein. Darüber hinaus betont sie das sich ändernde wirtschaftliche Umfeld und den Anstieg der internationalen Wahrnehmung, der sich etwa in Delegationsbesuchen und Anfragen etwa aus dem Iran, aus Indonesien oder aus Japan widerspiegeln. 45 Ansiedlungen seien in den letzten Jahren begleitet worden. Ferner unterstreicht sie die Wichtigkeit der Wirtschaftsförderung bei Bestandsunternehmen und Existenzgründungen, die als zentrale Jobmotoren an der Westküste fungierten. Zur Begleitung von Gründungen habe man in den letzten acht Jahren mehr als 4.300 Teilnehmer im Rahmen des Startbahn-Existenzgründungsprojekts des Landes geschult, gleichzeitig seien 2.600 Arbeitsplätze entstanden.

In Itzehoe - so führt Frau Hummel-Manzau weiter aus - habe man den Verlust von Prinovis und Prokon als große Akteure verkraften müssen. Durch gute Begleitung habe man für diese Unternehmen gute Ansiedlungen beziehungsweise Nachnutzungen finden können. So hätten etwa durch die gute Begleitung der Insolvenzverwaltung von Prokon fast 200 der 300 Arbeitsplätze erhalten werden können. Auch die Übernahme der Schlachtereier Thomsen in Kellinghusen durch den Fleischerzeuger Tönnies werde aktiv koordiniert; der folgende Ausbau bringe hohe Investitionsvolumina mit sich. Die Betriebe vor Ort hätten in den letzten Jahren einen hohen dreistelligen Millionenbetrag gleichsam als Bekenntnis zum Standort und als Vorleistung investiert; sie hätten nun eine hohe Erwartungshaltung an die Landesregierung.

Abschließend weist sie auf das am 13. Januar 2016 in Stade vorgestellte Leitbild des trilateralen Regionalmanagements für den Wirtschaftsraum Unterelbe hin, das aus ihrer Sicht auch Anregungen für ein Leitbild der Westküste mit sich bringen könne.

**Kreis Dithmarschen**

Dr. Jörn Klimant, Landrat

[Umdruck 18/4475](#)

Herr Dr. Klimant, Landrat des Kreises Dithmarschen, erläutert die Kernpunkte der Stellungnahme seines Kreises, [Umdruck 18/4475](#). Er ergänzt, derzeit prüften die Kreise Steinburg und Dithmarschen sowie die Stadt Brunsbüttel den Betrieb eines Mehrzweckhafens, der trotz hoher möglicher Investitionsförderungen ein operatives Risiko darstelle. Er wünsche sich die Weiterführung der regionalen Entwicklungskooperation beziehungsweise des Regionalmanagements A 23/B 5 sowie der Unterelevelkooperation durch Fördermittel der Landesregierung. Des Weiteren rege er an, Modelle zu finden, die Überschussproduktion elektrischer Energie an der Westküste möglichst vor Ort zu verwenden. Mit Blick auf Diskussion um den Schwerlastverkehr und die anstehende Anhörung zu diesem Thema erwähnt er den eventuell wegfallenden Deckungsbeitrag in Höhe von 800.000 €, stellt aber in Aussicht, dieses Thema schriftlich und mündlich im Ausschuss zu erläutern.

**Kreis Nordfriesland**

Dieter Harrsen, Landrat

[Umdruck 18/4534](#)

Unter Bezugnahme auf die Ankündigung einer Westküsteninitiative im Koalitionsvertrag führt Herr Harrsen, Landrat des Kreises Nordfriesland, in die Stellungnahme des Kreises Nordfriesland, [Umdruck 18/4534](#), ein. Der Blick auf den erfolgreichen Ausbau der A 7 durch die DEGES zeige, dass der Landesbetrieb nicht über die Planungskapazitäten zum Ausbau der B 5 verfüge, weshalb er, Harrsen, die Durchsetzung des Primats der Politik in dieser Sache durch die Landesregierung wünsche. Der im Koalitionsvertrag klar und deutlich festgeschriebene Ausbau der B 5 finde sich indes nicht im Bericht zu den Perspektiven der Westküste, weshalb er eine Klarstellung durch die Koalitionsfraktionen und einen zügigen Ausbau der B 5 fordere. Derzeit werde als ein Ergebnis eines Pilotprojekts mit dem Bauministerium die Einführung von Rufbussystemen zur Anbindung von Dörfern geprüft, der er eine gewichtige Bedeutung für die regionale Wirtschaft beimesse. In diesem Zusammenhang solle gemeinsam mit dem Land überlegt werden, ob eine gemeinsame Finanzierung einer solchen Pilotphase infrage komme.

Nicht zuletzt in der geplanten und genehmigten Freileitung für Stromtransport zeige sich die hohe Akzeptanz für Windenergie an der Westküste. Überlegungen zur Förderung von Windenergie im Binnenland gefährdeten seiner Meinung nach diese Akzeptanz, weshalb er sich eine sachliche Debatte wünsche. Abschließend plädiert er für einen kommunalen sozialen Wohnungsbau mit Blick auf die Unterbringung von Flüchtlingen, von Beziehen von Leistun-

gen nach dem SGB II sowie von Menschen in Altersarmut abseits von der Unterstützung durch Zinszuschüsse des Landes. Da diese vor dem Hintergrund niedriger Zinsen nicht mehr den gewünschten Impuls zeitigten, rege er Zuschüsse für Gemeinden für den sozialen Wohnungsbau an.

### **Kreis Steinburg**

Torsten Wendt, Landrat

[Umdruck 18/4591](#)

Herr Wendt, Landrat des Kreises Steinburg, ergänzt die Stellungnahme des Kreises, [Umdruck 18/4591](#), um die Häfen Itzehoe und Glückstadt. Er spricht sich für die Umsetzung von vorliegenden Strategien der regionalen Entwicklungskooperationen und für die Beibehaltung der vorhandenen Regionalentwicklung an der Westküste aus und regt an, zukünftig durchgeführte Projekte zu evaluieren. Sein Kreis wünsche den Ausbau der A 20 trotz der eingereichten Klage des Kreises, die insbesondere das Fehlen eines ökologischen Randstreifens rüge, das nicht im Einklang mit den rechtlichen Bestimmungen stehe, deren Einhaltung aber dem Landrat obliege. Zu Brandschutzaspekten merkt er an, dass Autobahntunnel mit Berufsfeuerwehr entgegen der Einschätzung des Ministers in Deutschland durchaus existierten, etwa in Hamburg oder in Suhl. Diese werde er zusammen mit den Kreistagsabgeordneten vor Ort besichtigen; man befinde sich derzeit in der Abstimmung, um den Gang vor das Bundesverwaltungsgericht zu vermeiden.

Weiterhin spreche er - so führt Herr Wendt weiter aus - sich insbesondere vor dem Hintergrund von Zuzügen aus dem Hamburger Randbereich für einen Schienenanschluss der Stadt Kellinghusen aus. Des Weiteren regt er an, den vom Kreis gewünschten Beitritt zum HVV entgegen der anderslautenden Auffassung des Landes zu befürworten und mit Regionalisierungsmitteln des Landes zu ermöglichen. Die Ergebnisse von ITI müsse er als „Nullnummer“ bewerten, unter anderem mangle es an Tourismusprojekten. Ferner spreche er sich für eine Clusterstrategie für Schleswig-Holstein aus, die im Kreis Steinburg um das INNOVATORIUM oder das Fraunhofer-Institut für Siliziumtechnologie wachsen könne, rege den Aufbau einer Besuchereinrichtung zur Erklärung von erneuerbaren Energie für Tourismuszwecke an, empfehle die Weiterentwicklung des Kreises Steinburg als Behördenstandort und legt nahe, eine Onlineinitiative für den örtlichen Einzelhandel in Schleswig-Holstein zu starten und landesseitig zu unterstützen, was sich hervorragend mit dem Aufbau entsprechender logistischer Strukturen verbinden lasse. Der Kreis Steinburg wolle etwas in der Richtung starten und bitte um finanzielle Hilfen und Ideen. Die Zusammenarbeit mit Vertretern der Landesregierung vor Ort empfinde er im Übrigen als äußerst angenehm.

\* \* \*

Auf die Frage des Abg. Kumbartzky nach der Bewertung der Arbeit des Westküstenbeirats betont Frau Hummel-Manzau die Wichtigkeit von Governance-Strukturen. Sie halte den Beirat für einen wichtigen Bestandteil des Bottom-up-Ansatzes auf operativer Ebene. Daher spricht sie sich dafür aus, den Beirat beizubehalten, regt jedoch unter Hinweis auf die Größe des Beirates eine Nachschärfung beziehungsweise Fokussierung an.

Von Abg. Callsen nach den sich aus dem Regionalbudget ergebenden Möglichkeiten befragt, weist sie zunächst darauf hin, dass aufgrund des neuen Charakters des Instrumentes bislang weder ausformulierte Richtlinien noch Erfahrungen vorlägen. Sie halte es für ein wichtiges Instrument, um die vorhandenen Strukturen und Projektförderungen und die dortigen Themen zu stärken. Ihre Organisation arbeite gerade an einem Antrag, um dieses Instrument zukünftig zu nutzen.

Anders als der Abg. Dr. Breyer sehe sie weder einen Zielkonflikt noch Konkurrenz zwischen einzelbetrieblicher Förderung und Infrastrukturförderung. Erstere werden maßgeblich von kleinen und mittelständischen Unternehmen genutzt, weshalb sie nicht annehme, dass sich dort eine Doppelförderung durch Infrastrukturförderung ergebe. Die Infrastrukturförderung stelle den Rahmen dar, um einzelbetriebliche Förderung zu nutzen.

Herr Dr. Klimant schließt sich den Ausführungen von Frau Hummel-Manzau zur Frage des Abg. Kumbartzky zum Westküstenbeirat an und mahnt an, die Erwartungen an ein solches Gremium nicht zu überziehen. Die Verstetigung des Ost-West-Dialogs im Lande durch den Beirat sehe er als einen Wert an sich. Die Themen des Berichts der Landesregierung würden im Beirat thematisiert, der Bericht der Landesregierung oder ein Entwurf sei explizit jedoch nicht besprochen worden.

Sodann erläutert er im Zusammenhang mit einer Frage der Abg. Damerow, ITI-Genehmigungen lägen noch nicht vor, jedoch gebe es jetzt die Förderrichtlinien für die zweite Wettbewerbsphase. Er unterstreicht die Notwendigkeit einer sehr selbstkritischen Evaluation im Anschluss, da er wähne, dass Aufwand und Ertrag nicht in einem vernünftigen Verhältnis stünden. Daher könne man derzeit noch keine Zahlen über geschaffene Arbeitsplätze nennen, jedoch erwarte er keinen dramatischen Arbeitsplatzeffekt.

Auch mit Blick auf die Frage des Abg. Dr. Breyer nach den Investitionen schließe er sich den Ausführungen von Frau Hummel-Manzau an. Sowohl einzelbetriebliche Maßnahmen als auch

Infrastrukturförderung erachte er als wichtig und sehe sie nicht als Konkurrenz, wie man aus dem erfolgreichen Beispiel Büsum ersehen könne.

Bezug nehmend auf die Frage des Abg. Breyer nach der Vielzahl der in Brunsbüttel liegt Herr Dr. Klimant dar, momentan prüfe die EU-Ebene die beihilferechtliche Zulässigkeit. Nach positiver Bescheidung durch die EU werde der Betrieb des Hafens ausgeschrieben; dazu sei man mit den Kommunen übereingekommen. Daran lasse sich ablesen, ob mögliche Betreiber von einem wirtschaftlichen Betrieb ausgingen. Gleichwohl müsse darauf geachtet werden, dass sich die Träger nicht finanziell übernehmen.

Herr Harrsen erinnert im Zusammenhang mit der Frage der Abg. Damerow, in der EFRE-Lenkungsgruppe hätten die Kommunalverbände die Forderung nach ITI erhoben. Weiterhin müsse berücksichtigt werden, dass ITI im Rahmen von EFRE abgewickelt werde und daher den EFRE-Anforderungen entsprochen werden müsse, was mitunter auch zu einem höheren bürokratischen Aufwand führen könne. Denke man ITI weiter, müsse man über die Einbeziehung von ELER und anderen EU-Programmen nachdenken. - Sein Kreis erarbeite den regionalen Nahverkehrsplan in Abstimmung mit Schleswig-Flensburg und Flensburg, so Herr Harrsen auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze.

Herr Harrsen führt auf die Frage des Abg. Dr. Breyer nach einer möglichen Förderung der Bürgerbusinitiative nach dem Vorbild anderer Länder, etwa Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, aus, er begrüße eine Förderung dieser dritten Ebene, jedoch reiche diese aus seiner Sicht nicht aus. Um Verlässlichkeit bei der Anbindung kleiner Orte zu gewährleisten, müsse sie mit begleitender Landesförderung ausgestattet werden.

Zur Frage nach einer etwaigen Konkurrenz zwischen Infrastruktur- und einzelbetrieblicher Förderung führt er das Beispiel St.-Peter-Ording an, wo man zunächst öffentliche und darauf folgend private Investitionen haben verzeichnen können. Die öffentliche Infrastruktur in den Tourismuskommunen bedürfe einer ständigen Erneuerung. Aus der Perspektive der Kommunalaufsicht Sorge er sich darüber, dass sich Tourismuskommunen überforderten, indem sie Investitionen tätigten, an denen sich das Umland nicht beteilige. Daher sollten Förderquoten gut ausgenutzt werden. Er begrüße ferner auch mit Blick auf den nationalen und internationalen Vergleich, dass der Kreis Nordfriesland als Zielgebiet einzelbetrieblicher Förderung belassen worden sei.

Bezug nehmend auf die Frage des Abg. Dr. Breyer zur Ermöglichung des Einschreitens von Kommunen bei Zweckentfremdung führt Herr Harrsen aus, er persönlich halte nichts von Planwirtschaft und lehne es ab, Privatpersonen Vorschriften zur Nutzung von Wohnraum zu

machen. Er legt dar, dass die Inseln in kommunaler Regie Wohnraum schaffen. Gleichwohl müssten diese kommunalen Initiativen unterstützt werden.

Abg. Dr. Tietze antwortet er, eine Reaktivierung von Bahnstrecken, etwa Flensburg-Sylt, müsse sorgfältig geprüft werden. Einige Gemeinden hätten sich negativ geäußert, da dort zwischenzeitlich Wohnraum an stillgelegten Bahnstrecken entwickelt worden sei.

Auf die Frage des Abg. Dr. Tietze nach einem HVV-Beitritt erläutert Herr Wendt, das hierfür jährlich erforderliche Finanzvolumen liege im Kreis Steinburg bei etwa 1,8 Millionen € Circa 1,5 Millionen € seien für den Schienenverkehr erforderlich, der Rest entfalle auf andere Nahverkehrsmittel. Die den Beitritt befürwortenden Gemeinden stellten nach und nach in ihren Haushalten Mittel hierfür zur Verfügung. Er erwarte auch vor dem Hintergrund der Gleichbehandlung aller Kreise indes eine Vollfinanzierung durch das Land. Mit Blick als Kommunalaufsicht hege er andererseits Zweifel an der Genehmigungsfähigkeit von Haushalten, die solch namhafte und über mehrere Jahre gebundene Beträge enthielten, zumal es sich um eine Aufgabe des Landes und nicht der Kommunen handele.

Zum Vielzweckhafen habe der Kreistag beschlossen - so Herr Wendt mit Bezug auf die Frage des Abg. Dr. Breyer -, das Projekt im Einvernehmen mit dem Nachbarkreis Dithmarschen und der Stadt Brunsbüttel bis zur Planfeststellungsreife zu befördern. Mit Blick auf die wirtschaftliche Tätigkeit werde der Kreistag jedoch keinerlei Risiken übernehmen.

Der Abg. Damerow antwortet Herr Wendt auf ihre Frage nach einem Arbeitsplatzzuwachs, in seinem Kreis handele es sich um eine „Nullnummer“, was er auf den nur wenig ausgeprägten Tourismus im Kreis Steinburg zurückführe. Weiterhin spricht er sich im Sinne von Einheitlichkeit dafür aus, übereinzukommen, welche Kreise umfasst seien, wenn man den Begriff Westküste benutze, denn oftmals seien lediglich die Kreise Nordfriesland und Dithmarschen angesprochen, während die Kreise Steinburg und Pinneberg nur selten einbezogen würden.

Auf die Nachfrage des Abg. Matthiessen, ob Evaluierungs- und gegebenenfalls Änderungsbedarf von Effizienz, Aufgabenstellung und konkreter Umsetzung bei den mannigfaltigen und auch neu geschaffenen Gremien in der Region gesehen werde, antwortet Herr Harrsen, am besten solle das Gespräch mit den Gremien beziehungsweise den Mitgliedern gesucht werden.

Bezug nehmend auf die Nachfrage des Abg. Callsen, ob der Ursprung des Westküstenprogramms beziehungsweise der ITI-Umsetzung nicht vielmehr in einem Wunsch des Ministerpräsidenten liege, verdeutlicht Herr Harrsen, die kommunalen Landesverbände hätten seiner-



zeit Stellung zum EFRE-Programm bezogen und in der damaligen Stellungnahme vorgeschlagen, ITI auch in Schleswig-Holstein einzuführen.

Dem Abg. Voß antwortet Herr Wendt, er verspreche sich einen Entlastungseffekt auf dem Bahnhof Wrist durch den Anschluss von Kellinghusen. Weiterhin stelle die Existenz eines Bahnhofs in Kellinghusen aus seiner Sicht ein nicht zu unterschätzendes psychologisches Moment bei der Stärkung des Zuzugs aus dem Hamburger Randbereich dar.

Dem Einwurf des Abg. Matthiessen, er könne sich nicht vorstellen, dass ein gesamter Ort einem Bahnanschluss widerspreche, nur weil zwischenzeitlich einige Wohnungen an der mutmaßlich endgültig stillgelegten Bahnstrecke gebaut worden seien, entgegnet Herr Harrsen, das müsse abgewartet werden.

### **Neue Wege für Schleswig-Holstein e. V.**

Martin Kayenburg

[Umdruck 18/4415](#)

Für die Initiative Neue Wege für Schleswig-Holstein e. V. erläutert Herr Kayenburg die Kernpunkte der Stellungnahme, [Umdruck 18/4415](#). Die derzeitige Landesregierung kümmere sich unstrittig stärker um die Westküste als andere Landesregierungen zuvor, wofür der Bericht und häufige Besuche von Regierungsmitgliedern in der Region Indizien darstellten. Er begrüße den Westküstenbeirat und ITI, gebe aber zu bedenken, dass es sich um eine Versuchsphase handele. Oftmals seien darüber hinaus von den Gebietskörperschaften vor Ort Projekte beantragt worden, ohne das große Ganze im Blick zu haben. Mit Blick auf A 20 und B 5 bestehe aus seiner Sicht kein Erkenntnisdefizit, sondern vielmehr ein Umsetzungsproblem. Vor dem Hintergrund einer möglichst schnellen Umsetzung spreche er sich für eine Vergabe der Projekte an Dritte aus.

### **Bundesverband Windenergie, Landesverband Schleswig-Holstein**

Nicole Knudsen, Leiterin der Landesgeschäftsstelle

[Umdruck 18/446](#)

Für den Bundesverband Windenergie führt die Leiterin der Landesgeschäftsstelle Nicole Knudsen in die Stellungnahme, [Umdruck 18/4460](#), ein. Sie räumt ein, ihre Branche könne in den kommenden zwölf Monaten nicht wie erwartet 1 Milliarde € in Schleswig-Holstein investieren, zumal sich das Investitionsklima an der Westküste als sehr schlecht erweise und sich die Branche überwiegend aus KMU und Bürgerenergiegenossenschaften zusammensetze. Sie betont, der Nettozufluss an EEG-Zahlungen für das Land Schleswig-Holstein habe im vergangenen Jahr rund 600 Millionen € betragen. Die Branche der erneuerbaren Energien stelle

15.000 Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein zur Verfügung, wovon 9.000 allein auf den Windenergiesektor entfielen. Die Branche schaffe eine deutschlandweite Wertschöpfung von 30 Milliarden € pro Jahr, wodurch nicht zuletzt auch Schleswig-Holstein profitiere, und biete 350.000 Vollzeit Arbeitsplätze.

Sodann appelliert sie an die Landesregierung und die in der Bundesregierung vertretenen Parteien, rechtliche Hindernisse zu beseitigen, Strom auch in anderen Sektoren zu nutzen, und stellt in Aussicht, dem Ausschuss in den nächsten Wochen Änderungsvorschläge für bestehende Gesetze zur Verfügung zu stellen. Ferner bittet sie die Landesregierung und die im Landtag vertretenen Parteien um Unterstützung einer Ansiedlungsinitiative für energieintensive Unternehmen, um den Standortvorteil des günstigen Stroms für Wachstum zu nutzen und so Impulse für eine Prosperität der Westküste zu geben. Ausweislich der Landesentwicklungsstrategie 2030 hätten sich viele Bürgerinnen und Bürger gewünscht, Schleswig-Holstein als Wirtschaftsstandort attraktiv zu vermarkten. Dieser Wunsch stärke wiederum die Ansiedlungsinitiative. Die im Rahmen eines Rankings festgestellten Defizite Schleswig-Holsteins bei Forschung und Entwicklung könne man überwinden, wenn man die Westküste etwa zu einer Modellregion Elektromobilität ausbaue, wofür bereits gute Voraussetzungen und Infrastruktur vorlägen.

Sie spreche sich statt eines Projektes wie ITI für eine strategische Grundsatzentscheidung der Landesregierung und aller im Landtag vertretenen Parteien aus, den Tourismus als eine wirtschaftliche Basis im Land zu begreifen. Die Landesregierung könne eine gemeinsame regionale Vermarktung des Energiewendestandorts Schleswig-Holstein etwa auf nationalen oder internationalen Tourismusbörsen vornehmen. So könne man in einem Umkreis von 50 km in Nordfriesland Bürgerwindparks, Bürgersolarparks, Bürgerumspannwerke, Bürgerbiogasanlagen, Klein- und Großwindanlagen sowie eine Genossenschaft besichtigen, bei der man günstig Elektromobilität leasen könne, was das gesamte Spektrum der Energiewende darstelle. Abschließend erwähnt sie Bildungsinitiative der EE-Scouts der Landkreise Dithmarschen und Nordfriesland als einen Baustein, um zu einer integrierten Sichtweise auf die Energiewende zu gelangen.

**Insel- und Halligkonferenz e. V.**

Manfred Ueckermann, Vorsitzender

[Umdrucke 18/4420](#) und 18/4468

Der Vorsitzende der Insel- und Halligkonferenz e. V., Herr Ueckermann, stellt die Eckpunkte der Stellungnahmen, [Umdrucke 18/4420](#) und 18/4468, vor. Weiterhin begrüße er das ITI-Programm, jedoch gebe er zu bedenken, ob Aufwand und Ertrag in einem guten Verhältnis

stunden. Er wolle die neue Initiative der Landesregierung zur Warftenverstärkung hervorheben. Mit Blick auf die Bahnanbindung hebt er hervor, durch die Trassenneuvergabe komme es etwa zu mehr als 40-minütigen Wartezeiten auf dem Weg nach Sylt oder zu der Situation, dass Autozüge mit einem einzigen Auto an Bord nach Sylt verkehrten. Daher fordere er einen zweigleisigen Ausbau der Strecke, eine gegenseitige Anerkennung von Fahrkarten sowie eine bessere Abstimmung der Bahnstreckenbetreiber im Vorfeld. Es gelte, Schaden von der Premiummarke Sylt durch schlechte Erreichbarkeit und unsaubere Bahnhöfe abzuwenden. Für seine Organisation betone er den Kompromisscharakter der Schlickentnahme und Verklappung vor der Tonne E 3 durch Hamburg. Die Insel- und Halligkonferenz habe sich darüber hinaus grundsätzlich gegen Verklappung ausgesprochen.

**Fischerverein Friedrichskoog e. V.**

Dieter Voss, 1. Vorsitzender

[Umdruck 18/4461](#)

Herr Voss, der 1. Vorsitzende des Fischervereins Friedrichskoog e. V., erläutert die Kernpunkte der Stellungnahme, [Umdruck 18/4461](#). Dabei unterstreicht er die große Bedeutung der Kutterbetriebe als Arbeits- und Auftraggeber, etwa für die heimischen Handwerksbetriebe und für junge Menschen ohne Lehrstelle an Land, sowie für den Tourismus. Sein Verein habe vorgeschlagen, sich mit Vertretern der BAW, des LKN und den für Fischerei zuständigen Vertretern der Landesregierung an einen Tisch zu setzen, um über Perspektiven für den Hafen Friedrichskoog und Fischereiperspektiven an der Westküste zu beraten.

\* \* \*

Abg. Vogt regt an, zu den angesprochenen Problemen mit dem Sylt-Shuttle kurzfristig eine Sondersitzung des NAH.SH-Beirats mit den verkehrspolitischen Sprechern, Vertretern von RDC, Bahn und Landesregierung anzuberaumen.

Abg. Dr. Tietze schlägt vor, die genannten Vertreter in den Ausschuss einzuladen und um ihre Erfahrungen zu bitten.

Abg. Vogt führt aus, er halte eine Besprechung im Beirat für taktisch klüger und wolle daher versuchen, vor der nächsten Ausschusssitzung am 24. Februar 2016 einen Termin zu vereinbaren.

Auf die Bitte des Abg. Vogel nach näheren Informationen zum Ausbau der Flugverbindungen Sylt und Helgoland sowie zur Busdirektverbindung Dagebüll-Flensburg erläutert Herr

Ueckermann, ein Bedarf an schnelleren Verbindungen existiere. Sylt profitiere von der Übernahme des Flughafens durch die Kommune. Auch könnten von dort aus Amrum und Föhr erreicht werden. Auch die Flugverbindung nach Helgoland erachte er als sehr notwendig. Derzeit werde überlegt, die Verbindungen zusammenzuführen und zu ergänzen. Im Gespräch mit dem Geschäftsführer des Sylter Flughafens, Peter Douven, habe sich erwiesen, dass dieser Gespräche mit Föhr aufgenommen habe und eine Anbindung von Föhr nicht zuletzt an finanziellen Aspekten der Anschaffung von Flugzeugen gescheitert sei. Auch beruflich stark eingebundene Geschäftsleute machten oft von den Flugverbindungen Gebrauch. Ferner bestehe insbesondere aufgrund zeitlicher Erwägungen der Wunsch, eine nicht schienengebundene ÖPNV-Direktverbindung Dagebüll-Flensburg ins Leben zu rufen.

Abg. Dr. Breyer plädiert zunächst dafür, die Anhörung zum Sylt-Shuttle im Rahmen der LVS-Beiratssitzung wegen des zu erwartenden sehr großen öffentlichen Interesses öffentlich durchzuführen. Auf seine Frage nach der Notwendigkeit, den Kommunen Handhabe zu geben, um gegen Zweckentfremdungen einzuschreiten, stellt Herr Ueckermann zunächst fest, Dauerwohnraum werde insbesondere aus Aspekten der Daseinsvorsorge benötigt. Derzeit stelle die Schaffung von Dauerwohnraum durch die Kommunen aus seiner Sicht die sicherste Option dar. Weiterhin spreche sich die Insel- und Halligkonferenz gegen Eingriffe in fremdes Eigentum aus. Nicht zuletzt das Sylter Beispiel zeige, dass solche Eingriffe Nachteile an anderen Stellen nach sich zögen, etwa aufgrund anderer Einstufung von Immobilien durch die kreditgebenden Banken.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, unterbricht die Sitzung.

(Unterbrechung 13:40 bis 14:40 Uhr)

Punkt 2 der Tagesordnung:

**Bericht des Wirtschaftsministeriums zur aktuellen Diskussion über die Befahrensordnung für Kite-Surfer und deren wirtschaftspolitische Auswirkungen**

Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU)

[Umdruck 18/5519](#)

Einleitend begründet Abg. Callsen kurz den Antrag seiner Fraktion.

Wirtschaftsminister Meyer weist auf die fachliche Zuständigkeit des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume sowie auf die Zuständigkeit für den Aspekt des Tourismus durch das Wirtschaftsministerium hin. Beim Kite-Surfen gehe es um Wassersport und im weiteren Sinne auch um die Tourismusstrategie 2025. Urlaub am und im Wasser sei einer der Kernpunkte der Tourismusedwicklung in Schleswig-Holstein. Die Zahl der aktiven Kite-Surfer in Deutschland betrage circa 20.000. Im Tourismus in Schleswig-Holstein profitiere man von der Trendsportart. Es müsse überlegt werden, wie man insgesamt das Thema Kiten im Nationalpark Wattenmeer, aber auch an der Ostsee gestalten wolle. Hotspots befänden sich auf Fehmarn, in Neustadt, Pelzerhaken, Grömitz und Heiligenhafen. An der Nordsee lägen die Hotspots auf Sylt, in Sankt Peter-Ording und auf Föhr.

Die Regelung, um die es gehe - so führt Minister Meyer weiter aus -, sei das Bundeswasserstraßengesetz und dort der § 5. Nord- und Ostsee seien rechtlich Bundeswasserstraßen, deswegen sei dies die einschlägige Rechtsnorm. In § 5 gelte der Gemeingebrauch, jedermann dürfe im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften eine Bundeswasserstraße mit Wasserfahrzeugen befahren. Das schließe das Kiten mit ein. Es bestehe die Möglichkeit, das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks und Naturschutzgebieten durch Rechtsverordnungen zu untersagen oder einzuschränken, wobei das Thema an sich nicht neu sei. Alle norddeutschen Länder, die betroffen seien, hätten sich bereits 2006 Gedanken darüber gemacht, wie man mit Kite-Surfen umgehen solle. Das Gleiche gelte für die Jahre 2009 und 2011 jeweils für die Ostsee, wo zunächst Herr von Bötticher als zuständiger Umweltminister die ersten Überlegungen in Abstimmung mit dem Wirtschaftsministerium angestellt habe.

Zu unterscheiden - so betont Minister Meyer - sei darüber hinaus zwischen Nordsee und Ostsee. Wenn man über die Regulierung von Kite-Surfen reden wolle, rede man über die sogenannte Befahrensverordnung, die der Bund vornehmen müsse, um generell die Nutzung der

Wasserflächen einer Bundeswasserstraße zu gestalten. Im Bereich der Nordsee gebe es seit Jahren Gespräche durch die Nationalparkverwaltung mit den betroffenen Kommunen und den entsprechenden Sportakteuren im Kite-Surfen, um gemeinsam abzustimmen, wie man im Nationalpark mit dem Thema Kite-Surfen umgehen könne. Es sei als Erfolg zu werten, dass es eine gute Zusammenarbeit zwischen der Nationalparkverwaltung und den Touristikern vor Ort gebe. Dies gelte besonders vor dem Hintergrund, dass Schleswig-Holstein ein von Naturtourismus geprägtes Land sei. Gerade der Nationalpark sei ein Pfund, mit dem man marketingtechnisch wuchern könne. In Niedersachsen werde mit dem Thema Kite-Surfen sehr viel restriktiver umgegangen. Es gebe das Bestreben des Umweltministeriums in Schleswig-Holstein, mit den Akteuren vor Ort ins Gespräch zu kommen, um eine Regelung im Einvernehmen mit den Akteuren vor Ort zu finden. Auf Sylt hätten die entsprechenden Gespräche zu einvernehmlichen Lösungen geführt. Ähnliches werde in Sankt Peter-Ording angestrebt. Dort gebe es zwar noch umstrittene Stellen, aber insgesamt bemühe man sich, einvernehmliche Lösungen zu finden. Das Gleiche werde auch für Föhr und Büsum gelten, sodass er davon ausgehe, dass man zu einvernehmlichen Lösungen mit allen Akteuren in Bezug auf den Nationalpark kommen werde.

Die generelle Rechtsfrage - so setzt Minister Meyer seine Ausführungen fort - bestehe darin, ob man ein Verbot aussprechen und dann Ausnahmen davon machen wolle oder ob man eine generelle Erlaubnis aussprechen und dann Einschränkungen vornehmen wolle. Wenn das Ergebnis in beiden Fällen das Gleiche sei, sei die Richtung aus tourismus- und wirtschaftspolitischer Sicht relativ egal. Wichtig sei, das Einvernehmen mit den Akteuren vor Ort herzustellen und auch die Akzeptanz dadurch zu erreichen. Im Jahr 2009 habe es erste Bestrebungen gegeben, die Befahrensverordnung auf der Ostsee zu ändern, ein weiterer Versuch stamme aus dem Jahr 2011. Dieses Thema sei durch das MELUR erneut vor circa einem Jahr aufgegriffen worden. Es handle sich um Naturschutzgebiete, und im Gegensatz zur Nordsee gehe man davon aus, dass man hier bestimmte Gebiete ausschließen werde. Aus naturschutzfachlicher Sicht seien bestimmte Gebiete definitiv ausgeschlossen, die Halbinsel Holnis, die Geltinger Birk, die Schleimündung, der Schwarzen See, Bottsand, Sehlendorfer Binnensee und Umgebung, Graswarder, Grüner Brink und zwei Orte auf Fehmarn. Die Regelung in der Schleimündung benötige man für die Entwicklung der Marina, insofern spielten dort auch wirtschaftspolitische Erwägungen eine Rolle. Dort solle Störpotenzial ausgeschlossen werden.

In den Gesprächen - so legt Minister Meyer weiter dar - habe man festgestellt, dass es nur an zwei der genannten Stellen Gesprächsbedarf gebe, zumal gar nicht alle Gebiete überhaupt für das Kite-Surfen infrage kämen. Gesprächsbedarf gebe es in Heiligenhafen und auf Fehmarn. Die beiden Staatssekretäre aus den betroffenen Ministerien hätten jetzt vereinbart, dass vor Ort Gespräche mit den Kommunen und den Wassersportlern stattfinden sollten, weil man

auch hier Akzeptanz, Einvernehmen und damit auch allgemeines Verständnis darüber herzustellen versuche, wo Kite-Surfen an den in Rede stehenden Stellen stattfinden könne. Auf Fehmarn gebe es bereits heute eine freiwillige Regelung, die die Kommune Fehmarn mit den Wassersportlern der Insel getroffen habe, die weit über das hinausgehe, was das MELUR jetzt vorgeschlagen habe. Dort bestehe allerdings das Problem, dass sich die auswärtigen Kite-Surfer nicht an die Vereinbarung hielten.

Er unterstreicht als Fazit, dass die Landesregierung dafür sorgen wolle, dass Kite-Surfen in Schleswig-Holstein als Trendsportart stattfinde, da die entsprechenden Rahmenbedingungen vorhanden seien. Das Einvernehmen mit den Wassersportlern und den örtlichen Kommunen solle hergestellt werden. An der Nordsee sei es weitgehend gelungen, dies entsprechend zu gestalten, jetzt würden die Gespräche an den genannten Schwerpunkten an der Ostsee stattfinden.

Frau Dr. Schneider, Staatssekretärin im Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, schließt sich den Ausführungen von Minister Meyer an. Auch sie halte eine Unterscheidung zwischen Ostsee und Nordsee für wichtig. Im Bereich der Ostsee würden nur 0,27 % der befahrbaren Fläche der Ostsee zum Schutz der Natur im Hinblick auf die Befahrung eingeschränkt. Es solle kein Surf-Hotspot in der Ostsee in der Nutzung eingeschränkt werden. Diskussionen und Gespräche fänden, wie bereits von Minister Meyer dargestellt, noch zu zwei Bereichen statt. Der Antrag auf Regelungen der Befahrensverordnung für die Ostsee sei darüber hinaus nicht neu, sondern stamme bereits aus dem Jahr 2009. Bereits die ehemalige Umweltministerin Juliane Rumpf habe deutlich gemacht, wie wichtig es sei, eine entsprechende Regelung zum Schutz der Natur in diesen Bereichen zu treffen. Der bestehende Antrag sei leider vom Bund bisher nicht beschieden worden. Der Bund werde jetzt aktiv, weil die EU ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet habe. Er habe ebenfalls ein hohes Interesse daran, dass die Befahrensregelung komme. Zu der Regelung auf Fehmarn unterstreicht sie, dass auch die Menschen vor Ort das Ministerium um das Erlassen einer verbindlichen Regelung gebeten hätten, weil die freiwillige Regelung dort nicht funktioniere.

Zur Nordsee unterstreicht Staatssekretärin Dr. Schneider, dass man dort seit vielen Monaten über die Nationalparkverwaltung viele Gespräche geführt habe, an der Nordsee bestehe jedoch eine gänzlich andere Ausgangssituation mit dem Großschutzgebiet Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Es habe zahlreiche Gespräche mit den relevanten Akteuren vor Ort gegeben, um großflächige Kite-Gebiete abzustimmen. Man wolle das Kite-Surfen zulassen und absichern und nicht ähnlich restriktiv wie in Hamburg oder Niedersachsen verfahren. Nur in den anderen Bereichen solle ein generelles Kite-Verbot bestehen. Die

intensive Abstimmung habe zum Ziel gehabt, die Interessen der Kiter, des Tourismus, des Sportes und des Naturschutzes in Einklang zu bringen. Auch aus dem kommunalpolitischen Bereich habe man viel Zustimmung zu diesem Weg bekommen. Diese Form der Kommunikation sei im Bereich des Nationalparks Wattenmeer sehr geübt. Die Landesregierung habe ein hohes Interesse daran, deutlich zu machen, wie die Einbindung der Menschen im Bereich des Nationalparks Wattenmeer stattfinde. Sie unterstreicht, dass die beiden bestehenden Hotspots an der Ostküste von Sylt bestehen bleiben sollten, und auch beinahe die komplette Westküste könne und solle bekitet werden. In St. Peter-Ording sei nur ein kleiner Bereich strittig.

Zur rechtlichen Grundlage führt Staatssekretärin Dr. Schneider aus, dass zwei Möglichkeiten der Regelung bestünden: eine grundsätzliche Erlaubnis mit Verbot an bestimmten Stellen oder ein grundsätzliches Verbot mit der Ausnahme an bestimmten Stellen. Zurzeit gelte in der Nordsee das generelle Verbot mit bestimmten Ausnahmen, eine Umkehr der Regelung sei denkbar, aber in dem Fall gebe es keine einheitliche Regelung in der geplanten Befahrensverordnung für die Wattenmeer-Nationalparks Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein, und damit sei auch kein gemeinsamer Antrag der drei Länder an den Bundesverkehrsminister möglich, wie es jetzt geplant sei. Das hieße, dass Schleswig-Holstein isoliert sei, obwohl es im Vergleich zu Niedersachsen und Hamburg die weitreichendsten Bereiche für Kite-Surfer offenlassen wolle. Niedersachsen habe das komplette Verbot bereits im Nationalparkgesetz verankert.

Zudem weist sie auf die Gefahr hin, dass der Bund einen Verstoß gegen FFH-Richtlinien geltend machen könne, ein Vorwurf im Zusammenhang mit dem Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Union, der unter Umständen sehr teuer werden könne. Hinzu komme, dass man vom Handlungsplan des trilateralen Wattenmeerabkommens abweichen würde. Derzeit sei festgehalten, dass in jedem Fall eine Regelung zum Schutz des Wattenmeers und der Vögel getroffen werden müsse, und zwar durch ein Verbot mit Ausnahmen. Davon würde man abweichen. Man würde auch von den Handlungsempfehlungen zur Evaluierung des Nationalparks abweichen, die 2012 ergangen seien, und von den abgestimmten Beschlüssen in den Nationalparkkuratorien, in denen im Übrigen auch Tourismusvertreter säßen. Ein weiterer Nachteil bei der Umkehrung der Regel-Ausnahme-Regelung sei, dass der Naturschutz in einem Nationalpark dann plötzlich jeden Quadratmeter Sperrfläche für Kite-Surfer einzeln begründen müsste. Das stehe definitiv im Widerspruch zu den Erhaltungszielen für die NATURA-2000-Gebiete und zum Vorsorge-Prinzip. Darüber hinaus würde man bei einer Umkehrung des Verhältnisses für die Nordsee von der abgestimmten Vorgehensweise und von den Beschlüssen des Arbeitskreises abweichen. Das Ministerium würde sich zudem dem Vorwurf aussetzen, den Bottom-up-Prozess, der bisher gut funktioniert habe, zu missachten. Als Fazit unterstreicht sie, dass eine Umkehrung rechtlich möglich sei, viele Gründe jedoch dafür sprä-



chen, wie man das für die Nordsee vorgesehen habe: ein generelles Kite-Surfing-Verbot, aber sehr großflächige, gut abgestimmte Kite-Gebiete.

Abg. Callsen bekräftigt, dass es seiner Ansicht nach den Verbänden gegenüber bisher so dargestellt worden sei, dass noch keine Entscheidung im Hinblick auf die Art der Regelung vorliege. Das habe in der Darstellung von Staatssekretärin Dr. Schneider anders geklungen. Wenn das Ministerium auf ein generelles Verbot bereits festgelegt sei, brauche man seiner Ansicht nach mit den Verbänden nicht zu reden. Er legt dar, dass es für die Verwaltung - so die Darstellung der Staatssekretärin - mühsam sei, bestimmte Verbote zu begründen, ungleich schwieriger sei es jedoch für die Verbände vor Ort, Ausnahme von den Verboten zu begründen. Ihn interessiert, wann der Wirtschaftsminister mit den Verbänden gesprochen habe, ob es eigene Analysen in dem Bereich gegeben habe, wie sich das konkret auf den Wirtschafts- und Tourismusstandort Schleswig-Holstein auswirke und ob und wann das Wirtschaftsministerium vom Umweltministerium in dieser Frage konkret beteiligt worden sei.

Minister Meyer hebt hervor, dass es aus seiner Sicht nicht zielführend sei, große Studien zum Kite-Surfen durchzuführen. Klar sei, dass es ein enormes Potenzial gebe, das die Landesregierung auch fördern und unterstützen wolle. Am besten sei die Unterstützung möglich, indem bestimmte Hotspots und Gebiete klar ausgewiesen seien und indem es an Land entsprechende Konzepte für die besagten Zielgruppen, zum Beispiel Hotelkonzepte, gebe. Das seien Strategien, um Kite-Surfer zu animieren, nach Schleswig-Holstein zu kommen. Er unterstreicht den Unterschied zwischen Ostsee und Nordsee. In der Nordsee hätten alle drei Länder, die Teil am Nationalpark hätten, 2006 durch die jeweiligen Landesregierungen angestoßen ein generelles Kite-Surf-Verbot angeschoben. Rechtlich sollte es ein generelles Verbot mit bestimmten Ausnahmen geben. Zufrieden könne man sein, wenn die Ausnahmen im Einvernehmen mit den Akteuren vor Ort und den relevanten Zielgruppen gefunden würden. Dieses Verfahren sei zum Beispiel auf Sylt gewählt worden. An der Ostsee werde das Regel-Ausnahme-Verhältnis anders gesehen als an der Nordsee, da es sich dort um Naturschutzgebiete und nicht um einen Nationalpark handele. Dort würden nur bestimmte Gebiete benannt, die tatsächlich für das Kiten nicht geeignet seien. Auch hier seien die ersten Anstöße in den Jahren 2009 bis 2011 erfolgt. Er selbst sei überrascht gewesen, als er im Jahr 2015 festgestellt habe, dass das Thema Kite-Surfen bereits so lange in der Landesverwaltung diskutiert werde. Er selbst habe das Vorgehen hinterfragt, jedoch dürfe man dabei nicht unterschätzen, dass das Thema Kite-Surfen in den letzten Jahren stark an Dynamik gewonnen habe. Er selbst habe zudem mit den Tourismusverbänden das Gespräch gesucht. Im Bereich der Ostsee habe es teilweise auch Kommunikationsschwierigkeiten und Missverständnisse vor Ort gegeben. Deshalb habe man offensiv auf die Akteure in Heiligenhafen und auf Fehmarn zugehen wol-

len, da diese beiden Gebiete touristisch und für Kite-Surfer interessant seien. Man habe dort ebenso einvernehmliche Lösungen wie auf Sylt finden wollen.

Staatssekretärin Dr. Schneider unterstreicht auf die Anmerkung des Abg. Callsen in Bezug auf die Kommunikation des generellen Verbots in der Nordsee, dass dies klar gesagt worden sei. Sie bekräftigt darüber hinaus, dass auch das Umweltministerium immer touristische Belange mit berücksichtige, zumal die Reiseart Natururlaub für die schleswig-holsteinische Wattenmeerregion extrem wichtig sei. Eine intakte Natur und Naturschutz seien für die Urlauber in Schleswig-Holstein an der Nordseeküste zu über 90 % sehr wichtig. Der ganz überwiegende Teil der Touristen habe in einer Befragung 2014 darüber hinaus angegeben, dass er sich durch Einschränkungen, die aufgrund von Naturschutz erfolgten, nicht eingeschränkt fühle. Darüber hinaus legt sie dar, dass der Wassersport im Wattenmeer einen sehr geringen Anteil ausmache.

Abg. König zeigt sich verwundert über die Fokussierung auf Kite-Surfer, zumal Studien ergeben hätten, dass zum Beispiel Vögel deutlich mehr durch Hunde gestört würden als durch Kite-Surfer. Zum Schutz der Vögel sei ein Verbot von Hunden sinnvoller als eine Einschränkung von Kite-Surfing. Nach Ansicht seiner Fraktion sollte man die Naturräume möglichst frei nutzen können. Aus diesem Grunde sei er über dieses Verbot für Kite-Surfer verwundert. Ihn interessiert, wie Kite-Surfer über Verbote beziehungsweise ausgewiesene Gebiete informiert würden, welche Verbesserungspotenziale es in der Information gebe und ob eine eventuelle Information über freiwillige Regelungen nicht auch ein Verbot ersetzen könne.

Abg. Hamerich weist daraufhin, dass auch 4 % der deutschen Bevölkerung eine große Zahl an Touristen sei, die ihrem Hobby hauptsächlich an Nord- und Ostsee nachgehen könnten. Zur Beeinträchtigung durch Kite-Surfer für die Vogelwelt unterstützt der die Aussage des Ministers, dass dort auch aus seiner Sicht keine Studien nötig seien. Ihn interessiert, inwieweit die Hotspots, die auch von Staatssekretärin Dr. Schneider genannt worden sei, von den Verboten betroffen seien.

Abg. Fritzen weist zu den Hotspots daraufhin, dass ihrer Ansicht nach nur noch sehr kleine Gebiete strittig seien, über deren Nutzung man Einigkeit erzielen können solle. Sie stellt die Frage in den Raum, ob es tatsächlich keine Studien zur Beeinträchtigung der Natur durch Kite-Surfer gebe, und sie bittet darum, diese gegebenenfalls dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen.

Zu den Statistiken führt Minister Meyer aus, dass seiner Kenntnis nach circa 20.000 Menschen aktiv Kite-Surfing betrieben. Er legt darüber hinaus dar, dass es Irritationen und Infor-

mationsbedarf an den Standorten Fehmarn und Heiligenhafen gegeben habe, weil das insbesondere auch aus Sicht des Wirtschaftsministeriums zwei der wichtigsten Schwerpunkte für Kite-Surfen an der Ostseeküste seien. Aus diesem Grund habe man auch ein großes Bedürfnis, dass vor Ort im Einvernehmen geklärt werde, wie eine Regelung zukünftig aussehen sollte. Eine Regelung ohne Einbindung der Akteure vor Ort sehe er als problematisch an, aber man gehe davon aus, das durch die Gespräche lösen zu können.

Auf die von Abg. König angesprochenen freiwilligen Lösungen eingehend führt Minister Meyer aus, dass seiner Einschätzung nach bei dieser Vorgehensweise Lösungen gefunden würden, die von den Einschränkungen her weitergehend seien als die Planungen des MERLUR. Ob das im Sinne des Kite-Surfens sei, bezweifle er. Regelungen gebe es darüber hinaus nicht nur für Kite-Surfer, sondern auch für Segelboote, Hunde und Ähnliches. Aus touristischer Sicht sei für ihn entscheidend, was am Ende bei den Regelungen herauskomme. Wenn man die touristischen Highlights des Kite-Surfens erhalten könne und die Akteure vor Ort zufrieden seien, sei das seiner Ansicht nach ein gutes Ergebnis. Man werde gemeinsam mit den touristischen Orten dafür sorgen, dass auch in der Kommunikation klar sei, wo, wann und unter welchen Umständen gesurft werden könne.

Sich auf die Frage des Abg. König zur Information von Kite-Surfern beziehend legt Staatssekretärin Dr. Schneider dar, dass diese durch die Kite-Schulen und durch die Gemeinden informiert würden. Zu den freiwilligen Regelungen führt sie aus, dass diese in vielen Bereichen nicht ausreichend funktionierten und von den Gemeinden selbst der Wunsch geäußert worden sei, verbindliche Regelungen durch das Ministerium zu bekommen. Sie unterstreicht, dass keiner der Kite-Hotspots eingeschränkt werde, und die Orte, die einer Regelung bedürften, seien unter Umständen von einem Verbot gar nicht betroffen. Mit Hoteliers auf Fehmarn sollten nun noch Gespräche geführt werden, ob die Möglichkeit von temporären Ausnahmen bestünden. Zur Einheitlichkeit der Regelungen über Bundesländergrenzen hinweg führt sie aus, dass Niedersachsen im Nationalparkgesetz das komplette Verbot verankert habe.

Zu den wissenschaftlichen Studien, die von Abg. Fritzen angesprochen wurden, weist Staatssekretärin Dr. Schneider auf die im Auftrag des Landes Niedersachsen erstellten Gutachten hin, aus denen hervorgehe, dass der Kite-Sport nicht gefährlich sei. Diese Gutachten seien jedoch für einzelne Gerichtsverfahren erstellt worden, in denen Widersprüche gegen die Genehmigung von Kite-Surfen in bestimmten Bereichen eingelegt worden seien. Da habe die Landesregierung Niedersachsen für jeden Einzelfall ein einzelfallbezogenes Gutachten zu erstellen, warum genau dort in diesem Bereich das Kiten ungefährlich und mit dem Naturschutz verträglich sei. Deshalb könne man daraus nicht den Schluss ziehen, dass Kite-Surfen ungefährlich sei. Es gebe aber wissenschaftliche Erkenntnisse, die die Landesregierung zu-

grunde gelegt habe. Die Landesregierung sagt zu, dem Ausschuss entsprechende Gutachten zur Verfügung zu stellen.

Abg. Callsen bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass die Kite-Surfer von heute die Familientouristen von Morgen seien. Vor dem Hintergrund interessiert er sich für die Regelungen in Dänemark, da dort die in Schleswig-Holstein diskutierten Regelungen interessiert verfolgt würden. Er habe die Sorge, dort im Vergleich zu Dänemark Wettbewerbsnachteile zu erleiden.

Abg. König interessiert, ob es eine zentrale Plattform gebe, auf der man sehen könne, in welchen Gebieten das Kiten erlaubt beziehungsweise verboten sei. - Minister Meyer weist dazu auf die Publikationen der regionalen Tourismusverbände hin, es gebe auch entsprechende Apps. Auch er hege die Hoffnung, dass die Kite-Surfer später wieder Urlaub in Schleswig-Holstein machten.

Zur Konkurrenz zu Dänemark, die von Abg. Callsen thematisiert worden war, legt Minister Meyer dar, dass auch in Dänemark Naturschutzgebiete existierten und gleichzeitig mit der jetzt gefundenen Regelung für die Nordsee zum Beispiel fast die gesamte Westküste der Insel Sylt Kite-Surf-Gebiet sei. Man habe vonseiten der Landesregierung identifiziert, wo sich die Kite-Surfer aufhielten, diese Hotspots sollten weiter erhalten bleiben.

Auf die Frage des Abg. König zur Länge der betroffenen Küstenlinie legt Staatssekretärin Dr. Schneider dar, dass es sich von den 400 km Gesamtküstenlänge um circa 30 km handele, wo das Kite-Surfen eingeschränkt werden solle.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Architekten- und Ingenieurkammergesetzes (ArchIngKG) sowie Neufassung des Gesetzes zum Schutze der Berufsbezeichnung „Ingenieur“ (Ingenieurgesetz - IngG)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 18/3724](#)

(überwiesen am 22. Januar 2016)

Auf eine Frage des Abg. Callsen führt Herr Burow, stellvertretender Leiter des Referats Wirtschaftsordnungsrecht im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, aus, dass es die Umsetzungsfrist gebe, die allerdings bereits abgelaufen sei, obwohl man unter Hochdruck an einer länderübergreifenden Lösung gearbeitet habe. Nun verblieben die üblichen Risiken, die bei einer nicht umgesetzten Richtlinie bestünden.

Der Vorsitzende unterstreicht, dass die parlamentarischen Abläufe eingehalten werden müssten.

Der Ausschuss beschließt, zum Gesetzentwurf der Landesregierung eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Integration von Flüchtlingen auf den Arbeitsmarkt in Schleswig-Holstein**

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/3714](#)

(überwiesen am 22. Januar 2016 an den **Wirtschaftsausschuss** und Sozialausschuss)

Der Ausschuss beschließt, zum Bericht der Landesregierung eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

**a) Industriestandort Unterelbe stärken und weiterentwickeln**

Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 18/3693](#)

**b) Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Industriegebiets Unterelbe**

Antrag der Fraktionen von CDU und FDP

[Drucksache 18/3738](#) (neu)

(überwiesen am 22. Januar 2016)

Abg. von Pein weist auf die Übereinstimmungen der Anträge hin, die auch in der Debatte zu den Anträgen deutlich geworden seien. Er regt an, dass sich die Sprecher gegebenenfalls auf einen interfraktionellen Antrag verständigen sollten.

Abg. Vogt spricht den Weiterbau der A 20 an, der im Antrag erwähnt, im Koalitionsvertrag jedoch ausgeschlossen sei. Ein gemeinsamer Antrag sei aus diesem Grund aus seiner Sicht nicht zielführend.

Abg. Matthiessen weist auf die unterschiedlichen Ansätze zwischen Koalitionsfraktionen und Opposition im Hinblick auf den Weiterbau der A 20 hin. Insofern sei die Formulierung im Koalitionsantrag vor dem Hintergrund des Koalitionsvertrags zu interpretieren. Es gebe auf den ersten Blick aus seiner Sicht keinen Unterschied zum Antrag der CDU-Fraktion. Er weist zudem darauf hin, dass die Landesregierung alle Anstrengungen zum Weiterbau der A 20 unternehme.

Abg. Vogt legt dar, dass er für einen zügigen Ausbau der A 20 auch in der Region Unterelbe votiere und man insofern nicht von einer gemeinsamen Grundlage ausgehen könne.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht, dass seine Fraktion die im Antrag enthaltene Unterstützung des Weiterbaus der A 20 durchaus mittrage und dies seiner Ansicht nach eine Möglichkeit sei, einen Konsens zu finden. Aus seiner Sicht sollte man nur auf den Unterschieden beharren, wenn man nicht einen gemeinsamen Antrag zur Unterstützung der Westküste verabschieden wolle.

Abg. Callsen hebt hervor, dass der zentrale Aspekt sei, ein klares Bekenntnis zum Bau der A 7 westlich der A 20 abzugeben. Dies sei auch von den Anzuhörenden betont worden. Der Koalitionsantrag sei in seiner jetzigen Formulierung aus Sicht seiner Fraktion nicht zustimmungsfähig. - Abg. König hebt hervor, dass auch seine Fraktion abstimmen könne, er wird ihn ablehnen.

Abg. Magnussen weist auf die Bedeutung des Weiterbaus der A 20 besonders westlich der A 23 hin. Es fehle aus seiner Sicht die konkrete Aussage, dass man die Landesregierung auffordere, sich intensiv finanziell in der Region zu engagieren. Die Wahrscheinlichkeit, einen gemeinsamen Antrag zu formulieren, halte er ebenfalls für gering.

Abg. Vogt legt dar, dass seiner Ansicht nach eine gemeinsame Antragstellung durch die Haltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verhindert werde.

Abg. Matthiessen weist auf die Einigung im Koalitionsvertrag zum Weiterbau der A 20 hin. Die dortige Einigung sehe einen Weiterbau von Ost nach West vor. Den Bau eines Teilstücks der A 20 westlich der A 23, bevor eine Elbquerung bestehe, halte seine Fraktion nicht für sinnvoll. Wenn die Planungen zur Elbquerung feststünden, stelle sich die Frage des Weiterbaus neu. Zwischen den derzeit als verfügbar in Aussicht gestellten 600 Millionen € und den Gesamtkosten von circa 1,6 Milliarden € klaffe eine 1 Milliarde € Lücke, für die ein öffentlicher Partner gesucht werden solle. Die Gewinnung eines ÖPP-Partners werde nur unter der Voraussetzung einer hohen Rendite gelingen, die eine entsprechend hohe Anzahl an Fahrzeugen erfordere, um entsprechend über die Mautgebühren Mittel zu generieren. Die derzeitigen Prognosen gingen aber von 40.000 Fahrzeugen pro Jahr ohne die Erhebung von Mautgebühren aus, einer Zahl, die auch mit Mautgebühren erreicht werden müsse. Er unterstreicht, dass weitere Planungen notwendig seien, um eine entsprechende Infrastrukturmaßnahme zu realisieren. Ein ÖPP-Partner sei nicht zu finden, daher sei die Politik des Baus von Autobahnstummeln, die dann nicht angebunden würden, abzulehnen. Wenn der Tunnel tatsächlich gebaut werde, müsste natürlich alles getan werden, um den Bau zu ermöglichen.

Abg. von Pein unterstreicht, dass seiner Ansicht nach die im Antrag gefundene Formulierung alle Positionen mit einschließe. Aus dem Landtag wolle man jetzt ein gemeinsames Signal zur Unterstützung des Industriestandortes senden. Eine Zusammenarbeit bei einem Thema, bei dem aus seiner Sicht derart große Übereinstimmungen bestünden, halte er für sinnvoll. Er regt an, einen gemeinsamen Antrag zu formulieren.



Abg. Hamerich spricht sich ebenfalls für die Bedeutung des Signals an die Region Westküste aus, einen Weiterbau der A 20 schließe darüber hinaus seiner Ansicht nach auch den Weiterbau jenseits der A 23 und der Elbquerung mit ein.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht, dass die Planung durch die Koalitionsfraktionen nicht behindert werde, sondern gerichtlich überprüft werde. Er plädiert dafür, die Kritikpunkte der Oppositionsfraktionen jenseits des Aspekts des Weiterbaus der A 20 klar zu benennen.

Abg. Vogt hebt hervor, dass der Punkt des Weiterbaus der zentrale Aspekt in dem Antrag sei. Dabei könne man sich auch nicht nur auf einzelne Abschnitte beschränken, vielmehr gehe es um alle Abschnitte, die westlich der A 7 lägen. Diese würden auch mit vielen Millionen Euro Steuergeldern von der Landesregierung weiter geplant. Einen Tunnel zu bauen, bevor die Autobahn gebaut sei, mache aus seiner Sicht auch keinen Sinn. Er verweist auf die Realisierung des Autobahnbaus in Mecklenburg-Vorpommern, wo man gebaut habe, sobald Baurecht vorgelegen habe.

Abg. Matthiessen betont, dass der von ihm genannte Zeitplan sehr optimistisch geschätzt gewesen sei.

Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktion empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag den Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW betreffend Industriestandort Unterelbe stärken und weiterentwickeln, [Drucksache 18/3693](#), zur Annahme.

Mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktion von CDU und FDP empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag den Antrag der Fraktionen von CDU und FDP betreffend zukunftsfähige Weiterentwicklung des Industriegebiets Unterelbe, [Drucksache 18/3738](#) (neu), zur Ablehnung.

Punkt 6 der Tagesordnung:

### **Baumaßnahmen des Bundes planungsrechtlich schneller absichern**

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3737](#)

(überwiesen am 22. Januar 2016)

Einleitend bringt Abg. Vogel seine Verwunderung über den Antrag der Fraktion der CDU zum Ausdruck, da dieser einige Ungenauigkeiten und teilweise Dopplungen enthalte und sich auch mit anderen Anträgen widerspreche. Eine rechtliche Beschleunigung, die durch den Antrag suggeriert werde, werde nicht vorgeschlagen. Bei genauerer Planung in vergangenen Legislaturperioden hätte man jetzt nicht erneut über mehrere Vegetationsperioden hinweg Flora und Fauna kartieren müssen. Auch der im Antrag erwähnte Zusammenhang zur A 20 und zur DEGES sei aus Sicht seiner Fraktion bemerkenswert, da die DEGES für die Planung nicht zuständig sei, sondern nur für die Bauausführung. Die Planung müssen vonseiten des Landes durchgeführt werden. Auch eine Erhöhung von Planungskapazitäten im Land und ein in einem anderen Antrag vorgenommener Verweis auf eine Bundesautobahngesellschaft schlossen sich seiner Ansicht nach aus. Zudem unterstreicht er, dass die Landesregierung dargestellt habe, über 98 % der vom Bund bereitgestellten Mittel zu verbauen, insofern sei ein Hinweis auf eine stärkere Nutzung der Mittel entbehrlich. Insgesamt könne die Koalition den Antrag nur ablehnen.

Abg. Dr. Tietze verweist auf die Aktivitäten früherer Landesregierungen und auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zum Weiterbau der A 20. Auch bei den Planungskosten, die 15 bis 20 % der Gesamtkosten betragen und von denen nur 3 % vom Bund erstattet würden, gehe das Land in Vorlage. Die grüne Fraktion sei Befürworter der Infrastrukturgesellschaft, auch wenn auf Länderebene in diesem Punkt andere grüne Fraktionen andere Ansichten verträten.

Abg. Vogt weist ebenfalls auf die zu dem Tagesordnungspunkt zum Verkehrswegebeschleunigungsgesetz und zum Bereich der Infrastrukturgesellschaft des Bundes, [Drucksache 18/3373](#), vorliegenden Widersprüche hin. Er stellt die Frage in den Raum, ob es sich im derzeitigen Einbeziehen der DEGES an bestimmten Stellen auch um Misstrauen gegenüber den eigenen Mitarbeitern handele. Ihn interessiert, ob die Information zutreffend sei, dass die DEGES der Landesregierung angeboten habe, die Planung der A 20 zu übernehmen. Derartige Aufgaben übernehme die DEGES an anderen Punkten auch. Der Landesrechnungshof habe

zudem, was selten vorkomme, darauf hingewiesen, dass Stellen im Bereich der Planung fehlten. Er weist auf die im Vergleich zu anderen Bereichen geringe Entlohnung hin, die Arbeitsstellen in der Planung beim Land für junge Absolventen wenig attraktiv machten. Ihn interessiert, ob eine bessere Bezahlung möglich sei.

Herr Conradt, Leiter des Landesbetriebs für Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, führt aus, dass man mit der DEGES den Ausbau der A 7 auf den Weg gebracht habe. Die DEGES habe dort auch den Block Planung, nicht jedoch den Block der Planfeststellung übernommen. Die DEGES könne die Straßenplanung, aber keine hoheitlichen Aufgaben übernehmen. Auch im Bereich der Baudurchführung sei der Landesbetrieb für die verkehrsrechtliche Anordnung und der Baustellenverkehrsführung zuständig, weil diese hoheitlichen Aufgaben nicht von der DEGES übernommen werden könnten. Die DEGES habe den Auftrag des Landes, die Realisierung des Ausbaus der A 7 für Schleswig-Holstein und Hamburg zu übernehmen, und sei für die Planung und Realisierung der Ersatzkonstruktion für die Rader Hochbrücke zuständig. Es habe auch mit der DEGES Gespräche gegeben, was die Umsetzung der westlichen Elbquerung in den Bearbeitungsschritten nach der Planfeststellung angehe. Dort gebe es ein Angebot an das Land für die Arbeitsraten nach dem Abschluss der Planfeststellung.

Abg. Vogt weist darauf hin, dass die DEGES das Land also nach der Planfeststellung entlasten könne. Auf eine weitere Frage des Abg. Vogt im Hinblick auf eine mögliche Anhebung der Besoldung von neu einzustellenden Mitarbeitern legt Herr Conradt dar, dass der Landesbetrieb in Absprache mit dem Ministerium Stellenausschreibungen durchgeführt habe, es habe zwei Wellen gegeben, eine im ersten Halbjahr 2015 und eine im zweiten Halbjahr 2015, die noch nicht abgeschlossen sei. Aus der ersten Ausschreibungsaktion seien jedoch nur zehn Einstellungen erfolgt. Er weist auf die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abg. Vogt hin, aus der hervorgehe, dass der Bedarf deutlich größer als zehn Personen sei. Insofern sei ein gewisser Rückgang der Planungskapazitäten zu verzeichnen, man versuche jedoch dies wieder aufzufangen.

Man befinde sich darüber hinaus im Tarifvertrag von Bund und Ländern, was auch zu einem Wechsel von Kolleginnen und Kollegen zu den Kommunen führe, da der Tarifvertrag auf kommunaler Ebene für die Arbeitnehmer in diesem Sektor vorteilhaft sei. Man habe sich erfolgreich um Stellenhebungen an einigen Stellen bemüht. Es würden alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um für eine Attraktivitätssteigerung zu sorgen, insofern bestehe Zuversicht, die entsprechenden Kapazitäten gewinnen zu können.

Abg. König weist auf die Notwendigkeit gründlicher Planung hin. Wichtig seien auch Erhaltungsmaßnahmen bei bestehenden Straßen, für die kein Planfeststellungsverfahren erforderlich sei. Eine Umsetzung bestimmter Projekte als öffentlich-private Partnerschaften lehne seine Fraktion darüber hinaus ab, insofern werde er den Antrag insgesamt ablehnen.

Abg. Callsen weist auf die Einigkeit im Hinblick auf die Notwendigkeit schnellerer Planungsverfahren hin. Aus seiner Sicht sei bedenklich, dass der Wirtschaftsminister in seiner Zeit als Vorsitzender der Wirtschaftsministerkonferenz keine Initiative ergriffen habe. Er problematisiert darüber hinaus, dass eine Planungsverzögerung bei der A 20 bedingt durch den Fund eines Adlerhorstes in der Nähe der geplanten Strecke aus seiner Sicht vor allem Behördenversagen sei. Dort habe die Kommunikation zwischen den Ministerien nicht funktioniert, weshalb keine Ausnahmemöglichkeiten geprüft worden seien. In Schleswig-Holstein habe man gute Erfahrungen mit der DEGES beim Ausbau der A 7 gemacht. Er thematisiert zudem, dass man aus Sicht seiner Fraktion in der Lage sein müsse, bei der Verfügbarkeit von Bundesmitteln diese auch einzusetzen. Dies sei in der Vergangenheit nicht der Fall gewesen, da die Landesregierung keine fertigen Planungen habe nutzen können.

Abg. Dr. Tietze weist auf die Kritik des Bundesrechnungshofs an dem Vorgehen der damaligen Landesregierung hin. Er stellt die Frage in den Raum, ob die Planungen mit der Einbeziehung der DEGES nicht unter Umständen doppelt geleistet würden, was zu Kostensteigerungen führen könne. Er regt an, eine entsprechende Prüfung vorzunehmen, ob Mehrkosten durch die Abgabe eines Teils der Planungen entstünden. Er legt dar, dass bereits jetzt aus Presseveröffentlichungen bekannt sei, dass für die A 20 im Bundesverkehrswegeplan nicht die höchste Priorität eingeräumt worden sei. Auch eine neue Systematik in der Verkehrsnutzerzahl werde noch erhebliche Probleme bereiten, die Frage des Weiterbaus der A 20 aus rein verkehrsfachlichen Gründen zu beantworten. Der Bundeswirtschaftsminister habe es nicht geschafft, eine klare Perspektive für die A 20 zu schaffen.

Abg. Vogel weist im Zusammenhang mit der Bemerkung von Abg. Callsen auf die durch Minister Meyer maßgeblich auf den Weg gebrachte Verwendung des Kieler Schlüssels sowie auf die Erhöhung der Regionalisierungsmittel hin.

Auf die Frage des Abg. Dr. Tietze im Hinblick auf mögliche zusätzliche Kosten bei der Durchführung der Planung durch die DEGES eingehend führt Herr Conradt aus, dass eine Schätzung des Aufwandes erfolge, weil die Abrechnung über den tatsächlichen Aufwand der DEGES statfinde. Der Aufwand sei vergleichbar mit dem Aufwand, den auch der Landesbetrieb haben werde. Die Planfeststellungsbehördenleistung werde in den Planungen des LBV auch nicht in dem Maße berücksichtigt wie in anderen Ländern. In der Betrachtung des Ver-

fahrens der Vergabe der Leistung an der Rader Hochbrücke müsse eingeräumt werden, dass der Begleitaufwand, den der Landesbetrieb zu erbringen habe, deutlich geringer sei, als wenn man selbst Ingenieurbüros beauftrage. Aus diesem Grund habe man sich bei ungefährer Kostengleichheit dafür entschieden, die Vergabe an die DEGES vorzunehmen. Die Planfeststellungsaufwendungen seien aber - wie gesagt - nicht berücksichtigt.

Abg. Dr. Tietze interessiert, ob es nicht auch Synergieeffekte geben könne, woraufhin Herr Conradt ausführt, dass auch die Kollegen von der DEGES Autobahnprojekte geplant hätten. In der Planfeststellungsbehörde seien die Kollegen auch für kommunale Straßenbaulastträger tätig.

Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der PIRATEN gegen die Stimmen der Fraktion von CDU und FDP empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag den Antrag der Fraktion der CDU betreffend Baumaßnahmen des Bundes planungsrechtlich schneller absichern, [Drucksache 18/3737](#), zur Ablehnung.

Punkt 7 der Tagesordnung:

**Keine Bundesautobahngesellschaft - Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen und die Bundesstraßen durch die Länder beibehalten**

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/3190](#)

**Gründung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes unterstützen - Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr stärken**

Änderungsantrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3373](#)

(überwiesen am 17. September 2015)

Mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, PIRATEN und SSW gegen die Stimmen der Fraktion der CDU empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag den Änderungsantrag der Fraktion der CDU betreffend Gründung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes unterstützen - Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr stärken, [Drucksache 18/3373](#), zur Ablehnung.

In einer abschnittswisen Abstimmung sprechen sich für Absatz 1 des Antrags der Fraktion der FDP betreffend Keine Bundesautobahngesellschaft - Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesfernstraßen und die Bundesstraßen durch die Länder beibehalten, [Drucksache 18/3190](#), FDP und PIRATEN aus. Dagegen stimmen die Koalitionsfraktionen und die CDU. Für den zweiten Absatz stimmt die Fraktion der FDP, dagegen stimmen die Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und die Abgeordneten des SSW.

In der Gesamtabstimmung empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag mit den Stimmen der Fraktion von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und den Abgeordneten des SSW gegen die Stimme der Fraktion der FDP die Ablehnung des Antrags der Fraktion der FDP, [Drucksache 18/3190](#).

Punkt 8 der Tagesordnung:

### **Zukunft der Städte und des ländlichen Raumes**

Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU  
[Drucksache 18/3505](#)

(überwiesen am 20. Januar 2016 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und alle weiteren Ausschüsse des Landtags)

Abg. König erneuert seine Bitte aus der Plenardebatte, die Daten des Berichts in einer maschinenlesbaren Form, als Open Data, zur Verfügung gestellt zu bekommen. Eine Nutzung in maschinenlesbarer Form sei deutlich leichter auch für andere Interessenten möglich.

Die Landesregierung sagt zu, eine entsprechende Bereitstellung der Daten zu prüfen.

Der Ausschuss kommt überein, sich darüber hinaus dem Verfahren des Innen- und Rechtsausschusses anzuschließen.

Punkt 9 der Tagesordnung:

**Betriebliche Wiedereingliederung stärken  
Durchführung einer Evaluation zum betrieblichen Eingliederungsma-  
nagement in der Landesverwaltung**

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/3686](#)

(überwiesen am 22. Januar 2016 zur abschließenden Beratung)

Den Bericht der Landesregierung nimmt der Wirtschaftsausschuss abschließend zur Kenntnis und empfiehlt dem Sozialausschuss, sich im Wege der Selbstbefassung mit diesem zu befassen.

Zum Tagesordnungspunkt 10, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 16:05 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer