

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 82. Sitzung

am Mittwoch, dem 23. November 2016, 10 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Hartmut Hamerich (CDU)

Stellv. Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Katrín Fedrowitz (SPD)

Tobias von Pein (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Heiner Garg (FDP)

i. V. von Christopher Vogt

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Bericht des Wirtschaftsministers über seine Iran-Reise	5
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP) Umdruck 18/6930	
2. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Planungsstand bei der Fehmarnsund-Querung	8
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP) Umdruck 18/6936	
3. Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Sanierung von Kreisstraßen in Schleswig-Holstein	11
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU Drucksache 18/4486	
4. Bericht des Verkehrsministeriums zur aktuellen Situation auf der Bahnstrecke Hamburg-Westerland	13
Antrag der Abg. Tobias von Pein und Kai Vogel (SPD) Umdruck 18/6929	
5. Bericht zur Evaluierung des Gesetzes über die Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie fairen Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (TTG)	16
Bericht der Landesregierung Drucksache 18/4800	
6. Umsetzung der Resolution der 25. Ostseeparlamentarierkonferenz in Riga und Entschließung zum Arbeitsmarkt	17
Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 18/4844	

7. Digitale Agenda für Schleswig-Holstein 18

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/4850](#)

Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/4883](#)

8. Verschiedenes 18

Der stellvertretende Vorsitzende, Abg. Hamerich, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Die in der Einladung ausgewiesenen Tagesordnungspunkte

- **Konzept zur Sicherung und Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum**
Antrag der Fraktion der CDU, [Drucksache 18/3937](#),
- **ÖPNV mit zusätzlichen Regionalisierungsmitteln im ländlichen Raum stärken**
Antrag der Fraktion der CDU, [Drucksache 18/3636](#),

werden einvernehmlich von der Tagesordnung abgesetzt. Im Übrigen wird die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bericht des Wirtschaftsministers über seine Iran-Reise

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)
[Umdruck 18/6930](#)

Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Herr Meyer, berichtet, eine aus 59 Teilnehmern bestehende Delegation der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg habe vom 11. bis 17. November 2016 eine Reise in den Iran durchgeführt. Im Sommer 2016 sei die Entscheidung für eine gemeinsame Delegationsreise beider Bundesländer gefallen. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen mit der Islamischen Republik Iran in Bezug auf das iranische Nuklearprogramm seien im Gegenzug die Wirtschaftssanktionen aufgehoben worden. Traditionell gebe es gute wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem Iran und Deutschland. Schleswig-Holstein und Hamburg seien mit Ausnahme des Saarlandes die letzten deutschen Bundesländer gewesen, die 2015/2016 den Iran im Rahmen einer derartigen Delegationsreise besucht hätten.

Nach den Präsidentschaftswahlen in den Vereinigten Staaten sei nun die Sorge im Iran groß, dass die Annäherungspolitik zwischen dem Iran und dem Westen Rückschritte mache. Insgesamt mache das Land einen modernen Eindruck auf den Besucher. Während des Sanktionsregimes seien andere Staaten wie beispielsweise die Volksrepublik China als Handelspartner eingesprungen. Die Gesprächspartner der Delegation seien sehr offen für eine Zusammenar-

beit mit Deutschland gewesen. Im Land herrsche seiner Einschätzung nach eine Machtbalance zwischen Reformern und Traditionalisten. Die Stärkung des Außenhandels stärke auch tendenziell die Reformer im Iran, so Minister Meyer.

Im Rahmen der Reise seien in einer Reihe von Ministerien Gespräche mit den jeweiligen stellvertretenden Ministern geführt worden, unter anderem im Verkehrsministerium, im Ministerium für internationale Beziehungen, dem Infrastrukturministerium, dem Industrieministerium und im Landwirtschaftsministerium. Darüber hinaus habe es im Rahmen der Reise geschäftliche Kontakte deutscher und iranischer Unternehmer gegeben. Eine Gravurdruckmaschine der Firma HELL sei in einem iranischen Betrieb aufgestellt worden. Die Firma aerodyn habe ein Memorandum of Understanding mit der größten iranischen Windenergiefirma Mapna abgeschlossen.

Insgesamt sei seine Einschätzung, dass kleinere Projekte durchaus umsetzbar seien. Große Projekte hingegen seien nach wie vor schwierig, da es aus Angst vor Nachteilen in Bezug auf das Amerikageschäft keine deutsche Großbank gebe, die Geschäfte mit dem Iran finanziere. Es gebe jedoch zwei iranische Banken, die über eine deutsche Banklizenz verfügten.

Für zwei Tage habe die Delegation einen Abstecher zum Kaspischen Meer zur Küstenstadt Bandar Anzali gemacht, wo die Errichtung einer Freihandelszone geplant sei. Es werde dort ein neuer Seehafen errichtet mit dem Ziel, eine alternative Verkehrsverbindung zum Suezkanal zu schaffen, die von Finnland über Russland, das Kaspische Meer und den Iran bis zum Persischen Golf führe. Dies habe möglicherweise auch Auswirkungen auf den Seeverkehr auf der Ostsee.

Es habe sich um eine erfolgreiche Reise gehandelt, auf der zahlreiche Kontakte geknüpft worden seien, so Minister Meyer zusammenfassend. Entscheidend sei, wie es mit dem Nuklearabkommen 2017 unter dem US-Präsidenten Trump weitergehe. Gegebenenfalls sollten dann die Kontakte zwischen Schleswig-Holstein und dem Iran vertieft werden. Insgesamt wolle er betonen, dass die Reise eine Mischung aus konkreten Geschäftsabschlüssen einerseits und einer allgemeinen Markterkundung andererseits gewesen sei.

Auf eine Frage des Abg. Hamerich zu möglichen Veränderungen der Politik des Westens gegenüber dem Iran unter US-Präsident Trump antwortet Minister Meyer, die Mitglieder der Delegation hätten verschiedentlich während der Reise, unter anderem in Interviews mit der Presse, sehr deutlich gemacht, dass es sich bei dem Nuklearabkommen nicht um ein Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und dem Iran handle, sondern dass mehrere andere Staaten, auch die Bundesrepublik Deutschland, Vertragsparteien seien. Man müsse davon

ausgehen, dass, solange der Iran seine Verpflichtungen einhalte, das Nuklearabkommen Bestand haben werde.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Garg zur Zusammenarbeit im Bereich Gesundheitstechnik berichtet Minister Meyer, die Firma Dräger sei zwar nicht an der Delegationsreise beteiligt gewesen, sei jedoch nach Aufhebung der Sanktionen bereits wieder im Iran tätig. Auch hier hätten seine Ausführungen zum Problem der Finanzierbarkeit des Iranhandels Gültigkeit.

Auf eine Frage des Abg. Matthiessen zur Beteiligung der Firma aerodyn an der Reise berichtet Minister Meyer, der Geschäftsführer, Herr Rees, sei Teil der Delegation gewesen, halte sich aber auch zu anderen Gelegenheiten häufig im Iran auf. Seine Anwesenheit als Minister habe allerdings den Abschluss der Vereinbarung mit den iranischen Partnern der Firma aerodyn befördert.

Der Ausschuss nimmt den Bericht des Ministers zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zum aktuellen Planungsstand bei der Fehmarnsund-Querung

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

[Umdruck 18/6936](#)

Verkehrsminister Meyer führt aus, die Fehmarnsund-Brücke sei ein Symbol der Region. Sie sei 1963 erbaut worden und gemeinsames Eigentum der Deutschen Bahn AG und der Bundesstraßenverwaltung, somit zu 100 % im Bundeseigentum. Beim Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark zur Errichtung einer festen Fehmarnbelt-Querung sei die Sundbrücke nicht berücksichtigt worden. Es sei offensichtlich, dass es hier nach der Errichtung der festen Fehmarnbelt-Querung zu einem Nadelöhr kommen könne, wenn die Sundquerung nicht ausgebaut werde. Unstrittig sei somit, dass man eine Alternativlösung zur bestehenden Brücke benötige. Insbesondere angesichts der festgestellten Mängel an der bestehenden Brücke sei die Leistungsfähigkeit für die zu erwartenden Verkehre nicht mehr gegeben.

Am 17. November 2016 habe es einen Ortstermin des Bundesrechnungshofes und des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages an der Sundbrücke gegeben. Ergebnis sei unter anderem gewesen, dass notwendige Instandsetzungsarbeiten an der Brücke umgehend begonnen und bis 2023 abgeschlossen würden. Die Brücke sei während dieser Bauarbeiten weiterhin nutzbar, was auch erforderlich sei, da sie die einzige Verbindung der Insel Fehmarn zum Festland darstelle. Bis 2035 werde die Brücke nach Erledigung dieser Instandsetzungsarbeiten uneingeschränkt nutzbar bleiben, habe der Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages ihm versichert.

Es seien fünf Planungspakete in die Ausschreibung gebracht worden: erstens eine kombinierte Brücke für Bahn- und Straßenverkehr, zweitens zwei separate Brücken, jeweils für Bahnverkehr und Straßenverkehr, drittens der Neubau eines Absenktunnels, viertens der Neubau eines Bohrtunnels sowie schließlich fünftens eine Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes. Die Planungspakete 1 bis 4 sollten bis 15. Dezember 2016 vergeben werden, Planungspaket 5 bis Februar 2017. Ziel sei, auf Grundlage der dann vorliegenden Planungen aller fünf Alternativen eine Entscheidung treffen zu können. Vor Ort würden regelmäßig Regionalkonferenzen stattfinden. Am 24. November 2016 werde die vierte derartige Konferenz in Großenbrode in Verbindung mit einem Bürgerforum veranstaltet.

Verkehrsminister Meyer teilt die Vermutung des Abg. Dr. Garg, dass durch die Große Koalition wohl absichtlich vergessen wurde, die Fehmarnsund-Brücke mit in die Planung der festen Fehmarnbelt-Querung einzubeziehen.

Während Abg. Hamerich betont, dass die technische Möglichkeit eines Bohrtunnels begrenzt sei, weil die Steigungsgrade für die Eisenbahn niedrig gehalten werden müssten, gibt Abg. Dr. Tietze zu bedenken, dass ein Bohrtunnel unter Umständen ökologische Vorzüge biete. Abg. Dr. Garg hingegen weist auf die Windanfälligkeit von Brücken hin.

Auf die Frage des Abg. Dr. Garg, ob es seitens der Landesregierung bereits eine Priorisierung der fünf Varianten gebe, berichtet Minister Meyer, es sei der große Wunsch der Bürger vor Ort gewesen, der sich bei den Regionalkonferenzen geäußert habe, dass keine Lösung von vornherein ausgeschlossen werde. Unabhängig davon gebe es aber natürlich objektive Probleme einzelner Lösungen wie auch Unterschiede bei den zu erwartenden Kosten. Sicher sei, dass jede Tunnellösung teuer sei und ihre Fertigstellung längere Zeit in Anspruch nehme. Aus ökologischen Gründen sei dabei in der Tat ein Bohrtunnel gegenüber einem Absenktunnel vorzuziehen. Gleichzeitig sei dies die teuerste von allen diskutierten Lösungen, hier sei mit Kosten von ungefähr 600 Millionen € zu rechnen. Es müssten auch die bereits angesprochenen Probleme des Steigungswinkels für die Bahn berücksichtigt werden. Für die Brückenlösung gelte, dass es schwierig sei, neue Brückenbauwerke ästhetisch mit dem Bestandsbauwerk in Einklang zu bringen. Die bestehende Brücke sei modernisierbar, um weniger windanfällig zu sein.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Callsen zur Bestandsbrücke führt Minister Meyer aus, problematisch wäre es, wenn die bestehende Brücke von keinen Verkehren mehr genutzt würde. In diesem Fall sähen sich weder Kommunen, Land oder Bund in der Lage, die Verantwortung für den Erhalt der Brücke zu tragen. Nach Auffassung der Landesregierung sei die Bestandsbrücke gut geeignet, um sogenannte langsame Verkehre wie landwirtschaftlichen Verkehr oder touristischen Fahrradverkehr aufzunehmen.

Auf eine Nachfrage des Abg. Vogel erläutert Minister Meyer, bei den vorgestellten ersten vier der fünf Planungsvarianten gebe es noch jeweils zwei Untervarianten mit und ohne Nutzung des Bestandsbauwerks. - Auf Fragen der Abg. Callsen und Dr. Tietze berichtet Minister Meyer zum Denkmalschutz, in Bezug auf den Umgebungsschutz des Denkmalschutzgesetzes könne eine mögliche Brückenneubau-Lösung erst dann vom Denkmalschutz beurteilt werden, wenn eine konkrete Planung mit den damit verbundenen Einschränkungen der vorhandenen Sichtachsen vorliege. Zwar sei der Bund an die Vorgaben des Landesgesetzgebers in Bezug

auf den Denkmalschutz gebunden, jedoch sei es durchaus möglich, dass der Bund als Eigentümer die Brücke für jegliche Verkehre sperre.

Der Ausschuss nimmt, den Bericht des Ministers zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Sanierung von Kreisstraßen in Schleswig-Holstein

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/4486](#)

(überwiesen am 23. September 2016)

hierzu: [Umdrucke 18/6653, 18/6669, 18/6740, 18/6849, 18/6850, 18/6859, 18/6860, 18/6875, 18/6878, 18/6879, 18/6880, 18/6881, 18/6897, 18/6915](#)

Abg. Callsen verweist auf die Ergebnisse der schriftlichen Anhörung, die die Zielsetzung des Gesetzentwurfs seiner Fraktion untermauerten.

Abg. Vogel kündigt an, dass seine Fraktion dem Gesetzentwurf nicht zustimmen könne. Bereits die Begründung des Gesetzentwurfs stelle die Landesregierung fälschlicherweise in ein schlechtes Licht. Richtig sei vielmehr, dass derzeit im Land im Bereich Straßenbau viel passiere. Der Vorwurf der falschen Prioritätensetzung sei sachlich unzutreffend.

Abg. König meint, die Zielsetzung des CDU-Gesetzentwurfs sei richtig, weil der Zustand der Kreisstraßen in der Tat besorgniserregend sei. Es sei jedoch nicht gut, die Straßen auf Kosten des ÖPNV sanieren zu wollen, sodass seine Fraktion dem Gesetzentwurf nicht zustimmen könne.

Abg. Dr. Garg unterstreicht, zum ersten Mal in der Wahlperiode finde im Bereich der Straßen ein echter Substanzverzehr statt. Investitionsquoten von lediglich 6 % bis 7 % seien dramatisch niedrig.

Abg. Dr. Tietze verweist darauf, dass die GVFG-Entflechtungsmittel des Bundes zwar für Investitionen ausgegeben werden müssten, jedoch nicht zweckgebunden seien.
- Abg. Dr. Garg entgegnet, dies treffe zwar zu, ändere jedoch nichts an seinem Befund des Substanzverzehrs.

Minister Meyer erinnert daran, dass die Kommunen die Verantwortung für den Erhalt der Kreisstraßen trügen. Die Feststellung eines Substanzverzehrs sei zwar für vergangene Jahr-

zehnte zutreffend, jedoch sei er von der jetzigen Landesregierung gestoppt worden. Richtig sei aber auch, dass die Anstrengungen im Bereich Straßenbau weitergeführt werden müssten.

Abg. Callsen stellt heraus, es gehe um 43 Millionen € die der Bund zur Verfügung stelle, um kommunale und Kreisstraßen zu sanieren. Der Gesetzentwurf seiner Fraktion wolle nur dieser Zielsetzung des Bundes entsprechen.

Abg. Dr. Tietze wiederholt, die Mittel seien nicht zweckgebunden. Darüber hinaus sei zutreffend, dass es auch beim ÖPNV einen Substanzverlust gebe. Um den Zweck zu erfüllen, Menschen von A nach B zu bringen, sei eine Investition in den ÖPNV ebenso gerechtfertigt.

Abg. Dr. Garg weist darauf hin, dass im ländlichen Raum ÖPNV in der Regel Busverkehr bedeute, der auch auf die Straßen angewiesen sei. Minister Meyer habe zu Recht darauf hingewiesen, dass die Kommunen auch in der Pflicht seien. Man müsse diese auch in die Lage versetzen, dieser Pflicht nachzukommen. Auf die Kommunen seien in letzter Zeit viele zusätzliche Aufgaben übertragen worden. Man könne zwar über den von der CDU vorgelegten Vorschlag streiten, jedoch stelle er derzeit den einzig gangbaren Weg dar.

Minister Meyer betont, die GVFG-Mittel seien in der Tat nicht zweckgebunden. Gleichzeitig gelte, dass die Landesregierung die Situation im ländlichen Raum berücksichtige. Die Konferenz der Regierungschefinnen und -chefs des Bundes und der Länder habe im Rahmen der jüngsten Beschlüsse zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen vereinbart, dass die Entflechtungsmittel ab dem Jahr 2020 entfielen. Im Gegenzug sollten die Länder über Umsatzsteuerpunkte entsprechend zusätzliche Mittel erhalten, um in eigener Verantwortung die entsprechenden Aufgaben wahrzunehmen. Es gebe die Vereinbarung der Regierungskoalition in Schleswig-Holstein, dass die Mittel auch weiter für diese Zwecke eingesetzt würden. Offen sei jedoch die Frage einer Dynamisierung, da das Umsatzsteueraufkommen konjunkturabhängig sei.

Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag mit den Stimmen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und SSW gegen die Stimmen von CDU und FDP, den Gesetzentwurf der Fraktion der CDU, [Drucksache 18/4486](#), abzulehnen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Bericht des Verkehrsministeriums zur aktuellen Situation auf der Bahnstrecke Hamburg-Westerland

Antrag der Abg. Tobias von Pein und Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 18/6929](#)

Abg. Vogel führt zur Begründung des Antrags, [Umdruck 18/6929](#), aus, das Landtagsplenum habe am vergangenen Freitag bereits aufgrund eines Dringlichkeitsantrags über dieses Thema beraten. Maßnahmen zur Verbesserung der Lage seien bereits auf den Weg gebracht worden. Er wolle den Minister dennoch bitten, über den aktuellen Sachstand zu berichten, insbesondere über die Information der betroffenen Pendler vor Ort.

Verkehrsminister Meyer berichtet, die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) habe am 6. Oktober 2016 bei einem von 90 Waggons einen Kupplungsbruch festgestellt. Grundsätzlich seien die Kupplungen vom Hersteller nicht als Verschleißteil konzipiert. Bei der letzten regulären Hauptuntersuchung der Waggons habe es diesbezüglich keine Auffälligkeiten gegeben. Eine Überprüfung aller Waggons habe daraufhin Haarrisse und Korrosionsschäden der Kupplungen einer großen Zahl der Waggons zum Ergebnis gehabt. Am 11. November 2016 sei daraufhin die Entscheidung gefallen, alle 90 Waggons aus dem Betrieb zu nehmen. Es sei schwierig, in dieser Größenordnung zeitnah Ersatzwaggons zu beschaffen.

Am 12. Dezember 2016 werde die DB Regio die Strecke Hamburg-Westerland von der NOB übernehmen. Trotz der baldigen Abgabe der Strecke sei seiner Auffassung nach die Bereitschaft der NOB, in Bezug auf die derzeitige Lage Verantwortung zu übernehmen, wie auch die Zusammenarbeit von DB Regio und NOB gut. Es sei jedoch zu erwarten, dass die Situation im ersten Quartal 2017 noch nicht vollständig gelöst sei. Um die Stabilität der Verbindung sicherzustellen, sei derzeit die Akquisition zusätzlichen Materials zentral.

Er habe sich am Wochenende vor Ort über die Lage informiert und auch mit Vertretern der Facebook-Gruppe betroffener Pendlerinnen und Pendler gesprochen. Seines Wissens kämen neue Waggons ständig hinzu, allein am Wochenende seien dies elf zusätzliche Waggons gewesen. Um die Lage zu verbessern, werde auch erwogen, IC-Züge der Deutschen Bahn auf der gesamten Strecke von Hamburg bis Westerland für den Schleswig-Holstein-Tarif zu öffnen. Dies betreffe auch den Sylt Shuttle Plus. Die Züge würden auch einen zusätzlichen Halt in dem für Pendler wichtigen Bahnhof Klanxbüll einlegen. Zusätzlich werde ein Autobus ein-

gesetzt, der jedoch aufgrund der erforderlichen Autoverladung eine relativ lange Fahrzeit von 75 Minuten von Niebüll bis Westerland benötige. Zusätzlich werde das Thema der Entschädigung der Kunden angegangen, dies sei jedoch im Moment nicht prioritär.

Nicht zufrieden sei er mit der Kommunikation und Information, und zwar auf verschiedenen Ebenen: Zum einen funktioniere die Kommunikation zwischen NOB und DB Station&Service nicht zufriedenstellend. Zum zweiten erfolge keine ausreichende Information vor Ort durch Ansagen oder durch Personal auf den Bahnsteigen. Auch sei das jetzt herbeigeschaffte Waggonmaterial von sehr unterschiedlicher Qualität, sodass Ausfälle zu befürchten seien.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht die Bedeutung der Zugverbindung für den Tourismus auf Sylt und wirbt dafür, dass Minister Meyer sich weiter um die Verbesserung der Situation kümmere.

Abg. König äußert, offenbar habe die Debatte im Plenum am Freitag Wirkung gezeigt. Die Situation habe sich bereits verbessert, wofür er dem Verkehrsminister danke. - Abg. Callsen ergänzt, die Menschen im Land hätten einen Anspruch, dass der Landtag sich mit ihren konkreten Problemen beschäftige. Offenbar wolle die Regierungskoalition mit dem vorgelegten Berichtsantrag Druck auf den Verkehrsminister ausüben.

Minister Meyer berichtet, die örtlichen Tourismusverbände würden beteiligt, um die Inselbesucher optimal zu informieren. Das Hauptproblem bestehe seines Eindrucks nach nicht bei den Touristen, sondern bei den Pendlern.

Herr Gessler, NAH.SH, berichtet auf eine Frage des Abg. Dr. Garg, die betroffenen Waggonen verfügten nicht über Stabkopplungen, wie es früher der Fall gewesen sei. Die seit Ende 2005 auf der Strecke eingesetzten Züge bestünden jeweils aus vier oder sechs Waggonen, die fest miteinander verbunden seien. Dies erlaube eine Verteilung von für den Betrieb erforderlichen Komponenten auf mehrere Waggonen, was erforderlich sei, um Niederflurwaggonen baulich zu realisieren. Die Kupplungen der Waggonen seien nicht dafür konstruiert, leicht auseinandergekoppelt zu werden. Das Auseinandernehmen dauere drei Stunden und sei nur mit teilweiser Zerstörung der Kupplungen möglich.

Abg. Dr. Tietze und Abg. König werben dafür, diese Informationen und insbesondere auch ein Foto des betroffenen Kupplungstyps in der Facebook-Gruppe der Pendlerinnen und Pendler zu posten, um das Verständnis für die Lage zu erhöhen. - Abg. Hamerich unterstreicht,

nach diesen Ausführungen zum technischen Hintergrund sei nun transparent, warum auch bei einem Ausfall von nur 50 % der Waggonen alle 90 Waggonen nicht mehr einsatzfähig seien.

Minister Meyer weist darauf hin, dass die Pendlerinitiative vom Ministerium bereits am Montag über die technischen Einzelheiten informiert worden sei.

Der Ausschuss nimmt den Bericht des Verkehrsministeriums zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Bericht zur Evaluierung des Gesetzes über die Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie fairen Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (TTG)

Bericht der Landesregierung
[Drucksache 18/4800](#)

(überwiesen am 18. November 2016 zur abschließenden Beratung)

Abg. Callsen schlägt die Durchführung einer schriftlichen Anhörung vor.

Abg. Dr. Tietze spricht sich gegen die Durchführung einer Anhörung aus, weil der Bericht selbst bereits auf einer Befragung der relevanten Akteure beruhe. Eine Anhörung verspreche somit keinen Erkenntnisgewinn. - Abg. von Pein stimmt Abg. Dr. Tietze zu.

Mit den Stimmen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und SSW gegen die Stimmen von CDU und FDP spricht sich der Ausschuss dagegen aus, eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung, [Drucksache 18/4800](#), einstimmig abschließend zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung:

**Umsetzung der Resolution der 25. Ostseeparlamentarierkonferenz in Riga
und Entschließung zum Arbeitsmarkt**

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

[Drucksache 18/4844](#)

(überwiesen am 16. November 2016 an den **Europaausschuss**, an den **Wirtschaftsausschuss** und an den **Bildungsausschuss**)

Der Ausschuss schließt sich einstimmig dem Votum des federführenden Europaausschusses an.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Digitale Agenda für Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/4850](#)

Änderungsantrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/4883](#)

(überwiesen am 18. November 2016 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Der Ausschuss empfiehlt dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss die Durchführung einer schriftlichen Anhörung zu den Vorlagen.

Zum Tagesordnungspunkt 8, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abg. Hamerich, schließt die Sitzung um 11:35 Uhr.

gez. Hartmut Hamerich

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer