

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 71. Sitzung

am Mittwoch, dem 13. April 2016, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 383 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Tobias von Pein (SPD)

Katrin Fedrowitz (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

Oliver Kumbartzky (FDP)

Uli König (PIRATEN)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Anhörung	5
Bürgerbusse in Schleswig-Holstein verlässlich fördern - Verkehrliche Grundversorgung in der Fläche gewährleisten	
Antrag der Fraktion der PIRATEN Drucksache 18/2623	
hierzu: Umdrucke 18/4248, 18/4290, 18/4298, 18/4335, 18/4337, 18/4342, 18/4344, 18/4345, 18/4346, 18/4347, 18/4471, 18/4483, 18/5264, 18/5877, 18/5904	
2. Bericht des Verkehrsministeriums zum Sachstand zur A 20	20
Umdruck 18/5913	
3. Privatsphäre in öffentlichen Verkehrsmitteln achten, flächendeckende Videoüberwachung von Fahrgästen verhindern	24
Antrag der Fraktion der PIRATEN Umdruck 18/5912	
4. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Architekten- und Ingenieurkammergesetzes (ArchIngKG) sowie Neufassung des Gesetzes zum Schutze der Berufsbezeichnung „Ingenieur“ (Ingenieurgesetz - IngG)	26
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/3724	
hierzu: Umdrucke 18/5710, 18/5791, 18/5813, 18/5820, 18/5832, 18/5905, 18/5906, 18/5907	
5. a) Digitale Infrastruktur	27
Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU Drucksache 18/3506	
b) Bericht zum Breitbandausbau in Schleswig-Holstein sowie zur Umsetzung von „Breitband 2030“	
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/3511	

c) Ein Glasfaseranschluss für jede Schule

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/3310](#) (neu)

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

[Umdruck 18/5911](#)

6. Verkehrswegebeschleunigungsgesetz 29

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/3739](#)

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

[Umdruck 18/5909](#)

7. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung berufsrechtlicher Vorschriften zur Feststellung der Gleichwertigkeit ausländischer Berufsqualifikationen 30

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 18/3775](#)

hierzu: [Umdrucke 18/5771, 18/5814, 18/5854, 18/5855, 18/5856, 18/5857, 18/5858, 18/5872](#)

8. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz) 31

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

[Drucksache 18/3851](#)

hierzu: [Umdrucke 18/5839, 18/5840](#)

9. Verschiedenes 31

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

Auf Antrag der Fraktion der PIRATEN erweitert der Ausschuss die Tagesordnung um den Antrag der Fraktion der PIRATEN mit dem Titel „Privatsphäre in öffentlichen Verkehrsmitteln achten, flächendeckende Videoüberwachung von Fahrgästen verhindern“, [Umdruck 18/5912](#).

Der Ausschuss beschließt außerdem auf Antrag des Abg. Vogel, einen Bericht der Landesregierung über den Sachstand zur A 20 auf die Tagesordnung zu nehmen. Die Tagesordnungspunkte zur Mobilität im ländlichen Raum, [Drucksachen 18/3937](#) und 18/3787, sowie der Antrag der Fraktion der FDP betreffend keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwertransporte, [Drucksache 18/3408](#) (neu), werden einvernehmlich vertagt.

Der Antrag der Fraktion der PIRATEN betreffend Einführung einer Bargeldobergrenze und Einschränkungen virtuellen Bargelds verhindern, [Drucksache 18/3912](#), wird mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen ebenfalls vertagt.

Die Tagesordnung wird in der vorstehenden, geänderten Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Anhörung

Bürgerbusse in Schleswig-Holstein verlässlich fördern - Verkehrliche Grundversorgung in der Fläche gewährleisten

Antrag der Fraktion der PIRATEN
[Drucksache 18/2623](#)

(überwiesen am 23. Januar 2015)

hierzu: [Umdrucke 18/4248, 18/4290, 18/4298, 18/4335, 18/4337, 18/4342, 18/4344, 18/4345, 18/4346, 18/4347, 18/4471, 18/4483, 18/5264, 18/5877, 18/5904](#)

Herr Hoyer, Vertreter der **Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände**, führt in die Stellungnahme seines Verbandes ein. Aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft seien Bürgerbus-

se ein Teil des ÖPNV. Grundsätzlich begrüße man, dass sich der Landtag mit dem Thema befasse.

Herr Mozer ergänzt, dass Integration ein sehr wichtiger Begriff im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs sei. In den 70er-Jahren habe es keine Integration im ÖPNV gegeben, in den 80er- und 90er-Jahren habe die erste Phase der Integration insbesondere durch die Gründung von Verkehrsgemeinschaften mit Gemeinschaftstarifen auf Ebene der Kreise stattgefunden. In den 2.000er-Jahren sei die Integration durch die Schaffung von Verkehrsverbundstrukturen vollendet worden. In Schleswig-Holstein gebe es zwei Verkehrsverbünde: den HVV, zu dem die an Hamburg angrenzenden Kreise gehörten, und die NAH.SH, zu der das gesamte Land gehöre. Die Durchlässigkeit zwischen den beiden Verbänden sei optimal organisiert. Die Integrationsschritte seien maßgeblich verantwortlich für den stetigen Zuwachs an Attraktivität und Markterfolg, die der ÖPNV in dieser Zeit zu verzeichnen gehabt habe. Bürgerbusse seien insofern ein integraler Bestandteil des ÖPNV-Verbundsystems, als die räumliche und zeitliche Lücken schließen könnten. Essenziell sei, dass vorhandene Systeme sich gegenseitig unterstützen und stärken könnten. Bürgerbusse müssten flexibel an lokale und regionale Bedürfnisse und Kenntnisse angepasst werden können. Bei der Beratungskompetenz, die ebenfalls im Antrag angesprochen werde, setze man klar auf Integration in die bestehenden und sehr gut geeigneten Strukturen. So gebe es einschlägige Kompetenz bei der NAH.SH auf Landesebene, was den Sektor flexibler Bedienungsformen und dabei auch der Bürgerbusse anbetreffe. Aus regionaler Sicht gebe es die Aufgabenträger, die auch jeweils mit Kompetenz auf diesem Sektor ausgestattet seien. Auch im Zusammenhang mit dem im Antrag erwähnten integrierten Leitfaden könne man auf bereits vorhandene integrierte Strukturen zurückgreifen, nämlich das Gutachten zu flexiblen Bedienungsformen, was derzeit im Auftrag der Metropolregion Hamburg erarbeitet werde, wozu auch die Hälfte des Landes Schleswig-Holstein gehöre. Dort gewonnene Erkenntnisse könnten auch jenseits der Metropolregion angewendet werden.

Selbstverständlich - so setzt Herr Mozer seine Ausführungen fort - seien Bürgerbusse zur Integration mobilitätseingeschränkter Menschen auch barrierefrei auszugestalten. Irritierend sei, dass in anderen Bundesländern - so habe er die Einlassungen verstanden - auch nicht barrierefrei ausgeführter Verkehr unter bestimmten Umständen gefördert werden könne.

Herr Mozer spricht als weiteren Punkt die Subsidiarität an. Aufgabenträger im Land Schleswig-Holstein seien gemäß ÖPNVG die Kreise und kreisfreien Städte. Auch Bürgerbusse fielen in die Zuständigkeit der ÖPNV-Aufgabenträger. Vor diesem Hintergrund sei man der Ansicht, dass die Aufgabenträger Bürgerbusse zumindest mitfinanzieren sollten, und auch die Bevölkerung solle bei Bürgerbusprojekten mit einbezogen werden. Die Bestellung und Finan-

zierung von Bürgerbussen solle nach Ansicht der kommunalen Landesverbände über bestehende oder neu abzuschließende Verkehrsverträge erfolgen beziehungsweise in solche integriert werden. Es gebe viele Beispiele dafür, dass dies passiere, unter anderem in Bad Segeberg und Dithmarschen werde so vorgegangen. Dies sei deswegen empfehlenswert, weil die Finanzierung einfach und nachhaltig sei und die Verkehrsunternehmen einbeziehe, was auch in vielen Stellungnahmen zum Ausdruck komme. Die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung sei per ÖPNVG und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung auf Aufgabenträgerebene gebündelt, eine Entscheidung aus der Vergangenheit, die richtig sei. Aus diesem Grund halte man eine separate Förderkulisse für den Bereich der Bürgerbusse nicht für empfehlenswert, denn es würde die integrierte Struktur stören. Hinzu komme, dass die in der Regel überschaubare verkehrliche Bedeutung von Bürgerbussen eine separate Förderkulisse nicht rechtfertige. Eine Förderung, die von der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände sehr begrüßt würde, sollte in die Finanzierungsverordnungsstruktur integriert werden, die vorhanden ist. Die Verwendung solle dann gemäß der regionalen und lokalen Bedürfnisse vor Ort erfolgen.

Zur Finanzierung führt Herr Mozer aus, dass die Mittel der Finanzierungsverordnung für die ÖPNV-Finanzierung in Schleswig-Holstein von elementarer Bedeutung seien. 2007 habe die Kommunalisierung dieser Mittel begonnen, in zwei Schritten seien sie abgesenkt und dann eingefroren worden. Durch die Inflation komme es auf diese Weise zu einer negativen Dynamisierung. Bis 2017 schätze man, dass ein Werteverlust von 25 bis 30 % der Kommunalisierungsmittel eintreten werde. Die Aufgabenträger benötigten zur Bestandssicherung eines konkurrenzfähigen ÖPNV die Erhöhung und Dynamisierung der Finanzierungsverordnungsmittel analog zu der auf Bundesebene bereits so gut wie beschlossenen Dynamisierung der Regionalisierungsmittel, damit der ÖPNV den Anschluss nicht verliere. Zur Förderung zusätzlicher Maßnahmen wie der Bürgerbusse seien auch zusätzliche Mittel erforderlich. Die kommunalen Landesverbände seien zudem der Auffassung, dass die Aufgabenträger die konkrete Mittelverwendung selbst gestalten sollten, denn die regionalen und lokalen Gegebenheiten seien nicht überall gleich, es könne nicht überall in gleicher Weise vorgegangen werden. Eine Zweckbindung einer zusätzlichen Förderkomponente in den Finanzierungsverordnungsmitteln nur für Bürgerbusse sei zu eng gefasst. Man plädiere für eine flexible Nutzung der Mittel, weil man glaube, mit einer entsprechenden Flexibilisierung den höchsten Nutzen erreichen zu können. Sollte eine Zweckbindung unvermeidbar sein, plädiere er für eine allgemeinere Formulierung.

Herr Thoben, Vorstandsvorsitzender der **Akademie für ländliche Räume Schleswig-Holstein**, stellt die Stellungnahme seines Verbandes dar, [Umdruck 18/5904](#), die Herr Hawel ergänzt.

Herr Hemkentokrax stellt die Schwerpunkte der Stellungnahme des **OVN und VDV Nord**, [Umdruck 18/4337](#), vor.

Abg. Dr. Breyer legt dar, dass seine Fraktion den Antrag gestellt habe, weil man einen Nachholbedarf in Schleswig-Holstein sehe. So fänden sich im Internet keine Informationen über Ansprechpartner oder Anlaufstellen für die Menschen, die daran interessiert seien, entsprechende Initiativen ins Leben zu rufen. Problematisch bei Lösungen auf Kreisebene sei deren Uneinheitlichkeit. Er unterstreicht, dass seine Fraktion kein Interesse daran habe, Angebote zu schaffen, die in Konkurrenz zu bestehenden Angeboten stünden. Aus diesem Grund plädiere man für eine Landesfinanzierung. Er stellt die Frage in den Raum, ob die Anzuhörenden für den Fall, dass die Mittel den Kreisen zugewiesen würden, erwarteten, dass Konkurrenzen aufgebaut würden zwischen bestehenden Angeboten und Bürgerbussen.

Auf die Frage des Abg. Dr. Breyer zu den Ansprechpartnern legt Herr Mozer dar, dass er diese nachvollziehen könne. Er sei der Auffassung, dass dies über die NAH.SH gut zu organisieren sei. Die technische Frage, die Information an die Interessenten zu bringen, sei seiner Ansicht nach einfach zu beantworten. Als Aufgabenträger könnten die Kreise nur für eine koordinierte und integrierte ÖPNV-Entwicklung sorgen, wenn die Zuständigkeit, die Ausgaben und die Aufgabenverantwortung so gebündelt bleibe, wie sie jetzt sei. Durch die Bündelung habe sich die Situation seit 2007 organisatorisch dramatisch verbessert. Mit einer eigenen Förderkulisse für Bürgerbusse sehe er diese Bündelung konterkariert. Aus seiner Sicht müssten die Aufgabenträger in die Lage versetzt werden, Bürgerbusse gezielt zu fördern. Dann könne und werde man diese Förderung auch vornehmen. Herr Mozer spricht das Beispiel Bürgerbus Sievershütten an, der 24 Jahre lang betrieben worden sei. Vereine seien seiner Erfahrung nach froh und dankbar, wenn ihnen die Beschaffung der Fahrzeuge und ähnliche Aufgaben abgenommen würden, da auch ohne diese Aufgaben vielfältige Herausforderungen bestünden. Das Idealszenario sei aus seiner Sicht, wenn die Kreise über bestehende Verkehrsverträge beim Verkehrsunternehmens-Vertragspartner ein geeignetes Fahrzeug bestellten und finanzierten und es dem jeweiligen Bürgerbusverein zur Verfügung stellten. Dann sei man auch im Bereich von wettbewerbs- und vergaberechtlichen Fragen auf der sicheren Seite. Eine separate Durchführung dieser Aufgaben halte er nicht für ideal.

Herr Hawel legt dar, dass er als Vertreter der Akademie für ländliche Räume es nicht als seine Aufgabe ansehe, Details der Ausführungen vorzugeben. Die Kreise müssten natürlich einen Großteil der Organisation übernehmen und eine maximale Integration von Bürgerbussen in die ÖPNV-Strukturen leisten. Ein Bürgerbus mit den genannten Anforderungen koste einen bestimmten Betrag, der überall im Land gleich sei. Insofern rege er an, überall im Land eine einheitliche Förderung vorzunehmen. Aus seiner Sicht sei es ein pragmatischer Gedanke, so

vorzugehen. Eine Aufteilung auf die Kreise könnte zu sehr unterschiedlichen Förderbedingungen führen, was unter Umständen nicht im Interesse des Gesamtprojektes sein könne.

Von Abg. Dr. Breyer zu der Einschätzung in Bezug auf die beiden Modelle - die landeseinheitliche Förderung beziehungsweise die Förderung durch die Kreise - angesprochen, legt Herr Hawel dar, dass sich in Schleswig-Holstein lange sehr wenig getan habe und diejenigen, die Bürgerbusse betreiben wollten, häufig auf sich allein gestellt gewesen seien. Es gebe nach wie vor einen großen Nachholbedarf. Er plädiert dafür, schnell verlässliche Strukturen zu schaffen, um die Initiativen, die etwas machen wollten, zu unterstützen. Bewährte Konzepte, die in anderen Ländern seit längerer Zeit funktionierten, müssten aus seiner Sicht nicht neu entwickelt werden.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht die Bedeutung von Nachhaltigkeit und Verlässlichkeit und dass der Staat engagierte Bürgerinnen und Bürger brauche. Das dürfe jedoch nicht ohne ein Fördermanagement geschehen, das auch in die regionalen Nahverkehrspläne hineinpassen müsse. Bei den Regionalisierungsmitteln müsse man seiner Ansicht nach darüber nachdenken, den Deckel zu heben, vor allem vor dem Hintergrund der bestehenden Unterfinanzierung. Er verweist in diesem Zusammenhang auch auf die politische Diskussion im Bund und die Möglichkeit einer Anhebung durch den sogenannten Kieler Schlüssel. Beim Vergeben von Anreizen spricht er Barrierefreiheit und das Thema alternative Antriebstechniken an, die aus seiner Sicht eine Rolle spielen sollten. Bei der Ausgestaltung der Förderrichtlinien könne man festlegen, dass es Fördergelder nur dann geben solle, wenn dies in das integrierte Konzept eines Kreises passe. Ihn interessiert, wie es möglich sei, für bestimmte besondere Situationen einen Grundkonsens zu schaffen, über den sich alle einig seien. Die Kreise erlebe er in diesem Aspekt sehr heterogen. Speziell bei den flexiblen Bedienformen im ländlichen Raum müsse man sich seiner Meinung nach breiter aufstellen.

Herr Mozer unterstreicht, dass man die Initiative der Fraktion der PIRATEN begrüße, Geld für einen bestimmten Zweck ins System zu geben. Er hebt hervor, dass für den Fall, dass man durch eine neue Förderkulisse einen Bereich schaffe, der der Aufgabenträgerkoordination entzogen sei, Schwierigkeiten entstünden, die vermeidbar seien. Den Kreisen sollte in ihrer Aufgabenträgerfunktion ermöglicht werden, damit umzugehen. Er legt dar, dass man den Sievershüttener Bürgerbus in das Verkehrssystem in Bad Segeberg integriert habe, in Dithmarschen gebe es eine Richtlinie zur Förderung von Bürgerbussen. Eine Integration sei auch im Hinblick auf Information und Kommunikation der Nutzer sinnvoll. In Dithmarschen - einem klassischen ländlichen Raum des Landes Schleswig-Holstein - gebe es eine Richtlinie zur Förderung von Bürgerbussen, die festlege, dass der Kreis Dithmarschen in Bürgerbusvereinen über seinen europaweit ausgeschriebenen Verkehrsvertrag mit seinem kreisweiten Betreiber

DB Regio Bus Nord geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stelle. Es sei dort eine Fahrzeugkategorie vorgesehen, die für die Bedürfnisse von Bürgerbussen perfekt geeignet sei. Das Etikett „Bürgerbus“ werde nicht verwendet, beschreibe aber auch an und für sich nur den ehrenamtlichen Hintergrund. Dieser Strukturen könne man sich bedienen, ohne Organisations- oder Koordinationsaufwendungen im System zu haben.

Abg. Dr. Tietze hebt hervor, dass man mit dem einen Mittelkreislauf nur Investments vornehmen, aber keine Betriebskosten finanzieren könne. Es sei darüber zu diskutieren, zunächst einmal in einem Förderregime zu bleiben, um nicht Gefahr zu laufen, ein Förderregime neu zu schaffen, das dann nicht funktioniere, wenn andere Kreise andere Systeme nutzen. Er unterstreicht die Komplexität der ÖPNV-Finanzierung und stellt die Frage in den Raum, warum es nicht möglich sein solle, einen Fördertopf, zum Beispiel im Rahmen des GVFG-Gesetzes, zu schaffen, für den man Anträge stellen könne.

Herr Mozer legt dar, dass die Bürgerbusvereine in ihren Stellungnahmen darum gebeten hätten, die Finanzierung so einfach wie möglich zu gestalten. Man solle sich nicht unnötig mit Investitionsfragen, zum Beispiel in passende Verkehrsmittel, befassen, da diese Fragen bei den Verkehrsunternehmen richtig aufgehoben seien. Würden dann über verkehrsvertragliche Strukturen in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen Fahrzeuge bestellt, werde das nach den Konditionen des Vertrages finanziert. Die Investition werde aber durch das Unternehmen getätigt. Das ins System gegebene Geld werde also investiv verwendet, allerdings indirekt. Aus seiner Sicht sei dies die einfachste mögliche Konstruktion. Eine Zweckbindung, sollte der Landtag der Auffassung sein, dass diese nötig sei, könne in die Finanzierungsverordnung hineingeschrieben werden. Dabei handle es sich nicht um eine Förderkulisse im herkömmlichen Sinne, sondern es sei ein Finanzierungsinstrument. Aus seiner Sicht sei eine separate Förderkulisse nicht erforderlich. Auf diese Weise könnten sowohl Investitionskosten als auch Betriebskosten finanziert werden. Das liege in der Entscheidungskompetenz des jeweiligen Aufgabenträgers. Das Land könne die richtige Verwendung der Mittel anhand des jährlich zu erstellenden Verwendungsnachweises überprüfen.

Abg. Vogel interessiert, welche Möglichkeit der Unterstützung die Anzuhörenden bei dem sehr großen Verwaltungsaufwand für die Bürgerbusvereine sähen, sowie die Möglichkeit der Verzahnung der Fahrkarten. Er thematisiert dabei auch den damit verbundenen Verwaltungsaufwand.

Herr Mozer führt zu dem von Abg. Vogel angesprochenen Bereich der Unterstützung aus, dass diese auf den unterschiedlichsten Ebenen gegeben werden könne, zunächst auf der planerischen Ebene. So gehe es zum Beispiel um die Frage, die zeitlichen und räumlichen Lücken

im Bestands-ÖPNV zu identifizieren und sinnvoll zu schließen. Im Bereich der Abrechnung sei ebenfalls einiges an Unterstützung möglich, insbesondere dann, wenn eine Integration in bestehende Vertragsstrukturen stattfindet, da dort ohnehin Abrechnungen geleistet werden müssten.

Auf die tarifliche Integration eingehend führt Herr Mozer aus, dass diese - das erkenne man auch an den eingegangenen Stellungnahmen - ein Diskussionspunkt sei. Es gebe dabei sehr unterschiedliche Positionen, von der Übernahme der Tarife bis hin zu Sondertarifen, die in keine anderen Verträge integriert seien. Eine Teilintegration sei ebenfalls möglich, zum Beispiel durch die Anerkennung von Fahrkarten im Wege eines Rabatts. Man müsse sich zudem im Einzelfall ansehen, ob es die Bürgerbusse sehr stark überfordere, tatsächlich den SH-Tarif zu kassieren. Erfahrungsgemäß würden nicht alle möglichen Relationen, die der SH-Tarif ermögliche, in jedem Bürgerbus verkauft werden. Denkbar sei, häufige Relationen über Nummerncodes bei dem Fahrer zu hinterlegen, die dann einfach abgerufen würden. Konstruktive Lösungen seien durchaus denkbar.

Herr Hemkentokrax legt dar, dass bei der Integration von Tarifen auch die Verkehrsunternehmen Hilfestellung leisten könnten. Denkbar sei, die ehrenamtlichen Bürgerbusfahrer durch Verkehrsunternehmen zu schulen. In dem Fall, in dem ein Bürgerbusunternehmen Profit erwirtschaftete und eine Bezahlung der Busfahrer vornehme, müssten bei diesem die gleichen Spielregeln wie im Rest des Landes gelten.

Zu den bestehenden Fördermöglichkeiten interessiert Abg. Dr. Breyer, ob diese auch allen neuen Initiativen offenstünden. Ihn interessiert zudem, ob es die entsprechenden Fördermöglichkeiten überall im ländlichen Raum gebe oder ob dies nur in einzelnen Kreisen der Fall sei, wo es bereits Bürgerbusvereine gebe.

Herr Mozer führt zur ersten Frage aus, dass es ein konkretes Budget für Bürgerbusprojekte gebe. Solange das nicht ausgeschöpft sei, erhalte jeder aus diesem Topf Geld, der ein förderwürdiges Ansinnen formuliere. Wenn man feststellen sollte, dass das Budget nicht ausreiche, müsse man politisch darüber diskutieren, ob es aufzustocken sei. Die Frage, wie damit perspektivisch umzugehen sei, müsse erörtert werden. Das Budget stehe grundsätzlich diskriminierungsfrei zur Verfügung. Diese Situation herrsche allerdings nur in Dithmarschen, in Segeberg werde es ähnlich gehandhabt, allerdings gebe es dort keine konkrete Richtlinie.

Abg. Hamerich interessiert sich für die Notwendigkeit, einen Personenbeförderungsschein für den Transport von mehr als acht Personen zu erwerben. - Herr Hemkentokrax unterstreicht,

dass auch seine Forderung sei, dass an Fahrerinnen und Fahrer von Bürgerbussen die gleichen Anforderungen gestellt würden wie an andere Fahrer auch.

Herr Mette von **ver.di Nord** führt in die Stellungnahme seiner Organisation, [Umdruck 18/5910](#), ein.

Frau Coordes, Prokuristin der **NAH-Verkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH** (NAH.SH), trägt ihrerseits die Schwerpunkte der Stellungnahme der NAH.SH, [Umdruck 18/4483](#), vor.

In seiner Stellungnahme für **Pro Bahn** legt Herr Barkleit dar, dass der Antrag der Piratenfraktion aus Sicht von Pro Bahn wichtige Aspekte aufgreife, zum Beispiel den Schluss der Lücke zwischen dem ÖPNV und der sogenannten ersten beziehungsweise letzten Meile. Auf der anderen Seite gebe es die Bereitschaft von ehrenamtlich engagierten Menschen, sich einzubringen und Verantwortung für die Gesellschaft zu übernehmen. Das sollte durch die Aufgabenträger im Land, sowohl die NAH.SH als auch die kommunalen Aufgabenträger hinreichend unterstützt werden.

Hinsichtlich der Bürgerbusse - so führt Herr Barkleit weiter aus - sehe man eine relativ klare Rollenverteilung in Schleswig-Holstein, die auch auf der Hand liege: dass das Land, NAH.SH und kommunale Aufgabenträger die Grundversorgung durch ein Landesnetz sicherstellten, die kommunalen Aufgabenträger dies durch ein kommunales beziehungsweise kreisweites Busliniengrundnetz sicherstellten beziehungsweise ergänzten und Bürgerbusse die Bedienung der ersten und letzten Meile übernahmen. Dabei würden die Ansprüche, die Fahrgäste an den ÖPNV hätten, auch für Bürgerbusse gelten: ein möglichst integraler Taktfahrplan sowohl im System Schiene als auch im System Bus. Das Ganze solle auch kompatibel zu den Bürgerbussen sein. Eine Hinterlegung in der Tarifauskunft zu haben sei ebenso wünschenswert wie eine Integration in den Schleswig-Holstein-Tarif. Ebenfalls müssten die rechtlichen Regelungen im Hinblick auf die Arbeitszeiten und das Führen von Fahrzeugen mit Personenbeförderung gelten. Ansprechpartner für eine landesweit einheitliche Regelung seien die Aufgabenträger für die Kommunen, also die Landkreise, sowie die NAH.SH. Man nehme dort große Gesprächsbereitschaft wahr, sodass dort zurzeit kein Handlungsbedarf gesehen werde, eine weitere Institution aufzubauen.

Zur finanziellen beziehungsweise vertraglichen Regelung legt Herr Barkleit dar, dass dies über die ÖPNV-Aufgabenträger oder Verkehrsverträge beziehungsweise alternativ über eine eigene Landesförderung stattfinden könne. Aus Sicht von Pro Bahn sei es am sinnvollsten, die bestehenden und bewährten Strukturen zu nutzen. Ein gangbarer Weg dort sei die Etablierung

und dauerhafte Sicherung von Bürgerbussen und Bürgerbussystemen. Das setze voraus, dass man im gesamten Land und nicht nur in einigen Kreisen einen Ausschreibungswettbewerb habe, der letztendlich auch zum Abschluss von Verkehrsverträgen führe. Zur Finanzierung führt er aus, dass er sich seinen Vorrednern anschließe, dass dies in erster Linie eine Frage der kommenden ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie sein werde. Insgesamt plädiere man dafür, die ÖPNV-Mittel zu dynamisieren und zu erhöhen, um den ÖPNV-Aufgabenträgern und der NAH.SH, die dort eine koordinierende Verbundfunktion habe, die Möglichkeit zu geben, sowohl den ÖPNV an sich weiterzuentwickeln als auch neue Angebote oder neue Bürgerbussysteme zu etablieren. Man sollte es den Menschen, die sich für die Gesellschaft einbringen wollten, möglichst leicht machen, dies auch zu tun.

Herr Weppler trägt die Schwerpunkte der Stellungnahme des Kreises Ostholstein, [Umdruck 18/5877](#), vor. Er unterstreicht, dass die Schnittstelle bei den Aufgabenträgern verbleibe und dass Fahrzeugförderung gut sei, jedoch nicht nur einmalig stattfinden dürfe. Insgesamt wichtig sei auch eine nachhaltige Finanzierung generell, die nicht in Konkurrenz zu anderen Aspekten der Infrastruktur stehe.

Abg. Dr. Tietze hebt die Bedeutung von praktischen Beispielen hervor, um sich nicht nur im Theoretischen zu bewegen. Ihn interessiert, ob die Anzuhörenden es für ratsam hielten, einen gemeinsamen Rahmenvertrag oder eine gemeinsame Rahmenvereinbarung zu schaffen, die in der Verbundstruktur einheitlich sei und dies mit einer Finanzierungsmodalität unterfüttere. Bei einem kreisübergreifenden Organisationseinsatz könnte es auch einen einheitlichen Ansprechpartner geben. Die von Frau Coordes bereits erwähnte Wiedererkennbarkeit von Bürgerbussen halte er ebenfalls für wichtig.

Herr Weppler legt dar, dass es in den Bereichen sinnvoll sei, wo es gemeinsame Interessen gebe, zum Beispiel im Bereich Schulungen oder Verwaltungssoftware. Ansonsten weist er auf die Verschiedenheit der Bürgerbusvereine hin. Insgesamt dürfe nicht zu viel generalisiert werden, eine Hilfestellung solle aber angeboten werden. Zum Thema einheitliches Design legt Herr Weppler dar, dass sich dieses an NAH.SH orientieren müsse, weil eine Integration in NAH.SH vorhanden sein solle. Es solle aber auch so viel Raum für Individualität wie möglich gelassen werden, damit sich die Menschen in ihrer ehrenamtlichen Arbeit wiederfinden.

Frau Coordes führt aus, dass man als NAH.SH auch das Verhältnis zu Bürgerbussen erst finden müsse. Das Thema Bürgerbusse habe zuletzt Schwung und eine politische Dimension bekommen. Die Rolle, die die NAH.SH bei sich sehe, sei, einen Tarif zu entwickeln, der es den Bürgerbusvereinen erleichtere, diesen bei sich anzuwenden. Es solle erkennbar sein, dass Bürgerbusse zum System Nahverkehr gehörten. Sie unterstreicht, dass es wichtig sei, sich

Zeit zu nehmen, um entsprechende Konzepte zu entwickeln und die eigene Rolle zu finden. Auch die Schaffung eines Info-Portals stehe bei der NAH.SH auf der Agenda.

Auf eine Nachfrage des Abg. Dr. Tietze zu einem einheitlichen Förderregime legt Herr Weppeler dar, dass es aus seiner Sicht wichtig sei, dass es nicht nur um Investition gehe. So könne auch Leasing ein Modell sein, um Bürgerbusvereinen die Anschaffung von Bussen zu ermöglichen. Zudem müsse auch ein Experimentieren möglich sein, zum Beispiel über die Elektromobilität im Bereich von Anrufbussen, was auch ein Werbefaktor im touristischen Bereich sein könne. Auch die Frage von Gegenfinanzierung, zum Beispiel durch Werbung, halte er für wichtig. Die größte Bedeutung habe jedoch die Verlässlichkeit in der Förderung, über deren Modalitäten im Einzelnen könne man sicherlich reden.

Frau Coordes ergänzt, dass man sich aus Verbundsicht derzeit auf dem Weg befinde, bestimmte Regelungen zu vereinheitlichen. Eine Erkennbarkeit wie beim HVV sei trotz des einheitlichen landesweiten Tarifs in Schleswig-Holstein noch nicht gegeben. Denkbar sei, die Kommunalisierungsmittel zu erhöhen und damit dann auch Verkehre zu finanzieren, die dem Standard entsprächen, die sich der Verbund gegeben habe. Das Korsett dürfe aber nicht so eng geschnürt werden, dass es keine Luft für neue Ideen mehr gebe. Die Finanzierungsverordnung sei vom Sinn her bereits heute so angelegt, sämtliche Mittel zu bündeln und es den Aufgabenträgern möglichst freizustellen, zu entscheiden, wie sie sie verwenden wollten.

Abg. Dr. Breyer hebt hervor, dass es bei der Steuerung von Bürgerbusverkehren nicht um Erlaubnis oder Verbot gehe, vielmehr gehe es bei der gesetzlichen Regelung um die Finanzierung, die die einzige Möglichkeit des steuernden Einflusses sei.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Beratung durch ein Kompetenzteam legt Frau Coordes dar, dass man mit Verbundgründung eine Vollzeitstelle geschaffen habe, deren Inhaber sich um das Thema Mobilität kümmere. Im Moment gebe es in dem Bereich sehr viele Ideen. Denkbar sei, die Personalkapazitäten aufzustocken beziehungsweise die jetzt befristete Vollzeitstelle zu entfristen.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer zur Erstellung eines Leitfadens führt Frau Coordes aus, dass die Verbund GmbH die Erstellung eines Leitfadens nicht vorgeben könne, sondern dies müsse gemeinsam mit den Aufgabenträgern erarbeitet werden. Die Anregung, einen Leitfaden für Interessenten zur Einrichtung eines Bürgerbusses zu erstellen, nehme sie mit.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob nach den bisherigen Finanzierungsmöglichkeiten das Potenzial für Bürgerbusverkehre in Schleswig-Holstein ausgeschöpft sei, oder ob es ein ungenutztes

Potenzial gebe. - Frau Coordes legt dazu dar, dass eine Antwort auf diese Frage voraussetze, dass bekannt sei, in welchen Gemeinden noch Bedarf bestehe. Ihr sei nicht bekannt, warum bestimmte Initiativen nicht weiter gediehen seien, ob es daran liege, dass keine finanzielle Förderung zur Verfügung stehe oder ob es nicht genügend Engagement vor Ort gebe. Ein nachhaltiges Betreiben eines Bürgerbusvereins erfordere ein sehr starkes Engagement. Nicht wünschenswert sei, durch einen großen Fördertopf viele Bürger zur Gründung von Bürgerbusvereinen anzuregen, was dann jedoch nicht durch entsprechendes Engagement vor Ort hinterlegt sei. Sie legt dar, dass die Bürgerbusvereine schon in den Auskunftsportalen enthalten seien, nicht alle seien jedoch in den SH-Tarif integriert. Es müsse eine Regelung gefunden werden, die für die Vereine einfach sei. Daran arbeite man zurzeit.

Herr Wepler ergänzt, dass durch gute Beispiele die beste Werbung für Bürgerbusinitiativen gemacht werden könne. Durch gute Beispiele müsse der Bedarf bei den Bürgerinnen und Bürgern geweckt werden. Er unterstreicht, dass der Bürgerbus bei ihm im Kreis in den regulären Verkehr integriert sei, dies müsse aus seiner Sicht auch das Modell sein, Bürgerbus nicht als eigene Marke zu etablieren, sondern für den Kunden, für den zweitrangig sei, wer den Verkehr ausführe, das Angebot zu schaffen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zur Integration von Bürgerbusangeboten in den Tarifbeziehungswise Fahrplan legt Herr Wepler dar, dass alle regelmäßigen Fahrten in den Fahrplan aufgenommen werden könnten.

Herr Wepler problematisiert, dass viel öffentlicher Personennahverkehr abgebaut worden sei, um Kosten zu sparen. Ihm erschließe es sich nicht, warum zum Beispiel die Autokraft in manchen Bereichen Bürgerbusunternehmen beauftrage, Fahrten zu übernehmen. Dies sei aus seiner Sicht Aufgabe der Verkehrsunternehmen.

Auf eine Frage des Abg. Vogel zu einer dauerhaften Finanzierung beziehungsweise der Möglichkeit, Neuanschaffungen angemessen zu fördern, legt Herr Wepler dar, dass es gute Beispiele für diesbezügliche Möglichkeiten aus anderen Bundesländern gebe. In Niedersachsen sei zum Beispiel eine Förderung von 70 beziehungsweise 75 % realisiert, deren wiederholte Gewährung an Bedingungen geknüpft sei, zum Beispiel die Dauer des Bestands des Angebots oder die Anzahl der Kilometer der jeweiligen Busse.

Zu der von Abg. Vogel angesprochenen Integration in den SH-Tarif legt Herr Wepler dar, dass das langfristige Ziel eine entsprechende Integration sei, es könne aber auch Zwischenschritte geben. Die Einnahmeverteilung zwischen Bürgerbus und Verkehrsunternehmen sei ebenfalls kompliziert, insgesamt müsse man nach Lösungen dafür suchen, wie man Tariffin-

tegration hinbekommen könne. Im Zusammenhang mit der von Abg. Vogel thematisierten Werbung auf den Bussen legt Herr Wepler dar, dass diese so berücksichtigt werden müsse, dass dies nicht automatisch gegengerechnet werde.

Frau Coordes führt zu der von Abg. Vogel angesprochenen Tarifintegration aus, dass dies aus Kundensicht sehr wünschenswert sei. Die Hoffnung sei, dass gerade in sehr ländlich geprägten Bereichen ein Bürgerbus auch ein Wiedereinstieg in den öffentlichen Personennahverkehr sein könne. Wichtig sei, da teile sie die Ansicht von Herrn Wepler, dass eine Lösung gefunden werden müsse, die es für den Fahrgast und für den Bürgerbusverein einfach mache, am Tarifsystem teilzunehmen.

Frau Prechel stellt die Stellungnahme **der Arbeitsgemeinschaft der Bürgerbusvereine in Schleswig-Holstein Pro Bürgerbus Schleswig-Holstein**, [Umdruck 18/4344](#), vor. Dabei hebt sie die Bedeutung von Mobilität für die Daseinsvorsorge, die Auswirkungen des demografischen Wandels und die Werbefunktion von Bürgerbusangeboten für den öffentlichen Personennahverkehr insgesamt hervor.

Frau Burow von **Pro Bürgerbus Schleswig-Holstein** betont ergänzend die Bedeutung des ehrenamtlichen Engagements. Wichtig sei dabei auch, dass dies nicht überstrapaziert werde und einfach gehalten bleibe.

In weiterer Funktion stellt Frau Prechel die Schwerpunkte der Stellungnahme des **Ladelunder Bürgerbusvereins**, [Umdruck 18/4342](#), vor. Besonders hebt sie hervor, dass die Busse fahrgastfreundlich und barrierefrei zu betreten seien. Sie legt die vielfältigen Gründe dar, aus denen Menschen das Bürgerbusangebot nutzen.

Anschließend stellt Frau Burow die Stellungnahme des **Vereins Bürgerbus Fehmarn e. V.**, [Umdruck 18/4347](#), vor. Sie geht dabei insbesondere auf die Fahrgastzahlen, die im Sommer deutlich höher als im Winter seien, die finanzielle Förderung, Konkurrenz zu Taxiunternehmen und die Bedeutung der Verlässlichkeit der Finanzierung ein. Sie unterstreicht, dass man die Forderungen von Pro Bürgerbus Schleswig-Holstein unterstütze.

Herr Dr. Jansen vom **Nexus-Institut** stellt kurz die Aktivitäten des Nexus-Instituts dar. In den Jahren 2008 und 2009 habe das Nexus-Institut einen Auftrag aus dem Land Rheinland-Pfalz erhalten, bei dem es um eine Kommunalreform mit Bürgerbeteiligung gegangen sei. Im Rahmen dieses Auftrags sei die große Bedeutung von Mobilität deutlich geworden. Ende 2010 habe es in Rheinland-Pfalz ähnlich viele Bürgerbusvereine wie heute in Schleswig-Holstein gegeben. Vonseiten des Nexus-Instituts habe man ein Beratungsprojekt für Bürgerbusvereine

gestartet und zum Thema Bürgerbusse informiert. In der Beratung hätten Gemeinden oft darauf hingewiesen werden müssen, dass das Personenbeförderungsgesetz auch dann Anwendung finde, wenn Gemeinden Transport unentgeltlich organisieren wollten. In Rheinland-Pfalz sei eine Möglichkeit mit einer Freistellungsverordnung gefunden worden, die eine Organisation von Verkehren außerhalb der Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes ermögliche. Im Jahr 2013 habe man einen Leitfaden veröffentlicht, in dem Beispiele dargestellt seien und der motivierend wirken solle. Es gebe vom Land Rheinland-Pfalz unbürokratisch und schnell eine Zuwendung von 8.500 € besonders für Anfangsinvestitionen, was jedoch nicht zur Fahrzeugförderung gedacht sei. Mittlerweile habe man vonseiten des Nexus-Instituts 30 Bürgerbusinitiativen von der Idee bis zur Umsetzung begleitet und beraten. Zum Vorgehen führt er aus, dass man zunächst das Thema in einem Gremium der übergeordneten Gemeindestruktur, in Schleswig-Holstein im Amtsausschuss, vorstelle. Des Weiteren verweist Herr Dr. Jansen auf seine Stellungnahme, [Umdruck 18/5926](#).

Herr Hinz berichtet über die Praxiserfahrungen der Verbandsgemeinde Langenlonsheim. Er unterstreicht, dass der Personenkreis, der die Bürgerbusangebote nutze, den regulären öffentlichen Personennahverkehr nicht mehr nutze. Die von den Bürgerbusvereinen angebotenen Fahrten würden darüber hinaus auch nicht von Taxiunternehmen durchgeführt, da die Fahrgäste diese nicht in Anspruch nähmen. Nach einer halbjährigen Vorbereitungszeit, in der wesentliche Fragen geklärt worden seien, sei der Bürgerbusbetrieb aufgenommen worden. Der Verkehr, den der Bürgerbusverein anbiete, könne individuell telefonisch bestellt werden. Er stellt die Organisation des Bürgerbusfahrbetriebs mit Anrufzeiten, Fahrzeiten und Einteilung der Fahrerinnen und Fahrer dar. Die Fahrten selbst seien für die Gäste kostenlos, es gebe an Bord des Busses jedoch eine Spendenbox. Über die Spenden nehme man mehr Geld ein, als dies über Fahrkarten möglich sei. Darüber hinaus erspare dieses System dem Fahrer das Ausstellen von Fahrscheinen. Das Fahrzeug kosteten die Verbandsgemeinde im Jahr zwischen 5.000 und 6.000 €. Er unterstreicht die vielen individuellen Möglichkeiten zur Förderung und Unterstützung.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zum Kompetenzteam und der Einstellung der Bürgerbusinitiativen legt Frau Prechel dar, dass die Arbeitsgemeinschaft Pro Bürgerbus Schleswig-Holstein sich selbst als Ansprechpartner wahrnehme. Man gehe viel in andere Gemeinden und stelle die Bürgerbusprojekte vor. Es sei wahrzunehmen, dass sich die NAH.SH stärker in diese Richtung aufstelle, und man hoffe auf eine bessere Kooperation, die sich zum Teil schon angebahnt habe.

Zu der von Abg. Dr. Breyer angesprochenen Finanzierung durch die Kreise legt Frau Prechel dar, dass Dithmarschen diesen Weg gegangen sei. Wünschenswert sei eine Finanzierung für

alternative Mobilitätsformen, aber ein Ausschütten des Geldes an die Kreise berge ihrer Ansicht nach die Gefahr, dass dieses Geld nicht bei den Bürgerbusvereinen ankomme. Eine Zweckgebundenheit der Mittel sei notwendig.

Frau Burow hebt hervor, dass auch sie eine verlässliche Förderung natürlich für erstrebenswert halte, diese werde mit Sicherheit auch mehr Initiativen im Land hervorbringen. Diese Förderung könne auch an bestimmte Kriterien geknüpft sein.

Herr Dr. Jansen antwortet auf die Frage des Abg. Dr. Breyer, warum in Rheinland-Pfalz so viel mehr Bürgerbusinitiativen in Betrieb seien, dass man in Rheinland-Pfalz mittlerweile eine kritische Masse erreicht habe, sodass jeder wisse, dass das Konzept funktionieren könne. Hinzukomme, dass man mit den Partnern vor Ort den konkreten Bedarf ermittle. In der Regel gebe es in Rheinland-Pfalz positive Beschlüsse des zuständigen Gremiums, was wichtig sei, um sich an Ehrenamtliche zu wenden. Er unterstreicht, dass es im Personenbeförderungsgesetz keine Definition für Bürgerbusse gebe, aus diesem Grund gebe es auch rechtlich die Möglichkeit, in der Wiederholungsabsicht aber ohne Gewinnerzielungsabsicht einen Busbetrieb durchzuführen. Dann könne man in einer genehmigungsfreien Nische ohne das Personenbeförderungsgesetz agieren. Außerhalb des Personenbeförderungsgesetzes ließe sich die sogenannte kleine Lösung schneller verwirklichen, bei Anwendung des PBefG gebe es einen klaren Standard, der abgearbeitet werden müsse. Das Beratungsprojekt, das in Rheinland-Pfalz seit einigen Jahren laufe, werde gut angenommen. Seit November 2014 gebe es auch den sogenannten Förderbaustein ländliche Mobilität, der mit einer Förderung von 8.500 € die Kosten der Anfangsphase abdecken solle. Eine Fahrzeugförderung gebe es in Rheinland-Pfalz nicht.

Auf eine Frage des Abg. Vogel im Hinblick auf den organisatorischen Aufwand und die Möglichkeit, durch eine andere Organisationsform den Fortbestand des Bürgerbusangebots auch dann zu sichern, wenn bestimmte Personen den Verein nicht mehr betreuen könnten, führt Frau Burow aus, dass der Organisationsaufwand im Laufe der Zeit dadurch immer geringer werde, dass sich Abläufe automatisieren ließen. Ein Verein habe zudem den Vorteil, dass sich die Last auf mehrere Schultern verteile.

Eine Unterstützung - so führt sie auf eine weitere Frage des Abg. Vogel aus - sei ihrer Ansicht nach deshalb schwierig, weil Bürgerbusvereine sehr individuell unterschiedlich seien. Sie bringt ihre Vermutung zum Ausdruck, dass ein bei der Verwaltung beziehungsweise der Kommune angesiedelter Bürgerbus aus ihrer Sicht zumindest in Fehmarn nicht funktionieren würde. Der Verein wolle die Aufgabe auch nicht aus der Hand geben.

Auf Nachfrage erläutert Frau Burow die sogenannte Acht-plus-sechs-Regelung bei den Sitzplätzen. Wünschenswert sei eine Zwischenlösung beim Personenbeförderungsschein, zum Beispiel auch nur begrenzt auf Bürgerbusvereine, um in diesem Bereich mehr Flexibilität zu erreichen.

Herr Hinz erläutert die in Rheinland-Pfalz angewendete kleine Lösung, die Teil des Erfolgs der 41 betriebenen Bürgerbusse sei.

Herr Dr. Jansen ergänzt, dass in Rheinland-Pfalz auch schon Bürgerbusvereine gegründet worden seien, dies werde jedoch nur dann gemacht, wenn man zum Beispiel durch eine Kooperation zwischen Kirchen und Sozialverbänden eine institutionalisierte Form der Kooperation brauche. Er unterstreicht, dass das mit Bad Krozingen angesprochene Beispiel eine Ausnahmegenehmigung darstelle, die zur bestehenden Fahrerlaubnis der Klasse B von der Gemeinde erteilt worden sei.

Abg. Dr. Breyer interessiert, ob ein bereits vom Nexus-Institut angesprochener Leitfaden auch in Schleswig-Holstein hilfreich sein könne und ob die Möglichkeit, nur eine Investitionsförderung durchzuführen, für neuen Initiativen ausreichend sein könne.

Frau Prechel unterstreicht, dass eine reine Investitionsförderung aus ihrer Sicht nicht ausreichend sei. Die Investitionsförderung zur Anschaffung des Busses habe auch ohne eine von der Gemeinde geleisteten Förderung realisiert werden können. Schwierig für die Bürgerbusvereine sei, dass sie grundsätzlich nicht gemeinnützig seien und damit der Steuerpflicht unterlägen. Für den Bürgerbusverein sei es möglich, schwarze Zahlen zu schreiben und begrenzt Rücklagen zu bilden. Diese reichten jedoch nicht aus, um nach der erwarteten Lebensdauer des Busses einen neuen anzuschaffen. Eher sei einer verlässliche Förderung wichtig. Zu dem von Abg. Dr. Breyer angesprochenen Leitfaden führt sie aus, aus ihrer Sicht und aus Sicht ihres Vereins Bürgerbusse nur dann solche seien, wenn sie innerhalb des Personenbeförderungsgesetzes agierten. Marktbusse und ähnliche Initiativen seien nicht darunter zu fassen.

Herr Hinz führt zu dem rheinland-pfälzischen Beispiel aus, dass der erwähnte Zuschuss von 8.500 € für ärztliche Untersuchungen oder Ausstattung des Busses gezahlt würden, nicht jedoch für die Anschaffung des Busses, die von der Gemeinde vorgenommen werde. Herr Dr. Jansen ergänzt, dass sich der Förderbaustein an Initiativen richte, die sowohl innerhalb als auch außerhalb des Personenbeförderungsgesetzes agierten.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des Verkehrsministeriums zum Sachstand zur A 20
[Umdruck 18/5913](#)

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, berichtet über das laufende Bundesverwaltungsgerichtsverfahren zur A 20 in Leipzig. Der Richter habe die Linienführung der A 20 nicht ernsthaft in Zweifel gezogen, was auch die Landesregierung darin bestätigt habe, dass die südlichsten Trassenführungen, die von den Klägern immer wieder ins Feld geführt würden, nicht zum Untersuchungsbereich gehörten. Dieser Punkt sei dennoch Teil der richterlichen Beratung. In dem Grundsatzstreit nähere man sich der Phase, in der es zu einem gemeinsamen Verständnis komme. Die Bereitschaft zur konstruktiven Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden wachse, was auch beim Thema Planung nötig sei. Der Richter habe sich intensiver mit der Umweltverträglichkeitsprüfung und der entsprechenden EU-Richtlinie und der Frage der Zuständigkeitsbereiche im deutschen Planungsrecht beschäftigt, da die Zuständigkeitsgrenze der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen durch den Flusslauf der Elbe verlaufe. Die Länder hätten sich jedoch abgestimmt, was der Richter zur Kenntnis genommen habe, sodass es keine negative Rolle spielen werde. Hier gelte es, gegebenenfalls das föderale Planungsrecht zu überarbeiten. Der Richter habe dem Schutzgut Mensch sehr viel Zeit gewidmet. Dabei gehe es vor allem um die Sicherheit im Tunnel. Eine besondere Rolle habe dabei das Verhältnis der deutschen Tunnelrichtlinie zu dem Pendant auf Europäischer Ebene gespielt. Das Land habe erklärt, dass es die EU-Richtlinie, die weitergehend sei, zur Grundlage der weiteren Planungen machen werde. Daher werde es drei weitere befahrbare Tunnelquerschläge geben, die jedoch nur minimale Mehrkosten verursachten, da diese bisher ohnehin vorgesehen gewesen seien, allerdings nur in einer begehbaren Variante. Die entsprechende Änderung sei nicht planfeststellungsrelevant.

Sehr intensiv - so setzt Staatssekretär Dr. Nägele seine Ausführungen fort - sei auch das Thema Feuerwehr erörtert worden. Das Land habe erklärt, dass es das Vorhaben nur umsetzen werde, wenn sichergestellt sei, dass der sogenannte erste Angriff im Brandfall von hauptamtlichen Kräften übernommen werde. Der Region - insbesondere dem Kreis Kollmar, der auch seinerseits geklagt habe - reiche diese Zusage jedoch nicht aus. Dort verlange man heute bereits ein Brandschutzkonzept, was allerdings erst nach dem zu dem entsprechenden Zeitpunkt der Fertigstellung geltenden Brandschutzrecht erstellt werde. Die Landesregierung werde ein Konzept erarbeiten, das Land werde die Finanzierungsverantwortung übernehmen, was aller-

dings nicht notwendigerweise heißen müsse, dass dies aus dem Landeshaushalt finanziert werde. Bisher könnten die Kosten noch nicht genau benannt werden.

Zur Diskussion habe am heutigen Tage außerdem noch die Wasserrahmenrichtlinie gestanden. Die Rechtsauffassung der Landesregierung sei gewesen, dass der für die Wasserrahmenrichtlinie nötige Fachbeitrag lediglich den Beteiligten zur Verfügung gestellt werden müsse. Nach einer Beratungspause habe das Gericht dargelegt, dass es eine öffentliche Auslegung dieses Fachbeitrags für nötig erachte, dabei aber eingeräumt, dass es sich um eine sehr neue Rechtsmaterie handle. Die Landesregierung habe also mit der Abwägungsentscheidung falsch gelegen, was nichts mit der Gründlichkeit der Vorbereitung zu tun gehabt habe. Insgesamt werde das Urteil keine Verzögerung verursachen. Die Auslegung werde zu Einwendungen führen, danach finde eine Erörterung statt. Baurecht für den Tunnel werde es erst geben, wenn auf schleswig-holsteinischer Seite und auf niedersächsischer Seite die Zufahrten geregelt seien. In Niedersachsen sei jedoch das Planfeststellungsverfahren noch nicht begonnen worden. Man erwarte, dass die Planergänzung bis Oktober abgeschlossen sein könnte, sodass keine Verzögerung im Verfahren eintrete. Das Thema Umwelt- und Naturschutz sei vor Gericht ebenfalls kurz thematisiert worden, eine Verzögerung sei auch in diesem Bereich nicht zu erwarten. Sicherheit bestehe allerdings erst, wenn das Urteil vorliege.

Abg. Arp interessiert sich für die Feuerwehr und in diesem Zusammenhang den Erstangriff im Brandfall. Die Frage der Kostenübernahme und der Verantwortlichkeit sei seiner Ansicht nach noch nicht beantwortet. Er fragt darüber hinaus, ob das Urteil eine Niederlage für die Landesregierung sei, zumal der Richter gesagt habe, dass in Sachen Wasserrahmenrichtlinie nachgebessert werden müsse. - Staatssekretär Dr. Nägele legt zur Frage der Feuerwehr dar, dass die Freiwillige Feuerwehr Kollmar nicht den ersten Angriff vornehmen werde und dass hauptamtliche Strukturen für den Brandschutz geschaffen würden. Details der Ausgestaltung stünden noch nicht fest, würden aber im Brandschutzkonzept festgelegt. Für die Finanzierung sei das Land Schleswig-Holstein verantwortlich. Bei der Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft sei möglicherweise neu zu diskutieren, ob nicht die Feuerwehren auch in die Zuständigkeiten des Bundes fielen. Das Geld, das im Rahmen der Feuerwehrabgabe zur Verfügung stehe, reiche nicht, um eine hauptamtliche Feuerwehr dort einzurichten, da stehe das Land in der Pflicht. Das Brandschutzkonzept sei in jedem Fall abzuwarten, dieses werde aber erst nach dem Baurecht erstellt. Zu der Frage nach einer Niederlage hebt Staatssekretär Dr. Nägele hervor, dass Bundesverwaltungsgerichtsentscheidungen in aller Regel zu Veränderungen der Planungen führten. Ein Vergleich mit früheren Gerichtsentscheidungen mit deutlich größerer Tragweite sei nicht angebracht.

Abg. Arp legt dar, dass der Brandschutz für das Sicherheitskonzept wichtig sei. Ohne Sicherheitskonzept bekomme der Betreiber keine Betriebsgenehmigung. Das sei keine neue Position. - Staatssekretär Dr. Nägele weist auf das Schreiben aus der vergangenen Legislaturperiode von Innenminister Schlie an Verkehrsminister de Jager hin, dass das Land sich nicht an den Kosten für den Brandschutz beteiligen werde. Das sei die Vorgabe für die Planungen gewesen. Die Landesregierung habe die Position an dieser Stelle fundamental geändert, nun übernehme man die Verantwortung.

Abg. Magnussen interessiert sich für den Feuerwehreinsatz im Brandfall und inwieweit Niedersachsen sich gegebenenfalls an den Kosten von Feuerwehren beteiligen werde. Darüber hinaus möchte er wissen, ob zu erwarten sei, dass die Diskussion um das Brandschutzgesetz wieder aufkomme. - Staatssekretär Dr. Nägele hebt hervor, dass es nur ein Sicherheitskonzept mit Niedersachsen gemeinsam geben könne, es sei auch nicht von einer Seite aus zu bewältigen, weil unter Umständen die Wege sehr lang sein könnten. Auch die im Notfall erforderliche Tunnelrettung sei ein spezieller Arbeitsbereich für Feuerwehren, sodass eine Schulung der Feuerwehrleute sehr wichtig sei.

Abg. Dr. Tietze legt dar, dass Sicherheit und Brandschutz für die Grünen sehr wichtig sei und man die Gemeinden nicht alleinlassen wolle. Seine Partei sehe jedoch die Finanzierung des Tunnels und die Suche nach einem Investor sehr kritisch. Er hebt hervor, dass die Trasse durch sehr sensible Naturräume führe, sodass auch die Umweltbetrachtung nicht außer Acht gelassen werden dürfe. Eine frühere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger durch die Planungsbehörden wäre aus seiner Sicht wünschenswert gewesen.

Abg. Vogt hebt hervor, dass FDP und CDU die Landesregierung in den Ausbaubemühungen unterstützten. Die Aussage, dass für die derzeitige Landesregierung Gründlichkeit vor Schnelligkeit gehe, könne er an den Baufortschritten und den Gerichtsverfahren nicht nachvollziehen. Zur Feuerwehr legt er dar, dass man sich mit den Kommunen dahin gehend geeinigt habe, dass das Land eine Zusage gemacht habe. Dies sei ein Vorschlag, den er schon vor längerer Zeit gemacht habe. Ihn interessiert, ob die Zusage mit dem Bund abgesprochen sei beziehungsweise abgesprochen werden müsse. Auch die Professionalisierung des Landesbetriebes und konkrete Maßnahmen interessiere ihn.

Staatssekretär Dr. Nägele hebt hervor, dass die Landesregierung gründlich gearbeitet habe. Über die Rechtsauffassung des Gerichts könne man diskutieren, die Position der Landesregierung sei gründlich durch den juristischen Beistand geprüft worden. Mangelnde Gründlichkeit liege also nicht vor. Die Frage der Feuerwehr sei noch nicht ganz geklärt, zumal die Erwartung vor Ort sei, möglichst bald detaillierte Informationen zu erhalten. Ein Sicherheitskonzept

müsse zum Beispiel berücksichtigen, welche technischen Anlagen zur Brandbekämpfung eingebaut würden. Dort müsse jedoch die technische Entwicklung abgewartet werden. Bei einem Gespräch beim Parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann sei noch einmal die Zuständigkeit des Landes und die Finanzierungsverantwortung klargestellt worden.

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr - so hebt Staatssekretär Dr. Nägele weiter hervor - arbeite sehr professionell, allerdings bestehe tatsächlich ein Engpass bei den Planerstellen. Das Planergänzungsverfahren solle im Herbst abgeschlossen werden. Dann werde das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum niedersächsischen Teil der A 20 abgewartet. Die Hoffnung bestehe, dass noch in dem laufenden Jahr das Planfeststellungsverfahren für den Anschluss des Tunnels an das niedersächsische Verkehrsnetz abgeschlossen werde. In der Zwischenzeit werde man Gespräche mit Naturschützern, zum Beispiel über die Adlerproblematik, führen. Man sei guter Dinge, dass man sich dann im Baurecht befinde. Sollte der Beschluss jedoch beklagt werden, müsse wieder ein Zeitraum von einem bis eineinhalb Jahren bis zum Urteil angesetzt werden.

Abg. Vogt hebt hervor, dass er nicht den Mitarbeitern des Landesbetriebes die Qualifikation absprechen wolle, stattdessen bekomme man keine Planer, da Kommunen und auch die Bauwirtschaft in Hamburg den Bewerbern attraktivere Angebote machten. Es sei die Frage, ob man sich vor dem Hintergrund - wie die Landesregierung es tue - auf den Standpunkt stellen könne, dass Tarifverträge unbedingt eingehalten werden müssten. Eine Stärkung des Landesbetriebs sei aus seiner Sicht wichtig und notwendig.

Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, dass man mit dem Landesbetrieb gemeinsam ein Gutachten erarbeite, inwieweit innerhalb des tarifrechtlichen Rahmens noch Spielräume bestünden, um diese auszunutzen. Beim Thema A 20 befinde man sich seit geraumer Zeit in Planungsverfahren; es sei nicht der Zeitpunkt, um die Planung jemand anderem anzuvertrauen. Man tue alles, um den LBV in seiner Attraktivität zu steigern. Häufige Organisationsveränderungen hätten sich vielfach als wenig förderlich für die Arbeit erwiesen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Privatsphäre in öffentlichen Verkehrsmitteln achten, flächendeckende Videoüberwachung von Fahrgästen verhindern

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Umdruck 18/5912](#)

Abg. König legt dar, dass die hannoverschen Verkehrsbetriebe eine flächendeckende Videoüberwachung im Nahverkehr begonnen hätten und nach einer Untersagung durch die niedersächsische Datenschutzbeauftragte Bestrebungen des Landes Niedersachsen bestünden, das Bundesdatenschutzgesetz zu ändern, um eine entsprechende Überwachung doch zu ermöglichen. Das halte seine Fraktion für sehr problematisch, und er plädiert dafür, dass sich das Land Schleswig-Holstein anders positionieren sollte.

Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass das Thema Gegenstand der Verkehrsministerkonferenz der Länder sei. Der Beschlussvorschlag, der vom Land Niedersachsen vorgelegt sei, sehe vor, den Einsatz von Videoüberwachung unter Berücksichtigung der Fahrgastinteressen zu bewerten und die geltenden Datenschutzregelungen im Bundespolizeigesetz anzupassen, um schlussendlich eine Videoüberwachung zu ermöglichen. Der Verkehrsminister werde einer Überprüfung der Rechtsgrundlage auch deshalb zustimmen, weil es Befürworter der flächendeckenden Videoüberwachung gebe. Bei der Abstimmung über die Videoüberwachung werde der Verkehrsminister sich enthalten. Der in der Woche noch zu fassende Beschluss werde dem Ausschuss zur Verfügung gestellt.

Abg. König legt dar, dass aus Sicht seiner Fraktion der Vorstoß Niedersachsens deutlich überzogen sei. - Staatssekretär Dr. Nägele hebt hervor, dass in dem Beschluss ein Prüfauftrag formuliert sei und er das Gespräch mit der Datenschutzbeauftragten und auch mit den Gleichstellungsbeauftragten gesucht habe.

Abg. Vogel unterstreicht die unterschiedlichen Positionen, die es gebe. Er halte den Prüfauftrag, der in der Verkehrsministerkonferenz beschlossen werden solle, für zielführend. Wenn das Ergebnis der Prüfung vorliege, rege er die Befassung im Parlament an.

Abg. Dr. Tietze führt aus, dass auch seine Fraktion eine anlasslose Videoüberwachung kritisch sehe, diese jedoch derzeit in Schleswig-Holstein nicht angedacht sei. Der Minister werde

sich bei der Positionierung auf Bundesebene bei diesem Punkt enthalten, insofern plädiere er dafür, die inhaltliche Auseinandersetzung im Parlament zu führen.

Den Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Umdruck 18/5912](#), lehnt der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von FDP und PIRATEN ab.

Punkt 4 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)

hierzu: [Umdrucke 18/5710, 18/5791, 18/5813, 18/5820, 18/5832, 18/5905, 18/5906, 18/5907](#)

Abg. Callsen legt dar, dass in den schriftlichen Stellungnahmen weitgehend Konsens bestehe. Ihn interessiert, wie die Änderungsvorschläge der Architekten- und Ingenieurkammer selbst eingebaut werden sollten.

Abg. Vogt interessiert, ob vonseiten der Landesregierung geplant sei, noch Änderungen an dem Gesetzentwurf vorzunehmen.

Abg. Matthiessen führt aus, dass er nach Kenntnisnahme der Stellungnahmen gegebenenfalls die Durchführung einer mündlichen Anhörung anrege.

Staatssekretär Dr. Nägele hebt hervor, dass es nicht um die wissenschaftliche Qualifikation der Ingenieure gehe, sondern um den Titel. Dass die Kammer darum gebeten habe, das Gesetz möglichst zeitnah zu beschließen, spreche dafür, dass aus Sicht der Kammer eine Berücksichtigung der Änderungsvorschläge bereits stattgefunden habe.

Der Vorsitzende regt an, dass sich die Fraktionen bei Nachfragen noch einmal an die Anzuhörenden wenden sollten, und plädiert vor dem Hintergrund für eine Vertagung des Tagesordnungspunktes und der Abstimmung.

Der Ausschuss beschließt, so zu verfahren.

Punkt 5 der Tagesordnung:

a) Digitale Infrastruktur

Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU
[Drucksache 18/3506](#)

b) Bericht zum Breitbandausbau in Schleswig-Holstein sowie zur Umsetzung von „Breitband 2030“

Bericht der Landesregierung
[Drucksache 18/3511](#)

(überwiesen am 9. März 2016 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung)

c) Ein Glasfaseranschluss für jede Schule

Antrag der Fraktion der PIRATEN
[Drucksache 18/3310](#) (neu)

Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
[Umdruck 18/5911](#)

(überwiesen am 18. September 2015 an den **Bildungsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Abg. Matthiesen legt dar, dass man in dem gemeinsamen Antrag der Koalitionsfraktionen und PIRATEN von der Forderung nach einem Glasfaseranschluss für jede Schule abgerückt sei, die grundsätzliche Idee aber begrüßt werde.

Abg. Callsen führt aus, dass seine Fraktion dem Antrag zustimmen werde, obwohl man eine Einbettung des Antrags in eine Gesamtstrategie begrüßt hätte. Er bringt seine Erwartung zum Ausdruck, bis zum Ende des Jahres einen Bericht der Landesregierung zu erhalten, wie der Sachstand sei.

Staatssekretär Dr. Nägele stellt dar, dass die Landesregierung dabei sei, die Digitale Agenda des Landes zu formulieren, in der auch die Anbindung von Schulen an das Breitbandnetz und die Versorgung mit Breitband insgesamt eine Rolle spielen.

Die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU betreffend Digitale Infrastruktur, [Drucksache 18/3506](#), nimmt der Ausschuss ebenso abschließend zur Kenntnis wie den Bericht zum Breitbandausbau in Schleswig-Holstein sowie zur Umsetzung von „Breitband 2030“, [Drucksache 18/3511](#).

Nachdem der Ausschuss den Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW, [Umdruck 18/5911](#), zum Antrag der Fraktion der PIRATEN betreffend Ein Glasfaseranschluss für jede Schule, [Drucksache 18/3310](#) (neu), einstimmig angenommen hat, empfiehlt er dem federführenden Bildungsausschuss einstimmig, dem Landtag den so geänderten Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/3310](#) (neu), zur Annahme zu empfehlen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Verkehrswegebeschleunigungsgesetz

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/3739](#)

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

[Umdruck 18/5909](#)

(überwiesen am 22. Januar 2016)

Abg. Callsen legt dar, dass man vonseiten seiner Fraktion dem Änderungsantrag nicht zustimmen könne und am eigenen Antrag festhalten werde, während Vertreter der Koalitionsfraktionen darlegen, dass es sich dabei um konkrete Vorschläge handele.

Staatssekretär Dr. Nägele hebt hervor, dass es auf Landesebene aus Sicht der Landesregierung keine Beispiele für Planungsprozesse verzögernde Regelungen gebe, die Landesstraßen betreffen. Insofern sei der Fokus auf Bundesfernstraßen oder Bundesverkehrswege im Änderungsantrag richtig.

Den Änderungsantrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW zum Verkehrswegebeschleunigungsgesetz, [Umdruck 18/5909](#), nimmt der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP bei Enthaltung der Fraktion der PIRATEN an. Den entsprechend geänderten Ursprungsantrag der Fraktion der FDP betreffend Verkehrswegebeschleunigungsgesetz, [Drucksache 18/3739](#), empfiehlt der Ausschuss dem Landtag mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP bei Enthaltung der Fraktion der PIRATEN zur Annahme.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung berufsrechtlicher Vorschriften zur Feststellung der Gleichwertigkeit ausländischer Berufsqualifikationen

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 18/3775](#)

(überwiesen am 19. Februar 2016 an den **Bildungsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 18/5771, 18/5814, 18/5854, 18/5855, 18/5856, 18/5857, 18/5858, 18/5872](#)

Zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung berufsrechtlicher Vorschriften zur Feststellung der Gleichwertigkeit ausländischer Berufsqualifikationen, [Drucksache 18/3775](#), empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem federführenden Bildungsausschuss mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Abgeordneten des SSW bei Enthaltung der Fraktionen von CDU und PIRATEN, diesen dem Landtag zur Annahme zu empfehlen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz)

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

[Drucksache 18/3851](#)

(überwiesen am 19. Februar 2016 an den **Umwelt- und Agrarausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 18/5839](#), [18/5840](#)

Zum Gesetzentwurf der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW zur Änderung des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz), [Drucksache 18/3851](#), schließt sich der Ausschuss dem Verfahren des federführenden Umwelt- und Agrarausschusses an.

Zum Tagesordnungspunkt 9, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 16:10 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer