

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

18. WP - 85. Sitzung

am Mittwoch, dem 15. Februar 2017, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Christopher Vogt (FDP)

Hans-Jörn Arp (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)

Vorsitzender

i. V. von Johannes Callsen

Weitere Abgeordnete

Wolfgang Dudda (PIRATEN)

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

Tagesordnung:**Seite**

- 1. Sanierung der Barsbütteler Straße auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg**

Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU)
[Umdruck 18/7329](#)

- 2. Bericht der Landesregierung über die Planungen zum Ersatzbauwerk der Rader Hochbrücke**

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)
[Umdruck 18/7378](#)

- 3. Bericht der Landesregierung zum Modellprojekt E-Highway auf der A 1**

Antrag der Fraktion der PIRATEN
[Umdruck 18/7270](#)

- 4. Bericht der Landesregierung zur möglichen Reaktivierung der Stadtbahn zwischen Uetersen und Tornesch**

Antrag der Abg. Johannes Callsen und Barbara Ostmeier (CDU)
[Umdruck 18/7307](#)

- 5. Bericht der Landesregierung zur Situation im Regionalverkehr zwischen Hamburg und Westerland**

Antrag der Fraktion der PIRATEN
[Umdruck 18/7370](#)

- 6. Bericht der Landesregierung zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Elbvertiefung**

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)
[Umdruck 18/7393](#)

7. Bericht der Landesregierung zu einem Förderfall

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Umdruck 18/7394](#)

8. ÖPNV mit zusätzlichen Regionalisierungsmitteln im ländlichen Raum stärken

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3636](#)

9. Konzept zur Sicherung und Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3937](#)

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

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/2623](#)

11. Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Sondervermögens zur Förderung von Mobilität und Innovation des Schienenpersonennahverkehrs im Land Schleswig-Holstein (Sondervermögen MOIN.SH)

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

[Drucksache 18/4999](#) (neu)

12. Verdeckte Radarkontrollen abschaffen - Sicherheit geht anders!

Antrag der Fraktionen von PIRATEN und FDP

[Drucksache 18/1667](#) (neu)

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

[Umdruck 18/6188](#)

13. Privatisierung von Schleswig-Holsteins Küsten und Ufern verhindern

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/1974](#)

14. Für eine zukunftssichere Altersversorgung

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/4217](#)

15. Bericht - Ergebnisse der Ablauf- und Aufbauorganisationsuntersuchungen der Ministerien und der Staatskanzlei

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/4812](#)

16. Personalstruktur- und Personalmanagementbericht 2016 des Landes Schleswig-Holstein (Berichtsjahr 2015)

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/4979](#)

17. Verschiedenes

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

Zu Beginn der Sitzung stellen sich kurz Herr Merl und Herr Butenschön, die Nachfolger von Herrn Fuchs als Verkehrskordinator für die A 7, dem Ausschuss vor.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Sanierung der Barsbütteler Straße auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg

Antrag des Abg. Johannes Callsen (CDU)

[Umdruck 18/7329](#)

Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, dass es bei den Sanierungsarbeiten an der Barsbütteler Straße um Entwässerungsmaßnahmen gehe. Die Barsbütteler Straße sei ein wichtiger Bypass auf dem Weg in die Stadt Hamburg und wieder hinaus. Priorität bei allen Eingriffen sei, die Störungen so gering wie möglich zu halten. 2017 werde ein Eingriff stattfinden, der dadurch abgedeckt werde, dass eine Erweiterung der Straße die Möglichkeit eröffne, beide Fahrrichtungen weiter zu befahren. Im Jahr 2019 sei ein größerer Eingriff vorgesehen, bei dem eine Saison lang mit Einbahnstraßenverkehren zu rechnen sei. Alle Maßnahmen würden im Moment intensiv mit den Beteiligten beider Länder abgestimmt. Der Ausschuss werde rechtzeitig über den weiteren Gang informiert werden.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über die Planungen zum Ersatzbauwerk der Rader Hochbrücke

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

[Umdruck 18/7378](#)

Abg. Vogt interessiert im Zusammenhang mit der Planung zum Ersatzbauwerk der Rader Hochbrücke, ob dies vier- oder sechsspurig gestaltet werde. Er legt dar, Verkehrsminister Meyer habe sich zunächst mit einer vierspurigen Variante zufriedengegeben. Aufgrund der neuen Verkehrszählungsdaten des Bundes plädiere der Minister jetzt für eine sechsspurige Lösung, was er selbst - so unterstreicht Abg. Vogt - sympathisch finde. Ihn interessiert, welche Auswirkungen dies auf die Planungen des Ersatzbauwerks haben werde, wo die Zeit dränge.

Herr Dr. Nägele, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, weist auf das Informationsblatt der Landesregierung zum Stand der A 7 und Rader Hochbrücke hin. Diese Informationsbroschüre sei für die Öffentlichkeit bestimmt und mit dem Bundesministerium abgestimmt. Zur Historie führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass seit 2015 mehrere Planungsschritte vollführt worden seien. Mit einer Machbarkeitsstudie habe man zunächst geprüft, welche Formen von Querungen grundsätzlich infrage kämen. Dabei sei auch die Tunnellösung mit in den Fokus genommen worden, weil diese eine von der Landesregierung präferierte Variante gewesen sei. Sie sei jedoch aufgrund der Kosten und der Bauzeit ausgeschieden. Ebenfalls seien verschiedene Brückenlösungen in den Blick genommen worden; die technisch möglichen Lösungen seien in dem Informationsblatt dargestellt. Die unterste Lösung, die Vorzugsvariante, eine Balkendeckbrücke, sei in den Mittelpunkt der weiteren Planungen gestellt worden. Ebenfalls sei die Streckenführung geplant worden, da klar sei, dass der Ersatz ohne eine Unterbrechung des fließenden Verkehrs stattfinden müsse. Insofern bedürfe es eines geringen Verschwenkens. Schließlich sei mit den Vorplanungen der Brücke begonnen worden, diese sollten im ersten Quartal 2017 abgeschlossen sein. Mit allen Maßnahmen befinde man sich im Zeitplan. Parallel liefen immer wieder Untersuchungen über die Tragfähigkeit der Brücke. Deshalb fänden derzeit Bauarbeiten statt, bei denen es sich nicht um außerordentliche Bauarbeiten handle, sondern um klassische Unterhaltsarbeiten. Es würden Schweißarbeiten durchgeführt, in der ersten Jahreshälfte 2017 würden weitere Verstärkungsarbeiten am Unterbau der Brücke stattfinden, die aber den Verkehr nicht einschränkten.

Beim Bundesverkehrsminister habe die Landesregierung darum geworben, dass die Fahrbahn auf der Brücke sechsstreifig ausgestaltet werde. Das Bundesverkehrsministerium habe dies mit Blick auf die erwarteten Verkehrszahlen verweigert, sei der Landesregierung aber insoweit entgegengekommen, dass die beiden Fahrspuren jeweils um 50 cm breiter ausgelegt würden als zunächst vorgesehen. Damit werde eine Befahrbarkeit des dritten Streifens im außerordentlichen Falle sichergestellt. Es handele sich also um eine partielle Sechsstreifigkeit, die bereits heute in den Planungen vorhanden sei. Da die BASt neue Verkehrszahlen erhoben habe, habe sich für die Landesregierung die Frage gestellt, ob nicht mit Blick auf die sich abzeichnende Verkehrsverlagerung nun doch eine Sechsstreifigkeit im Regelverkehr sinnvoll sei. Die Frage könne heute nicht abschließend beantwortet werden. Die Landesregierung habe den Bundesverkehrsminister für den Fall, dass es sich abzeichne, dass die Zahlen belastbar seien und der Zeitrahmen für die Erstellung des Ersatzbauwerks nicht tangiert werde, gebeten, eine Sechsstreifigkeit zu unterstützen. Parallel habe man die DEGES aufgefordert, die Fragen der technischen Machbarkeit, des Einflusses und der möglichen Auswirkungen auf die Vorplanung zu untersuchen. Es gebe bisher noch keine Rückmeldung, sobald diese Rückmeldung vorliege, werde man den Ausschuss informieren. In jedem Fall werde jedoch zugunsten der Zeit entschieden, wenn es an der Stelle eine Alternative gebe.

Zur partiellen Sechsstreifigkeit, also der Nutzung des Standstreifens als Fahrspur, interessiert Abg. Vogt, ob diese Möglichkeit nur ab bestimmten Verkehrszahlen zeitlich befristet eingerichtet werden oder dauerhaft eine Lösung sein könne. - Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, dass dieses Modell an der A 7 zwischen Hamburg und Neumünster erfolgreich praktiziert werde. Zu bestimmten Tageszeiten, wenn die Verkehre besonders stark seien, werde der Standstreifen über telematische Steuerungen als Fahrspur freigegeben. Bei einem Rückgang der Verkehrszahlen kehre man zu einer klassischen Vierstreifigkeit zurück.

Abg. Arp legt dar, dass die Rader Hochbrücke aus seiner Sicht das sensibelste Verkehrsprojekt sei, das es derzeit in Schleswig-Holstein gebe, zudem habe dieses eine Bedeutung deutlich über die Grenzen Schleswig-Holsteins hinaus. Er selbst halte es für gefährlich, wenn man jetzt auf die Idee komme, die bisherigen Planungen ad acta zu legen und eine Sechsstreifigkeit zu planen. Dies sende ungünstige Signale an die Spediteure und Touristen in Nordeuropa. Jetzt eine Änderung der seit eineinhalb Jahren von der DEGES verfolgten Planung anzustreben, verunsichere aus seiner Sicht nur die Verkehrsteilnehmer, die auf die Brücke angewiesen seien. Wenn der Faktor Zeit eine so große Rolle spiele, sei aus seiner Sicht ein sechsspüriger Ausbau nicht möglich. Er plädiert dafür, der Sicherheit den Vorrang zu geben und aus diesem Grund keine Planänderung zum jetzigen Zeitpunkt mehr vorzunehmen.

Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, dass die Sechsstreifigkeit von Minister Meyer bereits vor zwei Jahren gefordert worden sei. Die Landesregierung sei davon überzeugt, dass die Verkehre im internationalen Verkehrssystem zunehmen würden. Mit der derzeitigen Prüfung der Sechsstreifigkeit sei zudem keine Verzögerung verbunden. Sollte das Ergebnis zeigen, dass eine Änderung der Planungen mit einer zeitlichen Verzögerung verbunden sei, werde man an den bisherigen Planungen festhalten. Er unterstreicht, dass in keiner Untersuchung gesagt worden sei, dass die Brücke spätestens bis zu einem bestimmten Zeitpunkt zu ersetzen sei. Die Statiker hätten vielmehr eine Mindesttragfähigkeit konzediert. Diese sprachliche Differenzierung sei für die Kommunikation und die Region sehr wichtig.

Abg. Vogel weist auf die Zahlen hin, die Ergebnis der Verkehrszählung gewesen seien. Diese dürften nicht ausgeblendet werden. Kritisch setzt er sich mit der von Abg. Arp in die Diskussion eingebrachten zweiten neuen Brücke auseinander.

Abg. Arp legt dar, er habe die Information, dass der Minister für einen sechsspurigen Ausbau plädiere, der Presse entnommen. Er unterstreicht, dass die Logistiker und Unternehmen Sorge hätten, dass sich der Bau verzögere, und plädiert dafür, die Planungen jetzt nicht zu ändern. Planungssicherheit sei für all diejenigen wichtig, die von dem Projekt betroffen seien.

Abg. Vogt hebt hervor, dass außer Frage stehe, dass das Ersatzbauwerk schnell errichtet werden solle. Er halte den sechsstreifigen Ausbau auch vor dem Hintergrund des Ausbaus der A 7 weiter südlich und aufgrund voraussichtlich zunehmender Verkehrszahlen für sinnvoll. Ihn irritiere, dass es nicht möglich gewesen sei, das im Bund anfänglich auf den Weg zu bringen.

Abg. König spricht sich ebenfalls dafür aus, bereits beim Neubau auf einen sechsspurigen Ausbau zu drängen, vor allem vor dem Hintergrund wachsender Verkehrszahlen. - Staatssekretär Dr. Nägele weist darauf hin, dass das Land die Auftragsverwaltung für den Bund übernehme und gehalten sei, das zu planen, was der Bund aufgabe. Mehrfach habe sich Minister Meyer auch parlamentsöffentlich für die Sechsstreifigkeit ausgesprochen. Eine weitere, zusätzliche Brücke sei weder verkehrs- noch bautechnisch eine sinnvolle Lösung. Es sei aus Sicht der Landesregierung konsequent, die Idee der Sechsstreifigkeit noch einmal in den Mittelpunkt zu rücken und intensiver zu prüfen. Die von Abg. Arp thematisierte Verunsicherung nehme er nicht wahr. Am 30. März 2017 gebe es ein Treffen mit Logistikern, dann werde man über den Stand der Planungen an der Rader Hochbrücke informieren. Sollte sich dann eine besondere Verunsicherung zeigen, sei er zuversichtlich, dieselbe im Gespräch mit den Logistikern ausräumen zu können. Man stehe zudem in ständigem Kontakt mit dem dänischen Verkehrsministerium. Von dort gebe es ebenfalls keine Hinweise, dass derzeit Verunsicherung

vorhanden sei. Der Ausschuss werden über den Gang der Prüfung informiert werden. In jedem Fall werde der Zeitplan nicht infrage gestellt.

Zu dem von Abg. König angesprochenen Problem der Windanfälligkeit von Fahrzeugen auf Brücken legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass man plane, Windabweiser zu installieren, die auch für den Lärmschutz in der Region eine wichtige Rolle spielen würden.

Auf eine Frage des Abg. Matthiessen zu den im Prospekt der Landesregierung ausgewiesenen Kosten in Höhe von 220 Millionen € legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass dies die reinen Baukosten seien, die Planungskosten seien darin nicht enthalten. Die Planungskosten trage, bis auf 3 %, das Land. Man rechne derzeit mit Gesamtprojektkosten von 275 Millionen €. In dieser Summe sei auch schon ein Risikozuschlag enthalten. Es handele sich dabei um eine neue Form der Etatisierung von Risikokosten.

Auf eine Frage des Abg. Vogt zur Zeitschiene und zur wissenschaftlichen Prüfung der Verkehrszahlen legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass im Mai 2017 ein verkehrswissenschaftliches Gutachten erwartet werde, um die vorliegenden Verkehrszahlen in eine Prognose umzuwandeln. Derzeit gebe es nur Zählungen, die jedoch auch durch Verkehrszahlen zum Beispiel im Kanaltunnel beeinflusst würden.

Abg. Hamerich interessiert, ob in die Prognosen auch Auswirkungen möglicher zusätzlicher Verkehre über die feste Fehmarnbelt-Querung einfließen. - Staatssekretär Dr. Nägele führt aus, dass genau dies Aufgabe der verkehrswissenschaftlichen Untersuchung sei. Dabei würden die langfristig zu erwartenden Verkehrsströme verbunden mit den Erkenntnissen aus der Verkehrszählung verrechnet. Eine Sechsstreifigkeit sei bei einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von mehr als 64.000 Fahrzeugen pro Tag sinnvoll. In der Zählung seien zwischen 46.000 und 53.000 Fahrzeugen pro Tag registriert worden. Die Entwicklung von internationalen Verkehrsströmen und ihre Verlagerung werde die Prognosen beeinflussen. Es gehe insgesamt bei der Betrachtung nicht nur um die Brücke selbst, sondern auch um den Zulauf auf die Brücke zu. Eine reine Sechsstreifigkeit der Brücke bei einer verbleibenden Vierstreifigkeit der übrigen Autobahn A 7 sei im Hinblick auf ihre Sinnhaftigkeit zu hinterfragen.

Was die Auswirkungen der festen Fehmarnbelt-Querung auf die Verkehre auf der A 7 angehe, legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass er mit einer Prognose zurückhaltend sei. Es sei bekannt, dass zusätzliche Verkehrswege zusätzliche Verkehre induzierten. Inwieweit es zu Verlagerungen komme oder ob es zusätzlich induzierte Verkehre geben werde, weil die Kosten für die Logistik sanken, sei heute nicht abzuschätzen.

Abg. Dr. Tietze regt an, dass sich die CDU-Fraktion im Bund für die Rader Hochbrücke starkmachen solle. - Abg. Arp unterstreicht, dass Baumaßnahmen bisher nicht an einem Mangel an Geld, sondern an den Planungskapazitäten gescheitert seien.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu den Mehrkosten bei einem sechs- statt vierstreifigen Ausbau legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass diese 10 % bis 15 % betragen. Da die Mittel nicht aus dem Bedarfsplan kämen, sondern aus dem Etat für Umbau, Neubau und Ersatzbauten, sei eine Befassung des Bundestagshaushaltsausschusses nicht nötig. Am Geld werde es nicht scheitern. Der Engpass sei aus Sicht der Landesregierung die Zeitfolge. Es gelte, zuerst die verabredete Zeitplanung einzuhalten. Wenn es innerhalb dieser Zeitplanung die Möglichkeit gebe, auf sechs Streifen zu wechseln, dann - so nehme er die Diskussion wahr - habe er die Unterstützung der Mehrheit des Ausschusses für die entsprechende Erweiterung.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zum Modellprojekt E-Highway auf der A 1

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Umdruck 18/7270](#)

Staatssekretär Dr. Nägele führt in die Thematik ein und legt dar, dass Herr Schleier Leiter einer informellen Projektgruppe sei, die im Verkehrsministerium das Projekt E-Highway unterstütze, das vom Umweltministerium und vom Verkehrsministerium gemeinsam vorangetrieben werde. Zur Entstehung des Projekts führt er aus, zwei Projekte hätten den Zuschlag des Bundes bekommen, um als Modellprojekte zu zeigen, wie Strom beim Ausstieg aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe unterstützend wirksam sein können. In Schleswig-Holstein sei ein wesentliches Motiv der Teilnahme an dem Wettbewerb dabei auch gewesen, den Strom aus erneuerbaren Energien zu nutzen, um auch die Wertschöpfung in Schleswig-Holstein zu erhöhen und die Abschaltzeiten von Windkraftanlagen zu verringern. Die im Projekt zu verwirklichende Teststrecke habe eine Länge von 6 km pro Fahrtrichtung. In den USA und Skandinavien gebe es bereits Referenzstrecken für die Schaffung von Oberleitungsinfrastruktur. Für die Betriebsphase befinde man sich im Gespräch mit einer schleswig-holsteinischen Spedition, geplant sei, den Lübecker Hafen mit dem Umschlagstandort dieser Spedition zu verbinden und auf diesem Wege auszuprobieren, wie eine Kombination aus Verbrennungsmotor und elektrischem Antrieb über Speicher zur Reduktion von CO₂ und Stickoxiden beitragen könne.

Auf eine Frage des Abg. König zum Zeitplan legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass man bis November 2017 die baurechtlichen Voraussetzungen geschaffen haben wolle. Das Projekt solle bautechnisch Ende 2018 abgeschlossen sein. Es gebe keine maximale festgelegte Laufzeit, in den Vorbereitungen werde selbstverständlich auch das Thema Sicherheit berücksichtigt. Eine Gefahr durch sich überschlagende Pkw bei einer Oberleitungshöhe von 4,50 m halte er für äußerst gering. Zurzeit gehe man davon aus, dass fünf Lkw auf der Strecke fahren würden. Das sei das, was mindestens an Verkehren da sein werde. Die Infrastruktur an sich stehe aber allen Nutzern offen. Über Abrechnungsmodi für den bezogenen Strom werde man zukünftig noch zu diskutieren haben. Der Bund übernehme die Kosten inklusive der beim Land anfallenden Personalkosten. Projektträger sei formell die Kieler Fachhochschule, über die man auch entsprechendes Personal akquirieren werde.

Dass gar keine Planungskapazitäten beim Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr gebunden würden - so führt Staatssekretär Dr. Nägele auf eine Frage des Abg. Arp aus -, sei nicht ganz sicherzustellen. Man habe ein sehr sportliches Planungsprogramm, und der LBV verfüge über die straßenbautechnischen Kenntnisse. Es werde zusätzliches Personal eingestellt, möglich sei aber, dass in der Übergangsphase einzelne Beschäftigte zusätzliche Aufgaben in diesem Zusammenhang wahrnehmen. Man sehe nach Rücksprache mit den Beteiligten keine Einschränkung für andere Projekte, die im LBV in der Niederlassung Lübeck verfolgt würden. Das Projekt gehe nicht zulasten anderer Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein.

Zu von Abg. König angesprochenen möglichen Unfallszenarien und deren Berücksichtigung unterstreicht Staatssekretär Dr. Nägele, dass die Bundesanstalt für Straßenbau die Bauarbeiten intensiv begleite und mögliche Gefährdungsszenarien bereits durchgespielt habe, aufbauend auf Erfahrungen der bereits existierenden Strecken in Skandinavien und den USA.

Auf eine Frage des Abg. Magnussen zu der Auswirkung des Modellprojekts auf Lärmschutzmaßnahmen hebt Staatssekretär Dr. Nägele hervor, dass man sich in der Prüfung befinde, er führe Gespräche mit der Unteren Verkehrsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde. Die Erfahrung lehre, dass ein Wechsel von Verbrennungsmotoren zu Elektromobilität die Geräuschemissionen eher senke. Man habe Verständnis dafür, dass die Region aufgrund anderer Entwicklungen an dieser Stelle Lärmschutz haben wolle, man sehe sich in dem Zusammenhang nicht in der Pflicht, jedoch habe er selbst ein Schreiben an seinen Staatssekretärskollegen auf Bundesebene, Herrn Ferlemann, mit der Bitte gesandt, das Thema Lärmschutz in diesem Bereich vorzusehen. Beim Übergang in die Bundesinfrastrukturgesellschaft wolle die Landesregierung kein Projekt mehr beginnen, das bis zum Übergabezeitpunkt Ende 2019 nicht zu einem sinnvollen Übergabepunkt gebracht werden könne.

Auf Wunsch des Abg. König zur Weitergabe der Unterlagen im Hinblick auf mögliche Katastrophenszenarien sagt Staatssekretär Dr. Nägele zu, mit dem Aufgabenträger zu eruiieren, inwieweit die entsprechende Informationsweitergabe möglich sei.

Auf eine Frage des Abg. Vogel zur Gewinnung des Modellprojekts betont Staatssekretär Dr. Nägele, dass dies an der guten Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Umweltministerium und dem Einsatz der Mitarbeiter gelegen habe, die einen überzeugenden Antrag formuliert hätten. - Abg. Matthiessen weist auf die Forschungsarbeiten der Universität Flensburg zur Vorbereitung des Pilotprojekts hin.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Bericht der Landesregierung zur möglichen Reaktivierung der Stadtbahn
zwischen Uetersen und Tornesch**

Antrag der Abg. Johannes Callsen und Barbara Ostmeier (CDU)

[Umdruck 18/7307](#)

Staatssekretär Dr. Nägele weist einleitend zu der Thematik darauf hin, dass das Projekt nicht nachrangig behandelt werde. Es gebe viele Reaktivierungsprojekte in Schleswig-Holstein. Das Vorhaben sei - so führt Staatssekretär Dr. Nägele auf die in [Umdruck 18/7307](#) formulierte Frage aus - im Vorfeld vor Ort erörtert worden. Projekte würden dann in die Hand genommen, wenn vor Ort das Einvernehmen hergestellt sei. Wenn es eine vorbehaltlose Unterstützung in der Region gebe, trete man den Planungen näher. Den in Rede stehenden Schienenverkehr werde das Unternehmen NEG betreiben, das dem Land Kostenschätzungen vorgelegt habe, die einschließlich der Planungskosten für einen regelmäßigen Verkehr 2,5 bis 3 Millionen € betragen würden. Es gebe verschiedene Modelle der Reaktivierung. Man erwarte gewisse Entlastungen dadurch, dass Park-and-Ride-Nutzer dann nicht nach Tornesch führen. Es sei jedoch zurzeit noch zu früh, um Auswirkungen zu formulieren.

Auf eine Frage von Abg. Ostmeier zu den konkreten Gesprächspartnern legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass es ein Gespräch mit Herrn Bürgermeister Krügel und ein weiteres Gespräch mit beiden Bürgermeistern gegeben habe. NAH.SH führe darüber hinaus Gespräche mit den Akteuren in der Region. Auf die Geschichte des Projekts verweisend, weist Staatssekretär Dr. Nägele auf ein Gutachten aus dem Jahr 1997 zur Sinnhaftigkeit der Reaktivierung der Bahnstrecke hin. Zurzeit warte man auf ein Bekenntnis aus der Region.

Von Abg. Ostmeier auf den Zeitplan zur Verwirklichung des Projekts angesprochen, legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass er davon ausgehe, dass es sinnvoll sei, das Projekt mit einem Planfeststellungsverfahren zu begleiten. Derzeit liege seine Zeitschätzung bei vier bis fünf Jahren.

Abg. Vogel interessiert, wodurch Abg. Ostmeier den Eindruck gewinne, dass das angesprochene Projekt nicht auf der Prioritätenliste stehe. Darüber hinaus stellt er einige Fragen zur Eisenbahnkreuzungssituation auf der vorhandenen beziehungsweise zu reaktivierenden Strecke.

Abg. Ostmeier unterstreicht, dass das Projekt nicht erste Priorität habe, was man daran erkennen könne, dass andere Projekte vorgezogen worden seien.

Staatssekretär Dr. Nägele hebt hervor, dass das Projekt mit der gleichen Priorität behandelt werde wie andere im Landesnahverkehrsplan aufgelistete Projekte. Zwei Projekte würden herausragen, die von der letzten Landesregierung auf den Weg gebracht worden seien. So sei am Tag nach der Vereidigung der jetzigen Landesregierung bereits ein Fahrplan für die Strecke von Wrist nach Kellinghusen vorgelegt worden. Die Entscheidungen seien dort sehr weit fortgeschritten gewesen, alle Beteiligten hätten das Projekt damals unterstützt. Das andere Projekt sei die Bahn Hein Schönberg, bei der Vergleichbares gelte. Die Aktivierung einer Bahnstrecke in einem dicht besiedelten Gebiet erfordere, dass die Einschränkungen, die mit dem Bahnverkehr verbunden seien, durch ein öffentliches Interesse überwogen würden. Dazu gehöre auch die Frage, welche Auswirkungen das auf die übrigen Verkehre in der Region habe. Es müsse klar sein, dass mit der Reaktivierung der Bahnstrecke auch Einschränkungen verbunden seien. Die Investitionen könnten aus einem fortgeschriebenen GVFG finanziert werden, aber es bedürfe zunächst dieser Fortschreibung. Das GVFG ende im Jahr 2019, es sei Aufgabe des nächsten Landtages, über das Haushaltsrecht eine entsprechende Ermächtigung an die Landesregierung zu formulieren, dass dies fortgesetzt werden könne. Bei der Erarbeitung des Landesnahverkehrsplans für die Jahre 2018 und folgende werde dies dem Landtag wieder vorgeschlagen.

Auf eine Nachfrage des Abg. Vogel bestätigt Staatssekretär Dr. Nägele, dass es derzeit keine Anschlussfinanzierung für die GVFG-Mittel nach dem Jahr 2020 gebe, die jetzt schon sicher sei.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zur Situation im Regionalverkehr zwischen Hamburg und Westerland

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Umdruck 18/7370](#)

Zur Situation im Regionalverkehr führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass am 11. November 2016 die NOB als Betreiberin einer Fahrzeugflotte Wagen stillgelegt habe, da sich an einer Kupplung deutliche Risse gezeigt hätten und die Betreiberin keinen sicheren Verkehr habe gewährleisten können. Die Fahrzeuge würden seither Stück für Stück überprüft. Parallel habe es im Netz West einen Betreiberwechsel gegeben, seither sei die DB Regio mit Sitz in Kiel die Betreiberin. 90 Wagen seien aus dem Verkehr gezogen worden, die Deutsche Bahn habe 84 Altwaggons eingesetzt, die in unterschiedlichem Zustand seien und unterschiedliches Alter hätten. Zuzüglich der von der NOB bereits angemieteten Ersatzfahrzeuge stünden derzeit 108 Fahrzeuge zur Verfügung, um die 90 aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge zu ersetzen. Da die Kapazität der Ersatzfahrzeuge und der technische Zustand ein anderer sei, müssten diese Fahrzeuge deutlich häufiger in die Revision geschickt werden, was zu häufigeren Ausfällen führe. Entsprechend gebe es Probleme für die der Pendlerinnen und Pendler, bei den direkt betroffenen Fahrgästen gebe es jedoch auch einen äußerst gefassten Umgang mit der Situation. Die Reaktion der mittelbar Betroffenen - beispielsweise Unternehmerinnen und Unternehmer, die von Pendlerinnen und Pendlern abhängen - sei dramatischer. Zuletzt in der vergangenen Woche sei Minister Meyer selbst auf die Insel gereist und habe sowohl mit Sylter Unternehmern als auch mit der Pendelinitiative gesprochen. Er persönlich stehe ebenfalls im ständigen Kontakt, insbesondere mit den Pendlerinnen und Pendlern. Die Landesregierung wisse, dass viele Pendlerinnen und Pendler täglich den Weg über den Hindenburgdamm nutzen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Die bisher eingesetzten und jetzt überprüften Fahrzeuge könnten jedoch nicht ohne die Zustimmung von Gutachtern und derjenigen, die im Unternehmen für die Sicherheit zuständig seien, eingesetzt werden. Von der DEKRA und vom TÜV würden derzeit die Ursachen für die Schäden überprüft, es lägen aber noch keine abschließenden Ergebnisse vor. Derzeit gehe man davon aus, dass nach der Sommerpause ein Wiedereinsatz möglich sein werde, es sei aber kein genauerer Zeitraum zu nennen. Minister Meyer habe die DB Regio aufgefordert, ein Ersatzkonzept vorzulegen, aus dem auch betroffene Pendlerinnen und Pendler ersehen könnten, wann die Fahrzeuge wie eingesetzt würden. Dies sei einer der wesentlichen Aspekte der letzten Gespräche gewesen.

Man gehe davon aus, dass insgesamt durch ein strukturiertes Ersatzkonzept der Druck auf die Betroffenen zurückgehen werde.

Von Abg. Arp auf zusätzliche Problemlösungsmöglichkeiten angesprochen, führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass die Einflussmöglichkeiten des Landes begrenzt seien, da das Land selbst nicht Betreiber der Strecke sei. In diesem Zusammenhang weist er auf das auch durch den Landtag bestätigte Vergabeverfahren hin. Nun liege für achte Jahre die alleinige Verantwortung für den Betrieb der Strecke bei der DB Regio. Das Land selbst habe nicht die Möglichkeit, zum Beispiel Wagen zu bestellen. Dies sei Aufgabe des Unternehmens Deutsche Bahn, um die Verkehre aufrechtzuerhalten. Die Möglichkeit der Steuerung in einem Vertragsverhältnis bestehe durch vertraglich festgelegte Strafen. Das Land sei zugleich dabei, alle Möglichkeiten der Lösung zu prüfen. Der von Abg. Arp angesprochene Einsatz einer Fähre komme nicht in Frage, da es an der Südseite von Sylt keinen von Fähren anlaufbaren Hafen gebe. Der einzig zur Verfügung stehende Hafen sei Hörnum, dort gebe es jedoch im Moment keine Möglichkeit, Fährdienstleistungen abzuwickeln. Die theoretische Möglichkeit, die Insel Sylt über die Fährverbindung nach Röm zu erreichen, sei für Pendlerinnen und Pendler kein gangbarer Weg, da dieser sehr umständlich sei.

Die Frage nach der Möglichkeit, Konkurrenzunternehmen um Fahrzeuge zu bitten, beantwortet Staatssekretär Dr. Nägele dahin gehend, dass die Anzahl der unterschiedlichen Arten der Fahrzeuge, die im Moment im Netz West unterwegs seien, heute schon zu hoch sei. Jedes Fahrzeug habe eigene technische Eigenschaften. Die technischen Voraussetzungen der Wagen müssten bei der Kopplung berücksichtigt werden, darüber hinaus sei auch der Hindenburgdamm nicht für jede Form der Fahrzeuge geeignet. Doppelstockwagen könnten dort zum Beispiel vor dem Hintergrund der Windanfälligkeit dieser Wagen nur sehr eingeschränkt eingesetzt werden. Die Sicherheit gehe in jedem Fall vor. Man bemühe sich, im Gespräch mit allen Beteiligten die Probleme zu lösen. Die wichtige Frage sei, wann die Fahrzeuge wieder eingesetzt werden könnten. Im günstigsten Fall, wenn es kein strukturelles Problem in den Kuppungen der Fahrzeuge gebe, sei es möglich, dass bereits ab April einzelne Fahrzeuge der 90 stillgelegten wieder zum Einsatz kämen. Sollte man feststellen, dass es strukturelle Probleme gebe, sei eine kurzfristige Lösung so gut wie ausgeschlossen.

Abg. Vogt merkt an, dass die Landesregierung im Bereich der Kommunikation große Einflussmöglichkeiten habe, die sie nutzen sollte. Die Presseberichterstattung habe dazu geführt, dass sich der Minister des Themas stärker angenommen habe. Ihn interessiert, wie man mit baugleichen Wagen in der Bundesrepublik umgehe und ob eine Möglichkeit darin bestehen könne, Fernverkehrszüge im Nahverkehr einzusetzen, um die angespannte Situation etwas zu mildern.

Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, dass die letztgenannte Frage einer der wesentlichen Gesprächsinhalte mit der DB gewesen sei. Zu den vergleichbaren Fahrzeugen führt er aus, dass es die individuelle Betreiberverantwortung gewesen sei, die die NOB als Betreiberin veranlasst habe, die Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen. Darauf habe die Landesregierung keinen Einfluss. Weltweit seien circa 5.000 Fahrzeuge dieser Baureihe in Betrieb. Es gebe keine Erkenntnisse darüber, ob bei anderen Fahrzeugen ähnliche Probleme aufgetreten seien. Es sei eine Aufgabe der Gutachter, an dieser Stelle auch in das System Einblick zu nehmen. Zur Kommunikation legt er dar, dass diese mehrere Aspekte habe. Für die Kommunikation mit der Öffentlichkeit habe man die Hoffnung, dass die NAH.SH gemeinsam mit der Landesregierung hinreichend umfangreich über die Situation informiere. Das werde über verschiedene Kanäle durchgeführt. Die Kommunikation in den Fahrzeugen sei Aufgabe der Betreiberin. Auf den Bahnhöfen sei es Aufgabe des Infrastrukturbetreibers, in dem Fall der DB Station und Service. Die Landesregierung fordere bei beiden eine bessere Kommunikation ein. Das Thema Kommunikation kehre zudem immer wieder. Die NAH.SH habe bereits durchgesetzt, dass in kritischen Zeiten Personal zusätzlich auf den Bahnhöfen zur Verfügung stehe, um Informationen analog weiterzugeben, wenn die digitale Informationsweitergabe über Smartphones oder die Anzeigesysteme nicht funktioniere.

Abg. Vogt legt dar, dass es ihm um die Kommunikation in der Öffentlichkeit, aber auch um die Kommunikation der Beteiligten untereinander gehe. - Abg. Dr. Tietze unterstreicht, dass er die Situation für besorgniserregend halte. Er selbst sei bei einigen Gesprächen dabei gewesen. In der Region werde anerkannt, dass eine klare Kommunikation stattfinde. Die Situation sei gegebenenfalls Anlass, die bisherige Ausschreibungspraxis zu überdenken. Er unterstreicht, dass auch bei einem Ersatzverkehr darauf zu achten sei, dass die entsprechend eingesetzten Wagen pünktlich und sauber seien und über funktionierende Toiletten verfügten. Zum Thema Barrierefreiheit plädiert er dafür, auch individuelle Lösungen zu suchen. Ihn interessiert, ob geprüft worden sei, dass Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer gegebenenfalls das Sylt-Shuttle Plus benutzen könnten.

Im Zusammenhang mit den Ausführungen zur Barrierefreiheit des Abg. Dr. Tietze räumt Staatssekretär Dr. Nägele ein, dass für mobilitätseingeschränkte Menschen der Transport auf die Insel Sylt im Moment schwierig sei. Es gebe eine Zentrale, in der man sich als mobilitätseingeschränkter Passagier melden könne. Dann werde der Transport garantiert. Die Fahrzeuge des Sylt-Shuttle Plus seien alle barrierefrei, im Gegensatz zu den Regelzügen der Marschbahn, die nicht alle barrierefrei seien. Bedauerlicherweise habe die Landesregierung nur begrenzt Einflussmöglichkeiten auf das teilweise sehr alte Wagenmaterial. Auf eine Nachfrage des Abg. Dr. Tietze zur Möglichkeit der kostenfreien Mitnahme von mobilitätseingeschränkten Passagieren im Sylt-Shuttle Plus bejaht Staatssekretär Dr. Nägele diese.

Staatssekretär Dr. Nägele führt auf mehrere Anmerkungen der Abg. König und Arp aus, dass die Entscheidung, die entsprechenden Wagen zu beschaffen, nicht von der derzeitigen Landesregierung getroffen worden sei. Man bemühe sich, den damit verbundenen Imageschaden und die tatsächlichen Probleme für die Pendler bestmöglich zu beheben. Entgegen der Aussage von Abg. Arp vergebe man keine Monopole, sondern schließe Verträge ab, um Monopole zu verhindern. Es gebe einen über acht Jahre gültigen Vertrag, der Vertragsstrafen und auch Einflussmöglichkeiten vorsehe. Er plädiert dafür, dass sich die Abgeordneten mit den Details des Vertrags beschäftigen sollten, bevor Vorschläge gemacht würden, die der Vertrag ausschließe.

Eine Anmietung von Wagen - eine weitere Frage des Abg. König - sei schwierig, zumal die Wagen zu den vorhandenen Lokomotiven passen müssten. Dies sei eine Frage, die durch Techniker besser zu beantworten sei. Er unterstreicht, dass man bereits jetzt 108 Fahrzeuge zum Ersatz der 90 ausgefallenen Fahrzeuge im Netz einsetze. Diese seien ausreichend, um einen Verkehr mit einer Pünktlichkeitsquote zu gewährleisten, die höher sei als in vielen anderen Netzen in Schleswig-Holstein. Er appelliert, durch Diskussionen im Landtag die Situation nicht schlechter darzustellen, als sie tatsächlich sei. Er erlebe, dass Urlauber viel Verständnis für die Ausnahmesituation hätten, in der man sich befinde.

Auf eine Frage des Abg. König zu den Kosten der Wagen stellt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass diese von den Betreiberunternehmen getragen würden. Inwieweit NOB und Regionalbahn Schleswig-Holstein sich an der Stelle einigen würden, sei nicht von NAH.SH, dem Besteller der Verkehre, zu beeinflussen. Es gebe mehrere beteiligte Unternehmen, unter anderem das Unternehmen Paribus als Bereitsteller der Fahrzeuge, sowie die Unternehmen NOB und Regionalbahn Schleswig-Holstein als Betreiber. Innerhalb dieses Vertragskonstrukts bedürfe es der Lösung der Kostenfrage. NAH.SH bewerbe den Nahverkehr in Schleswig-Holstein, darüber hinaus sei keine eigenständige Kampagne geplant, zumal derzeit noch nicht absehbar sei, wann die Probleme tatsächlich in den Griff zu bekommen seien. Bei der Infrastruktur gebe es hin und wieder Baustellen, aber aus Sicht des Aufgabenträgers auch eine überdurchschnittlich hohe Pünktlichkeitsquote beim Syltverkehr. Insofern sei derzeit kein sehr großes Infrastrukturproblem vorhanden. Ein permanentes Problem bestehe durch die zeitlichen Kollisionen mit dem Autozug und der bedauerlicherweise europarechtlich festgeschriebenen Priorität von Fern- und Güterverkehren gegenüber dem Nahverkehr. Das führe dazu, dass der Regionalverkehr hin und wieder zurückstecken müsse. Man sei mit dem Infrastrukturbereitsteller, DB Netze, immer wieder im Gespräch, um die Infrastruktur auf dem Hindenburgdamm und im zuleitenden Bereich zu optimieren. Dazu gehöre auch die Forderung, dass es in der zeitlichen Perspektive einen zweigleisigen Ausbau der Strecke gebe.

Von Abg. König auf das Schreiben der Bürgermeister der Insel Sylt angesprochen, führt Staatssekretär Dr. Nägele aus, dass dies aus Sicht der Landesregierung ein Alarmsignal sei, das aber überholt sei, weil sich die Situation bereits jetzt verändert habe. Mit dem Fahrplanwechsel zum 12. Dezember 2016 habe es eine schlagartige Verbesserung der Verkehre gegeben. Daher sei auch der tägliche Newsletter zum Ende des Jahres zunächst eingestellt worden. Nachdem aber das Betreiberunternehmen DB Regionalverkehr die Zuverlässigkeit nicht habe aufrechterhalten können, seien die täglichen Informationen wieder eingeführt worden.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Elbvertiefung

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

[Umdruck 18/7393](#)

Einleitend zu seinem Berichtsantrag legt Abg. Vogt dar, dass man das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Kenntnis genommen habe, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar sei. Es gebe neue Auflagen, umfangreiche Nachbesserungen bei der Planung müssten vorgenommen werden. Ihn interessiere, inwieweit sich die Forderung des Bundesverwaltungsgerichts nach mehr Ausgleichsflächen auf Schleswig-Holstein auswirke, und die Einschätzung der Landesregierung zu den Auswirkungen auf die Entwicklung des Hafens.

Staatssekretär Dr. Nägele legt dar, dass im Koalitionsvertrag bereits festgehalten sei, dass die die Regierung tragenden Parteien den Hamburger Hafen und die damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen trügen. Das Urteil sei aus diesem Grund mit Sorge von der Landesregierung zur Kenntnis genommen worden, in seinen letzten Auswirkungen sei es jedoch noch nicht zu beurteilen. Auch die Frage, ob ein Mehr an Ausgleichsflächen notwendig sei, könne ohne Kenntnis der schriftlichen Urteilsbegründung nicht beantwortet werden. Das Gericht habe bis zu einem halben Jahr Zeit, die Urteilsbegründung vorzulegen. Die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens sei für Schleswig-Holstein groß. Deshalb habe man angeboten, das Land Hamburg so weit wie möglich zu unterstützen. Tatsächlich würden bereits erste Gespräche mit Niedersachsen bezüglich der Elbe geführt. Die Frage, welche Flächen als Ausgleichsflächen geeignet sein könnten, bedürfe der Beantwortung durch die Experten des Umweltministeriums.

Auf eine Nachfrage des Abg. Vogt legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass Planungskapazitäten des Landes nicht in größerem Umfang in Anspruch genommen werden müssten, da es eine Frage der Naturschutzbeurteilung sei, inwieweit sich Flächen eignen, für deren Beantwortung im Zweifel das Umweltministerium, das Landesamt für Küstenschutz und Natur oder das Landesamt für Umwelt und ländliche Räume zuständig seien.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung zu einem Förderfall

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Umdruck 18/7394](#)

Einstimmig beschließt der Ausschuss auf Antrag der Fraktion der PIRATEN, dass zu diesem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll angefertigt werden soll.

Abg. Dudda: Erst einmal bedanke ich mich bei allen Kollegen für die gastfreundliche Aufnahme in diesem mir sonst fremden Ausschuss und möchte auch erklären, warum es zu dem Antrag von uns gekommen ist. Ich möchte einleitend ein paar Bemerkungen zur Gemeinde Hemmingstedt mit ihren knapp 2.800 Einwohnern verlieren, wo es zu einer Flut von Gewerbeanmeldungen unter derselben Anschrift gekommen ist, nämlich 151 Stück - Scheinselbstständigkeit, wie sich ergeben hat, wie das Finanzamt festgestellt hat, wie die Rentenversicherer festgestellt haben, die AOK festgestellt hat und auch die Finanzkontrolle Schwarzarbeit vom Hauptzollamt Itzehoe. Der dabei angerichtete Schaden trifft die Arbeitnehmer, denen die Löhne nicht ausgezahlt wurden, und es betrifft mindestens eine halbe Million Euro an Sozialabgaben. Das allein ist schon nicht schön. Aber wenn es dann ein Unternehmen betrifft, das vom Land auch mit erheblichen Geldmitteln gefördert wird, dann ist die Frage, ob die Förderung auch rechtmäßig gelaufen ist, mehr als berechtigt. Dann muss darüber gesprochen werden.

Ich will vorbehaltlich schon einmal mitteilen, dass ich an den Unternehmensinterna überhaupt nicht interessiert bin, dass es also auch nicht notwendig ist, hier Unternehmensinterna über das hinaus preiszugeben, was ohnehin im öffentlichen Genehmigungsverfahren, ohnehin in der öffentlichen Berichterstattung und ohnehin aus meiner Kleinen Anfrage, die auch Anlass war, diesen Bericht zu erbitten, bekannt ist. Das wollte ich nur vorausschicken. Es hat sich dann ergeben, dass eine gewisse Anzahl von Arbeitsplätzen an die Förderung geknüpft war. Aus der Kleinen Anfrage und aus anderen öffentlich zugänglichen Erkenntnissen hat sich ergeben, dass durchweg die angestrebte Anzahl von Arbeitsplätzen nicht erreicht worden ist und auch wohl nicht erreicht werden kann. In den Antworten - öffentlich, wie auch bei mir in der Kleinen Anfrage - gibt es eine Divergenz zu dem Thema, wann ein sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplatz dauerhaft eingerichtet ist. Da gibt es im Ministerium die Meinung, wie ich sie aus E-Mails kenne oder wie ich sie auch aus der Antwort kenne, dass man von einem Durchschnittswert über den Förderzeitraum ausgeht, während es in den Förderbestim-

mungen klipp und klar „dauerhaft“ heißt. Da wird nicht von Durchschnittswerten gesprochen. Vor dem Gesamthintergrund ist es wichtig, dass das Land dieses Fördergeld ganz besonders sorgfältig und besonders korrekt vergeben hat, damit nicht der Eindruck entsteht, dass hier durch Fahrlässigkeit das andere, was ich vorausgeschickt habe, auch begünstigt wurde. Vor dem Hintergrund war es mir ein Bedürfnis, von Herrn Minister Meyer oder von Herrn Staatssekretär Nägele zu hören und zu erfahren, wie denn das Genehmigungsverfahren dazu gelaufen ist.

Staatssekretär Dr. Nägele: Wir reden hier über einen Förderfall, der uns jetzt schon geraume Zeit beschäftigt. Die Förderentscheidung, die Rechtsgültigkeit des Förderbescheides, stammt aus dem Jahr 2011. Ich persönlich habe Verantwortung seit dem 13. Juni 2012. Das heißt, die Rechtskraft hat zu diesem Zeitpunkt bestanden. Wir haben bei begünstigenden Entscheidungen keine Möglichkeit, über eine nachträgliche Änderung von Regeln diese Entscheidung wieder zurückzuholen. Das heißt, wir haben einzig die Möglichkeit, bei Verwaltungsentscheidungen darauf zu achten, ob die zu diesem Zeitpunkt der Entscheidung zugrundeliegenden Regeln eingehalten werden oder nicht. Wir nehmen die Informationen sehr, sehr ernst, die wir über die Beschäftigungssituation in diesem Unternehmen, aber auch insgesamt in dieser Branche bekommen. Das Thema gute Arbeit ist für die Landesregierung kein Symbol. Das haben wir auch dadurch deutlich gemacht, dass wir die Förderregeln für die Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur in Schleswig-Holstein zunächst ausgesetzt haben, das Thema gute Arbeit verankert haben, unter anderem dadurch, dass wir Leiharbeitsplätze bei der Berechnung von Arbeitsplatzeffekten ausgeschlossen haben, und sie erst dann wieder in Kraft gesetzt haben. Gute Arbeit ist für uns ein Schlüssel. Sie haben einen Fall auf die Tagesordnung setzen lassen, der in einer Branche stattfindet, die sich insgesamt dadurch auszeichnet, dass die Menschen, die dort arbeiten, selten wohldotierte, dauernde Arbeitsverhältnisse haben. Auch vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung, gestützt von der Koalition, explizit Beratungsstrukturen aufgebaut, um mobile Arbeitnehmer aus EU-Ländern bei der Wahrnehmung ihrer Rechte zu unterstützen. Das gilt auch für die 151 Fälle, von denen Sie jetzt gesprochen haben. Wir unterstützen den Bund und die Sozialversicherungen bei der Überprüfung dieser Elemente guter Arbeit dort, wo es uns möglich ist.

In diesem Förderfall ist es so, dass im Jahr 2011 eine Förderentscheidung ergangen ist. Wie das häufig der Fall ist, ist die Förderentscheidung nicht für einen Konzern oder eine Unternehmensgruppe gefallen, sondern für einen Teilbetrieb. Das ist ein übliches Verfahren. Die Auflagen des Förderbescheides gelten für den Teilbetrieb. Teil dieser Auflagen ist ein Arbeitsplatzziel. Dieses Arbeitsplatzziel ist mit 42 Arbeitsplätzen angegeben. Sie haben die rechtmäßige Förderung und die Interpretation des Arbeitsplatzzieles angesprochen. Da wir mit Bundesgeld arbeiten - die Hälfte der Mittel sind Bundesmittel -, gelten die bundesgesetz-

lichen Regelungen. Das ist niedergelegt in dem Rahmenplan zur Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Dort ist explizit geregelt, dass erst in einem rückblickenden Verfahren geklärt wird, ob über die fünf Jahre des Förderzeitraumes die Arbeitsplatzziele eingehalten wurden. Der Hintergrund dieser Regelung ist, dass häufig erst Investitionen dazu führen, dass Produktionen beginnen. Das heißt, im ersten oder zweiten Jahr wird regelmäßig das Ziel nicht erreicht, dafür wird es im Weiteren überschritten. Der Regelgeber, der Bund, möchte mit diesem Instrument erreichen, dass nicht Investitionen verhindert werden, weil nicht von Tag eins an produziert wird. Das ist das, was wir als Mitnahmeeffekte bezeichnen, die wir gerne ausschließen möchten.

Wir haben Kenntnis, dass bei den Regelmeldungen des Unternehmens die Arbeitsplatzziele nicht erreicht sind. Der für uns maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung ist aber der 30. September 2017. Dann findet die letztmalige Prüfung statt: Hat das Unternehmen die Arbeitsplatzziele durchschnittlich nicht erreicht, werden wir die Mittel zurückfordern. Dass das nicht unüblich ist, können wir gern in vertraulicher Sitzung bei der Nennung anderer Förderfälle dokumentieren. Wir fordern die Mittel zurück, wenn die Auflagen des Förderbescheides nicht erreicht sind, und in diesem Fall wäre das dann der Fall, wenn wir dieses am 30. September feststellen.

Es ist für uns ein großes Problem, dass die damalige Landesregierung Leiharbeitsplätze und Dauerarbeitsplätze gleichgesetzt hat. Das führt dazu, dass das Unternehmen auch Leiharbeiterinnen und -arbeitnehmer, die dauerhaft und sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind, anführen kann. Das ist eine Entscheidung - ich habe vorhin über die Bestandskraft des Förderbescheides gesprochen -, die wir leider nicht werden rückgängig machen können. Für uns war das eine Lehre. Sie kennen die Entscheidung, dass wir künftig nur sozialversicherungspflichtige Dauerarbeitsplätze, die dauerhaft besetzt sind, als solche anerkennen. Ich hoffe, dass diese Form der Förderpolitik die Unterstützung des Hohen Hauses hat.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Ich hatte noch versäumt, Frau Cremer bei uns zu begrüßen. - Herzlich willkommen.

(Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da bin ich mal gespannt!- Zuruf Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Abg. Arp: Da musst du nur einmal zuhören. - Herr Staatssekretär, ich bin ein bisschen verwundert. Wir tagen hier öffentlich, und wir haben Medien hier, und Sie sagen, das sei in dieser Branche so üblich, das sei also nichts Ungewöhnliches. Da stellen Sie eine ganze Branche unter Generalverdacht. Ich finde, davon sollten Sie sich distanzieren. So ist es eben rüberge-

kommen, und ich finde, dass es die Branche nicht verdient hat, dass sie in Generalverdacht gerät. Es gibt in jeder Branche - das soll es sogar unter Politikern geben - das eine oder andere schwarze Schaf, aber deshalb darf man nicht alle unter Generalverdacht stellen.

Sie sind jetzt seit fünf Jahren im Amt. Sie haben gesagt, das sei vor Ihrer Zeit. Ich weiß auch gar nicht, ob und in welcher Form die von Herrn Dudda erhobenen Vorwürfe - - Ich kann die nicht nachvollziehen. Aber seit wann sind Ihnen denn diese Umstände, von denen der Kollege Dudda gesprochen hat, bekannt? Was haben Sie erfahren, und was haben Sie seither darin unternommen?

Staatssekretär Dr. Nägele: Herr Abgeordneter, zum einen: Ich habe keineswegs einen Generalverdacht ausgesprochen. Ich habe nur das, was uns bekannt ist, noch einmal bestätigt. Es war gut, dass diese Landesregierung einen Mindestlohn eingeführt hat, weil insbesondere in dieser Branche bisher Gehälter bezahlt werden - das ist auch nichts, was ehrenrührig ist, sondern es ist tatsächlich der Fall -, die unter dem liegen, was wir mit Blick auf gute Arbeit als mindestens notwendig erachten. Das ist einfach eine Feststellung. Dass in dieser Branche Saisonkräfte besonders wichtig sind, dass in dieser Branche auch das Thema Leiharbeit eine besondere Rolle spielt, ist auch nichts, was einen Generalverdacht formuliert. Das heißt nur, dass die Beschäftigten dort nach unseren Maßstäben nicht gut beschäftigt sind. Das hat mit der Wettbewerbssituation zu tun, das hat mit den Merkmalen der Branche zu tun, aber ich muss sie nicht gutheißen. Damit spreche ich aber keinen Generalverdacht aus. Das ist der eine, der wesentliche Teil der Antwort.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Und der zweite Teil?)

- Ich will dann doch auch auf den zweiten Punkt eingehen. Auch Staatssekretäre und Mitarbeiter lesen Zeitung. Auch wir schauen fern. Bei unseren Überprüfungen in dem Unternehmen, das wir fördern - und zwar ist das nur der Logistikteil eines Unternehmens, das im Bereich Produktion von Lebensmitteln arbeitet -, bei diesem Teil, diesem Logistikteil, haben sich für uns keine aktenkundigen Erkenntnisse über die von dem Abgeordneten Dudda geschilderten Beschäftigungsformen ergeben. Ich muss sehr vorsichtig formulieren, weil wir den von uns geförderten Unternehmensteil untersuchen und nicht die gesamte Unternehmensgruppe oder den Konzern. Es mag ein Vorwurf sein, dass wir das nicht tun. Ich möchte das aber an einem Beispiel deutlich machen: Wenn wir ein Unternehmen - einen großen Flurförderfahrzeughersteller aus Schleswig-Holstein - bei einer Investition unterstützen, und dieser Flurförderfahrzeughersteller hat Außenstellen im ganzen Bundesgebiet und weltweit, weil dort die Serviceeinrichtungen angesiedelt sind, erstreckt sich die Förderung auf den Standort, auf den Betrieb dort, und nicht auf alle Unternehmensteile. Insoweit haben wir nur einge-

schränkte rechtliche Möglichkeiten der Überprüfung. Dennoch nehmen wir die mediale Berichterstattung sehr ernst. Wir haben uns - soweit es möglich war - mit Gewerkschaften, mit den zuständigen Behörden kurzgeschlossen. Wo wir die Möglichkeit haben, illegale Beschäftigung, so sie aktenkundig ist, durch Instrumente der Landesregierung zu verhindern, werden wir das tun. Es ist aber eine sehr vorsichtige Formulierung. Ich habe die medialen Berichte zur Kenntnis genommen; nur im Zusammenhang mit dem Förderfall, über den wir heute sprechen, gibt es keine aktenkundigen Erkenntnisse.

Vorsitzender: Vielen Dank. Bevor ich dem Kollegen Dudda das Wort erteile, möchte ich eine Besuchergruppe von der Kinderstadt Stormini begrüßen. - Herzlich willkommen, schön, dass ihr da seid. Ihr habt ein komplexes Thema erwischt, das wir gerade beraten. Ich hoffe, ihr bekommt trotzdem einen guten Eindruck vom Ausschuss. Das war das Stichwort: Jetzt hat der Kollege Dudda das Wort.

Abg. Dudda: Es ist ja zutreffend, Herr Staatssekretär, dass das Ministerium sich mit allen ausgetauscht hat. Einer dieser Austausche liegt mir vor, das ist nämlich der Austausch mit der Journalistin Frau Pölitz von Frontal 21. Da ist etwa sehr Interessantes, da geht es auch um den Punkt, den Sie gerade angesprochen haben, ob es ein Teilunternehmen ist oder das ganze Unternehmen, über das wir reden. Da wird auf eine E-Mail - ich kann sie Ihnen auch gern herüberreichen - geantwortet: „Das Unternehmen hatte zum Zeitpunkt der Förderung 2011 keine Arbeitsplätze. Die einzelbetriebliche Investitionsförderung diente der Errichtung einer Betriebsstätte. Damit verbunden wurde die Auflage zur Schaffung von 42 neuen sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen.“ - Das Problem ist - das wissen wir aus einem Artikel im „Hamburger Abendblatt“ -, das die Firma schon 2010 genau diesen Unternehmenszweig mit 35 Beschäftigten betrieben hat. Das hätte doch zumindest Skepsis auslösen müssen, ob dann der beantragte Förderbescheid überhaupt so hätte gewährt werden dürfen. Das ist eine Frage, die ich stelle.

(Dr. Andreas Tietze [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da musst du de Jager fragen!)

Vorsitzender: Das Wort hat der Herr Staatssekretär, und auch nur der. Für unsere Besucher von Stormini möchte ich sagen: Es ist nicht üblich - auch hier nicht, nicht, dass ihr einen falschen Eindruck bekommt -, dass man hereinrufen darf. Das darf man in der Schule nicht und hier auch nicht. Das wissen die Kollegen eigentlich auch. - Herr Staatssekretär, Sie haben das Wort.

Staatssekretär Dr. Nägele: Herr Abgeordneter Dudda, das ist eine Frage, mit der wir uns intern selbstverständlich beschäftigen. Die Frage, wann eine Betriebsstätte ein eigenständiger

Unternehmensteil ist, ist eine, die wir immer wieder aufrufen. Es gab in der jüngeren Vergangenheit als Beispiel die möglichen Investitionen eines großen Unternehmens rund um Lübeck, wo die Frage, was eine Betriebsstätte ist und ab wann ich fördern kann, eine ganz entscheidende ist. Ich bin darauf angewiesen, die Aktenlage, die mir aus dem Jahr 2011 übergeben ist, zu beurteilen. Wir haben das nach bestem Wissen und Gewissen getan. Wir haben keine Erkenntnis, dass tatsächlich ein Unternehmen existiert hat, das 35 Beschäftigte hatte, aber zum Zeitpunkt der Antragstellung oder zum Zeitpunkt des Beginns der Förderung tatsächlich mit der Angabe Null arbeitet. Wenn dem so wäre, wäre das ein Delikt, das eigenständiger Untersuchung bedarf. Wir haben keine Anhaltspunkte, dass es tatsächlich so ist. Aber inwieweit ein Unternehmen mit verschiedenen Standorten daraus unterschiedliche Betriebsstätten macht, ist zunächst nicht von uns zu beurteilen. Die Förderentscheidung ist durch die damalige Landesregierung gefallen. Das ist etwas, was in der Kontinuität von Regierungen von uns übernommen wird. Wir können aber in die Details der damaligen Entscheidung nicht hineinschauen.

Abg. von Pein: Ich möchte einmal kurz auf den Kollegen Arp eingehen und die Behauptung, es wäre jetzt eine pauschale Beurteilung der ganzen Branche: Es gibt ja Erkenntnisse des DGB und von anderen Einzelgewerkschaften zu diesem Thema noch und nöcher. Es ist bekannt, eigentlich eine allgemeine Erkenntnis, dass wir dort Probleme mit Werkvertragsarbeitnehmern, mit Scheinselbstständigkeit und mit prekärer Beschäftigung haben, auch was die Wohnbedingungen angeht. Das können wir auch auf andere Branchen beziehen. Das heißt nicht, dass alle das so machen, aber dass es schwarze Schafe gibt, das ist hinlänglich bekannt.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Einige, aber nicht die ganze Branche!)

- Nein, natürlich nicht. Dass man die Probleme an der Stelle aber auch benennen muss, ist doch wohl klar. Man darf es auch nicht wegre-den.

Meine Frage geht in folgende Richtung: Herr Staatssekretär, Sie haben ja gesagt, sollte jetzt auch in der Nachbetrachtung und der Prüfung festgestellt werden, dass die Förderkriterien nicht so eingehalten wurden, wie sie festgelegt waren, dass dann auch zurückgefordert wird. In der Antwort auf die Kleine Anfrage des Kollegen Dudda ist das auch anhand von Sachstandsberichten, Unterlagen, und so weiter belegt. Wann ist der Punkt, wo man feststellen kann, ob das eingehalten wurde, und wie würde man dann die eventuelle Rückzahlung - - Wie würde man das herausfinden? Das würde mich interessieren. Noch eine Anmerkung zu den Zeitpunkten, über die wir hier reden: Es ist vielleicht ganz interessant zu wissen, dass noch im Mai 2011 auch der damalige Ministerpräsident Peter Harry Carstensen vor Ort war, auch mit entsprechend pressewirksamer Vertretung, und auch diesen Ort noch einmal gelobt hat. Auch

da hätte man vielleicht, wenn 2010 schon etwas bekannt war, das vielleicht auch mit einfließen lassen können. Das ist nicht passiert.

Staatssekretär Dr. Nägele: Danke schön, Herr Abgeordneter. Der Zeitraum, den wir betrachten, ist vom Beginn des Abschlusses der Investition - fünf Jahre plus drei Monate. In diesem Zeitraum muss durchschnittlich das Arbeitsplatzziel erreicht sein. Wir haben einen jährlichen Berichtsmodus, den wir mit Vor-Ort-Untersuchungen durch die Investitionsbank begleiten. Die Erkenntnis dieser jährlichen Meldungen ist ein schwankender Aufbau von Dauerarbeitsplätzen. In vertraulicher Sitzung bin ich gern bereit, Ihnen die Informationen, die wir von der Investitionsbank haben, zur Verfügung zu stellen. So weit kann ich aber sagen, dass wir mit dem Aufbau der Arbeitsplätze in der Form nicht zufrieden sind. Wir haben vergleichbare Fälle in Schleswig-Holstein, in denen wir Mittel ganz oder teilweise zurückfordern. Es gibt dort klare Regeln, die der Bund vorgibt, wie wir bei der Rückforderung vorzugehen haben. Wir werden uns an Recht und Gesetz halten.

Abg. Matthiessen: Ich fand, das ist wieder einmal so eine CDU-Floskel, wir sollten niemanden unter Generalverdacht stellen.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Das ist keine Floskel, das ist ernst gemeint!)

Ich finde es völlig weltfremd. Wir wissen doch, wo die Pappenheimer sitzen. Das ist die Wach- und Schließgesellschaft, das ist Gebäudereinigung, das ist Paketauslieferung, das ist die Schlachthofbranche, mit der sich der Umwelt- und Agrarausschuss gesondert wegen der dort herrschenden Leiharbeit als Norm der Aufgabenerledigung beschäftigt. Gemüseverarbeitung und -erzeugung gehören auch dazu. Das ist nun einmal schwierig. Ich habe in meiner Kindheit jedenfalls Kohl geschnitten, bei dem in den Blattachsen vereistes Wasser stand. Das ist nicht einfach. Dafür Leute zu finden, auch saisonal, ist schwierig. Das zieht natürlich solche schwierigen Arbeitsverhältnisse nach sich. Ich finde es - das wollte ich noch einmal sagen - völlig weltfremd, dann zu sagen, wir dürften niemanden unter Generalverdacht stellen. Natürlich kennen wir die Branchen, die Probleme mit sich bringen, und können sie bezeichnen. Und ein Politiker darf dort doch die Augen vor der Realität nicht verschließen. Wie soll auch zum Beispiel das Hauptzollamt da vorgehen? - Die gehen doch nicht irgendwie zu Rheinmetall oder sonst irgendwohin, die gehen natürlich zu Branchen, von denen sie wissen, dass da entsprechend etwas los ist.

Abg. Dudda: Ich will noch einmal einen Versuch unternehmen, etwas darzustellen. Nicht nur die „Hamburger Morgenpost“ hat darüber berichtet, dass die Firma schon länger Arbeitsverhältnisse hat, sondern das ergibt sich auch aus den Listen, die Sie ja von der Firma zuge-

schickt bekommen. Das sind geschwärzte Listen, was die Namen betrifft, über die tatsächliche Anzahl von Arbeitskräften. Ich will einmal zitieren: Im Oktober 2014 waren das 37, im November 35, im Dezember 2014 34. Das steht immer auf geschwärzten Listen, auf denen man auch erkennen kann, dass Mitarbeiter seit 2009 im gleichen Betrieb beschäftigt sind, wo eigentlich keine Mitarbeiter hätten beschäftigt sein dürfen. Das hätte man also auch erkennen können. Meine Frage ist jetzt die: Wenn dieses Ziel, im Mittel 42 Arbeitsplätze zu erreichen, noch erreicht werden soll, wie hoch ist dann die Zahl der Arbeitskräfte, die jetzt bis zum 30.06. - das ist der Ablauf der Förderung, und Berichtspflicht bis zum 30.09. - eingestellt werden müssen?

Staatssekretär Dr. Nägele: Die Frage der Zahl der Arbeitskräfte ist eine, die wir zum 30.09.2017 beurteilen werden. Die Meldungen kenne ich. Ich habe gesagt: Ich gebe auch gerne die Informationen an den Ausschuss weiter, aber nur in vertraulicher Sitzung, weil es keine öffentlichen Informationen sind. Ich habe meine Sorge artikuliert, dass dieses Ziel möglicherweise nicht erreicht werden wird. Das ist aber Aufgabe des Unternehmens, selbigen Nachweis zu führen - zum 30. September 2017. Es gilt für die Zählung der Stand zum Zeitpunkt der Antragstellung. Wenn das Unternehmen im Vorgriff auf die Investition, nämlich die Errichtung einer Logistikhalle, bereits Personen eingestellt hat, zählen die am Ende mit dazu. Das heißt, das wird das im Unternehmen zum 30.09. nachweisen müssen. Alles, was wir jetzt dazwischen machen, ist ein Stand, den ich Ihnen gern gebe. Herr Abgeordneter, Sie wissen, dass wir an dieser Stelle offen sind. Das gilt aber auch da: Auch wenn es öffentliche Kritik an einem Unternehmen gibt, hat dieses Unternehmen das Recht, dass Betriebsgeheimnisse geschützt sind. Sie haben das Recht, alle Betriebsgeheimnisse zu erfahren. Sie haben die Möglichkeit, alle Unterlagen einzusehen. Da sind wir sehr offen und gern bereit, alle Bücher offenzulegen. Unser Interesse ist, dass dieser Fall ordentlich aufgeklärt wird. Unser Interesse ist, dass in Schleswig-Holstein die Beschäftigten nach Recht und Gesetz bezahlt werden, dass sie nach Recht und Gesetz eingesetzt werden und dass wir ein Land der guten Arbeit sind. Diese Stellschrauben stellen wir mit Ihnen gerne.

Abg. Matthiessen: Wir haben es da tatsächlich auch mit einer Problembranche zu tun. Das hatte ich vorhin schon ausgeführt. Ich möchte aber noch einmal darauf aufmerksam machen, dass diese Koalition im Koalitionsvertrag die einzelbetriebliche Förderung sehr problematisiert hat.

(Hartmut Hamerich [CDU]: Aber weiterführt!)

Man hatte den Eindruck in den CDU-Zeiten, dass am Nachmittag bei der Jagdgesellschaft darüber geschnackt wird, und eine Woche später kommt ein Förderbescheid.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Hallo? Vorsicht! Das muss man mal beweisen!)

Es wurden Kühllogistiker gefördert, die kriegten auch einen neuen Schockfroster, der war aber keineswegs eine technische Innovation, sondern das, was am Markt war. Natürlich führt das zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Kühllogistikern, die diese Einzelbetriebliche nicht haben. Ich weiß, dass alle Parteien hier im Landtag das sehr kritisch beurteilt haben, auch in der Nachschau, auch die FDP und auch die PIRATEN. Die Grünen haben dann im Koalitionsvertrag durchgesetzt, dass die einzelbetriebliche Förderung hier völlig neu aufgestellt wird in Schleswig-Holstein.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Abgeschafft, habt ihr geschrieben!)

Wir haben es da noch mit dunklen Resten der CDU-Ära zu tun.

Vorsitzender: Herr Kollege Matthiessen, ich glaube, bei dem Thema sollte man dann auch genau sein. Wir haben zu schwarz-gelben Regierungszeiten das Instrument deutlich zurückgefahren.

(Zurufe)

- Ja, aber hallo, selbstverständlich!

(Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Taxis habt ihr gefördert! Autohäuser!)

- Nein, nein. Entschuldigen Sie, ich habe das Wort.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Können wir mal wieder zum Thema kommen?)

- Entschuldigen Sie, Herr Matthiessen, ich habe das Wort, und Sie haben nicht die Möglichkeit, mich zu unterbrechen. Noch einmal mit Blick auf unsere Besuchergruppe aus Stormini: Der Kollege Matthiessen weiß das auch, der ist schon sehr lange Mitglied des Hohen Hauses. Die Sanktionsmöglichkeiten des Vorsitzenden sind leider nicht so wie bei euch in der Schule. Aber ich möchte darauf hinweisen, Herr Kollege Matthiessen, dass es selbstverständlich zu schwarz-gelben Regierungszeiten zurückgefahren wurde, dass in bestimmten Gebieten viele Sachen gar nicht mehr möglich sind. Ich komme selbst aus dem Herzogtum Lauenburg. Dort ist nebenan das Hochsubventionsgebiet - damals war es noch eine 50-prozentige-Förderquote

- Mecklenburg-Vorpommern, und im Lauenburgischen hat man das nicht Begeisterung aufgenommen, dass es im Lauenburgischen keine Fördermöglichkeiten mehr gab.

(Uli König [PIRATEN]: So sieht das aus!)

Vielleicht sollten Sie sich tatsächlich mit den Fakten beschäftigen. Ein weiterer Punkt: Sie haben in Ihrem Koalitionsvertrag etwas ganz anderes niedergeschrieben, als Sie anwenden. Natürlich gab es sozusagen Einschränkungen bei Tourismus und Innovation und so weiter in dieser Regierungszeit, aber im Koalitionsvertrag steht, es würde abgeschafft. Das ist erkennbar nicht der Fall.

(Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Haben wir uns nicht ganz durchgesetzt!)

- Herr Kollege Matthiessen, bevor Sie mit dem Finger auf andere zeigen, kann ich nur empfehlen, auch einmal selbst zu schauen, wie bei Ihnen Anspruch und Wirklichkeit sind. - Nun habe ich eine weitere Wortmeldung des Kollegen Dudda.

Abg. Dudda: Ich habe eine Frage, die noch nicht beantwortet ist, wann der erste Förderantrag gestellt wurde. Das ist nämlich deswegen wichtig: Nach dem mir vorliegenden E-Mail-Verkehr und -Austausch war die Investitionsbank durchaus skeptisch bei der Gewährung der Mittel. Sie ist dann durch internen Schriftverkehr auch im Jahre 2011 überzeugt worden, dass das dann doch besser gewährt werden sollte. Da war meine Frage: Hat die damalige oder auch die aktuelle Landesregierung der Firma beratend zur Seite gestanden? - Dann interessiert mich auch noch, warum der beantragte Förderbetrag von 850.000 € auf 827.000 € reduziert wurde. Es ist auch in meiner Anfrage genannt, aber es ist nicht genannt worden, warum.

Staatssekretär Dr. Nägele: Stück für Stück: Den Antragszeitpunkt reichen wir nach. Wir haben die Förderakte nicht vollständig hier. Entscheidend ist der Beginn oder der Abschluss der Investition und damit der Beginn. Ab da zählt der Zeitraum, auf den wir bei der Arbeitsplatzzählung schauen. Die Investitionsbank ist auch in den Vorzeiten die Institution gewesen, die die investierenden Unternehmen beim Gang durch die Antragstellung begleitet. Einen klaren Beratungsauftrag hat die Investitionsbank nicht. Sie hat heute einen eigenen Bereich, das sind die Förderlotsen, die ihrerseits in allen Förderfragen Ansprechpartner sind, aber bei der Formulierung eines Förderantrages nicht explizit helfen. Das machen Dienstleister, die häufig von den Unternehmen eingebunden werden. Die Reduzierung des Förderbetrages ist ein Vorgang gewesen, der uns am Ende gar nicht erreicht. Das Unternehmen stellt einen Antrag, skizziert ungefähr die Investitionshöhe, und von der Investitionshöhe hängt der maximal

mögliche Förderbetrag ab. Dieser Förderbetrag errechnet sich regelmäßig aus der Zahl der Arbeitsplätze, die geschaffen werden, alternativ gelten Förderhöchstgrenzen, die prozentual formuliert sind. Der Vorsitzende hat vorhin zum Beispiel von 50 % gesprochen, die es einmal in Mecklenburg-Vorpommern gab. Wir nehmen immer das niedrigere Maß an. Das kann dazu führen, dass die zunächst auf abschlägigen Rechnungen basierende Förderanfrage, der darauf beruhende Bescheid, bei der Berücksichtigung der tatsächlichen Kosten noch einmal reduziert wird. Das ist in diesem Falle geschehen im Rahmen der Verwendungsnachweisprüfung. Das hat mit der Zahl der förderfähigen Arbeitsplätze oder mit dem Rahmen, den 15 % in diesem Falle, zu tun.

(Zuruf Frau Cremer)

- Hat nichts zu tun, Frau Cremer? - Das ist unsere Förderexpertin. - Sie sagen jetzt einmal, wie die Mechanik genau ist.

Frau Cremer: Wir sind jetzt also in der Tiefe der Fördersystematik. Der eigentliche Gegenstand der Förderung ist die Errichtung der Betriebsstätte. Das ist die eigentliche Investition. Die Arbeitsplatzeffekte werden beauftragt. Eine erste Kontrolle und Prüfung gibt es, wenn die Errichtung der Betriebsstätte abgeschlossen ist. Dann können Rechnungen vorgelegt werden. Schon dann wird in der Regel die eigentliche Fördersumme auf die echten Kosten korrigiert. Das erklärt die Absenkung der Fördersumme.

Staatssekretär Dr. Nägele: So, und die echten Kosten hängen dann wieder zusammen - - Unser Förderbetrag hängt zusammen entweder mit den in der Gebietskulisse erlaubten Prozentsätzen oder den damit verbundenen und geschaffenen Dauerarbeitsplätzen. Da gibt es pro Dauerarbeitsplatz eine maximal mögliche Fördersumme. Im Ergebnis ist es so: Wenn ein Unternehmen dann günstiger baut, sinkt natürlich die Förderung. Das ist in diesem Falle möglicherweise passiert. Ich kenne die Untersuchung der Investitionsbank nicht, aber das ist das, was wir häufig machen. In manchen Fällen steigen diese Summen. Das sind Fälle, in denen wir Sie dann auch nachlaufend informieren, weil Investitionen beispielsweise teurer geworden sind. Es gibt unterschiedliche Konstellationen.

Abg. Dudda: Eine letzte Nachfrage von mir noch dazu. Noch einmal: Ich verstehe Ihre Antwort so, dass keinerlei Beratungs- oder Unterstützungsleistungen erfolgt sind, weder vom Wirtschaftsministerium, noch von der Investitionsbank. - Vorletzte Frage!

Staatssekretär Dr. Nägele: Das kann ich Ihnen in dieser Form nicht beantworten. Sie sind nicht von mir und auch nicht von Frau Cremer erfolgt. Es ist nichts, was wir jetzt aktenkundig

sofort feststellen würden, dass es da irgendwelche schriftlich dokumentierten direkten Unterstützungsleistungen gäbe. Das ist aber eine Frage, die nur die damit damals befassten Personen tatsächlich beantworten können.

Abg. Dudda: Wenn sich jetzt herausstellte - ich spreche jetzt ganz bewusst im Konjunktiv -, dass dort nicht alles mit richtigen Dingen zugegangen wäre, auch bei der Antragstellung schon, dass die wirtschaftliche Realität nicht der Antragsrealität entsprochen haben könnte, haben Sie Möglichkeiten, vor Ablauf des Förderzeitraums dieses Geld zurückzufordern oder einzuschreiten oder dinglich sichern zu lassen, wie auch immer, damit dem Steuerzahler die 830.000 € erhalten bleiben?

Staatssekretär Dr. Nägele: Wir bewegen uns sehr weit im Spekulativen, Herr Abgeordneter. Jeder Förderbescheid hat Auflagen. Wenn diese Auflagen nicht eingehalten werden, haben wir die Möglichkeit, bis zum Widerruf zu gehen. Die verwaltungsrechtliche Entscheidung muss mit Blick auf die Verhältnismäßigkeit belastbar bleiben. Alles Weitere ist jetzt rein spekulativ. Uns ist nicht bekannt, dass gegen Auflagen des Förderbescheides verstoßen wurde, und die Investitionsbank als Dienstleister hat den klaren Job sicherzustellen, dass diese Auflagen eingehalten werden. Nur bei dem Arbeitsplatzziel ist das eine von dem Bund vorgegebene Systematik, die wir zwingend einhalten müssen und die uns nicht erlaubt, den Förderbescheid in irgendeiner Form einzuschränken, zu widerrufen, mit neuen Auflagen zu versehen oder Ähnliches.

Abg. Dr. Tietze: Ich stelle jetzt einmal fest, dass die Regierung und Sie, Herr Staatssekretär - vielen Dank auch für diese ausführliche Darstellung -, beim Thema gute Arbeit den Rücken gerade machen. Das zeigt, dass unsere Maßnahmen und unsere gemeinsam verabredeten Qualitätsmaßstäbe für gute Arbeit wirken. Ich nehme mit, dass, wer pfuscht, zur Verantwortung gezogen wird. Ich nehme mit: Der Ehrliche ist eben nicht der Dumme in Schleswig-Holstein. Ich nehme mit, dass wir dieses Unternehmen nicht vom Haken lassen, wenn hier im Bereich der Arbeitsplätze und der Auflagen nicht vernünftig gearbeitet wird. Da haben wir, glaube ich - Herr Dudda, ich finde es auch richtig, dass Sie da den Finger in die Wunde legen -, bei diesem Thema auch eine Verantwortung. Meine Skepsis, die ich schon immer beim Thema einzelbetriebliche Förderung hatte, hat sich bestätigt. Das heißt, wir brauchen gute Auflagen, die wir dann auch überprüfen. Wir müssen die Botschaft aussenden, egal ob es gute Arbeit ist, ob es ökonomische Standards sind, ob es faire Arbeitsbedingungen sind: Wir spaßen da nicht. Wer sich anschickt, öffentliche Mittel zu beantragen, der muss eben auch damit rechnen, dass er diese Kontrakte, die er mit uns trifft, auch einhalten muss. Es ist eben nicht einmal eben so nach dem Motto „pfuschi pfuschi“, sondern wer Fördermittel bekommt, muss auch dafür sorgen, dass sie in gerechter Weise hier überprüft werden. Deshalb möchte ich mich an dieser

Stelle ausdrücklich bei Ihnen für diese Arbeit bedanken. Es zeigt, dass tatsächlich etwas anders ist und dass sich in Schleswig-Holstein etwas bewegt hat, und ich gehe heute auch durchaus zufrieden nach Hause, weil ich genau das auch von meiner Regierung erwarte. Vielen Dank noch einmal.

Abg. Magnussen: Ich will das Fass jetzt nicht neu aufmachen, aber ich meine mich zu erinnern, dass auch die Nutzung der Wärme aus der Raffinerie Bestandteil einer Förderung war. Ist das Bestandteil dieser Förderung, oder gibt es da eine separate? Zum anderen vielleicht die Anmerkung: Nach der Debatte heute sollten wir uns beeilen und bei der Firma vielleicht noch einmal vorstellig werden.

(Wolfgang Dudda [PIRATEN]: Das ist auch meine Idee! Vielen Dank!)

Staatssekretär Dr. Nägele: Zwei Anmerkungen: Wir fördern die Errichtung einer Betriebsstätte. Wenn diese Betriebsstätte auf die Nutzung von einer Energie wo auch immer aufbaut, hatte das zumindest zu diesem Zeitpunkt keine Förderwirkung, weil es kein Bestandteil der Förderung war. Zweitens kann ich Ihnen, Herr Abgeordneter, versichern, dass wir dieses Unternehmen im Blick haben.

Ich möchte noch etwas dazusagen: Jedes Unternehmen und jeder hat zunächst Anspruch auf die Unschuldsvermutung. Wir kennen die Berichte. Wir wissen, dass Zoll, dass Rentenversicherung, dass Krankenversicherung sich sehr für die Beschäftigten dort einsetzen. Wir haben das sehr genau im Blick. Daraus einen Generalverdacht zu machen, da bin ich vorsichtig. Ich verstehe die politische Debatte so, dass es heißt: Gute Arbeit in Schleswig-Holstein ist für uns alle ein ganz, ganz wesentliches Ziel. Wir wollen unser Förderinstrumentarium so ausgestalten, dass dies erreicht wird. Wenn wir aus der Vergangenheit lernen können, dann ist das ein Fall, der da heißt: Das Thema Leiharbeit sollten wir etwas tiefer hängen.

Abg. Dudda: Das höre ich sehr gern. Ich habe trotzdem die Frage: Sie haben von mir jetzt einige Hinweise bekommen. Ich gebe Ihnen die nachher gern auch noch schriftlich. Wenn Sie jetzt feststellen, dass der Förderantrag eigentlich nicht hätte gewährt werden dürfen, weil die Antragsrealität eine andere als die wirtschaftliche Realität war, sind Sie dann in der Lage, das Geld sofort zurückzufordern? - Das ist die erste Frage. Die zweite Frage ist genau das, was der Kollege Magnussen meinte: Wie sichern wir denn ab, wenn sich die Firma jetzt schlauerweise mal eben als juristische Person vom Markt abmeldet, dass der Steuerzahler sein Geld wiederbekommt?

Staatssekretär Dr. Nägele: Die dahinterliegende Frage ist ja: Gibt es eine dingliche Sicherung für Fördermittel? - Die gibt es nicht. Das hat aber nichts mit der Entscheidung der Landesregierung zu tun, sondern mit dem Förderregelgeber Bund, der so etwas nicht vorschreibt. Das wäre auch - das muss ich an dieser Stelle auch ausführen - schwierig, weil viele Unternehmen, die wir fördern, Unternehmen in Gründung sind. Unternehmen in Gründung haben in der Regel überhaupt keine besicherbaren Dinge. Tatsächlich gibt es immer eine Sicherung, auch im Falle einer juristischen Person. Das ist im Zweifel die Investition, die wir gefördert haben. Ich kann Ihnen im vertraulichen Kreis gern mehrere Fälle berichten, wo wir aus ganz unterschiedlichen Gründen Förderbescheide widerrufen und Rückforderungen auf den Weg gebracht haben. Es gab nur wenige, das waren dann aber nicht juristische, sondern häufig Personenunternehmen, wo wir mangels Masse dann auf einen Teil der Rückforderungen verzichten mussten. Das sind aber ganz andere Vorgänge. Ich kann Ihnen versichern, dass wir mit Steuergeld jederzeit vernünftig in diesem Bereich umgehen. Im Übrigen ist der für Sie ja wichtige Rechnungshof auch ständig dabei, genau solche Fälle zu überprüfen, um sicherzustellen, dass Steuergeld sinnvoll verwendet wird.

Abg. Dudda: Haben Sie denn rechtlich die Möglichkeit, das Geld auch tatsächlich sofort einzufordern, wenn festgestellt wird, dass der Förderantrag und die Förderrealität keine Kongruenz haben, das heißt, dass das, was beantragt wurde, gar nicht so, sondern anders war? Können Sie das Geld dann stante pede auch zurückfordern?

Staatssekretär Dr. Nägele: Wenn Sie unter „stante pede“ verstehen: Die im üblichen Rechtsverkehr zwingenden Fristen: Ja!

Vorsitzender: Weitere Wortmeldungen liegen mir dazu nicht vor.

Punkt 8 der Tagesordnung:

ÖPNV mit zusätzlichen Regionalisierungsmitteln im ländlichen Raum stärken

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3636](#)

(überwiesen am 18. Dezember 2015)

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 empfiehlt der Ausschuss dem Landtag die Ablehnung des Antrags der Fraktion der CDU, Drucksache 18/3636.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Konzept zur Sicherung und Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum

Antrag der Fraktion der CDU

[Drucksache 18/3937](#)

(überwiesen am 9. März 2016)

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 empfiehlt der Ausschuss dem Landtag die Ablehnung des Antrags der Fraktion der CDU, [Drucksache 18/3937](#).

Punkt 10 der Tagesordnung:

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](#), [18/5910](#), [18/5926](#)

Mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktion der PIRATEN bei Enthaltung der Fraktion der FDP empfiehlt der Ausschuss dem Landtag den Antrag der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/3623](#), zur Ablehnung.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Sondervermögens zur Förderung von Mobilität und Innovation des Schienenpersonennahverkehrs im Land Schleswig-Holstein (Sondervermögen MOIN.SH)

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

[Drucksache 18/4999](#) (neu)

(überwiesen am 26. Januar 2017 an den **Finanzausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Der Ausschuss kommt überein, sich dem Votum des federführenden Finanzausschusses anzuschließen.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Verdeckte Radarkontrollen abschaffen - Sicherheit geht anders!

Antrag der Fraktionen von PIRATEN und FDP

[Drucksache 18/1667](#) (neu)

(überwiesen am 19. März 2014)

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

[Umdruck 18/6188](#)

hierzu: [Umdrucke 18/2771, 18/2772, 18/2773, 18/2800, 18/2814, 18/2816, 18/2838, 18/2839, 18/2840, 18/2841, 18/2853, 18/2865, 18/3197, 18/3354, 18/3357, 18/3540, 18/6188](#)

Abg. Matthiessen führt zu dem vorliegenden Antrag der Fraktionen von PIRATEN und FDP aus, dass der durch die Geschwindigkeitskontrollen erzeugte Flächendruck durch eine flächendeckende Ankündigung von Geschwindigkeitskontrollen unterlaufen würde. Man befürchte zudem in der Umsetzung der Idee einen großen Aufwand.

Abg. Vogt unterstreicht zum Antrag, dass die relevante Frage sei, wer an welchen Stellen und zu welchem Zweck Geschwindigkeitskontrollen durchführe. Es gehe nicht darum, unangekündigte Kontrollen komplett abzuschaffen, sondern diese von der Polizei durchführen zu lassen. Er sehe die Gefahr, dass die Akzeptanz von Geschwindigkeitskontrollen dann sinke, wenn diese dort durchgeführt würden, wo es sich für die Kommune als lohnenswert erweise und nicht an tatsächlichen Unfallschwerpunkten.

Abg. König weist darauf hin, dass durch Verkehrskontrollen durchaus Unfälle entstehen könnten, wenn Autofahrer die Geschwindigkeitsmessenrichtung wahrnehmen und dann stark abbremsen. Eine Geschwindigkeitsmessenanlage an der B 76 sei aus diesem Grund abgebaut worden. Er weist im Hinblick auf den von Abg. Matthiessen erwähnten Flächendruck auf die Apps für Mobiltelefone hin, die vor Geschwindigkeitsmessenrichtungen warnen würden.

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 empfiehlt der Ausschuss dem Landtag die Ablehnung des Antrags der Fraktionen von CDU und PIRATEN, [Drucksache 18/1676](#) (neu).

Mit den Stimmen der Koalitionsfraktion gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen empfiehlt der Ausschuss dem Landtag, den aus [Umdruck 18/6188](#) hervorgehenden Beschlussvorschlag zu übernehmen und ihm zuzustimmen.

Punkt 13 der Tagesordnung:

Privatisierung von Schleswig-Holsteins Küsten und Ufern verhindern

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Drucksache 18/1974](#)

(überwiesen am 11. Juli 2014)

Einleitend zu diesem Tagesordnungspunkt weist Staatssekretär Dr. Nägele auf die für den Ausschuss zusammengestellte Beantwortung mehrerer Fragen hin ([Umdruck 18/7430](#)). Auf eine Nachfrage des Abg. Hamerich legt er dar, dass es noch kein letztinstanzliches Gerichtsurteil gebe.

Mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimme der Fraktion der PIRATEN empfiehlt der Ausschuss dem Landtag die Ablehnung des Antrags der Fraktion der PIRATEN, [Drucksache 18/1974](#).

Punkt 14 der Tagesordnung:

Für eine zukunftssichere Altersversorgung

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 18/4217](#)

(überwiesen am 9. Juni 2016 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Sozialausschuss)

hierzu: [Umdrucke 18/7091](#), [18/7123](#), [18/7124](#), [18/7125](#), [18/7144](#), [18/7145](#),
[18/7158](#), [18/7162](#), [18/7163](#), [18/7195](#)

Mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PIRATEN und der Abgeordneten des SSW gegen die Stimme der Fraktion der FDP bei Enthaltung der CDU empfiehlt der Ausschuss dem Landtag, den Antrag der Fraktion der FDP, [Drucksache 18/4217](#), abzulehnen.

Punkt 15 der Tagesordnung:

Bericht - Ergebnisse der Ablauf- und Aufbauorganisationsuntersuchungen der Ministerien und der Staatskanzlei

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/4812](#)

(überwiesen am 26. Januar 2017 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss zur abschließenden Beratung)

Der Wirtschaftsausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung abschließend zur Kenntnis.

Punkt 16 der Tagesordnung:

**Personalstruktur- und Personalmanagementbericht 2016 des Landes
Schleswig-Holstein (Berichtsjahr 2015)**

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 18/4979](#)

(überwiesen am 26. Januar 2017 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen-
und Rechtsausschuss zur abschließenden Beratung)

Der Wirtschaftsausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung abschließend zur Kenntnis.

Punkt 17 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Vorsitzende weist auf das bevorstehende Gespräch mit Medien des Verkehrsausschusses des dänischen Folketing hin.

Staatssekretär Dr. Nägele legt zu den Planerstellen anknüpfend an seine Ausführungen vom 31. Januar dar, dass in der Zwischenzeit einige Gespräche stattgefunden hätten. Es bestehe nach wie vor der feste Wille, dass man in der ersten Jahreshälfte die für das Jahr insgesamt zur Verfügung stehenden 30 Stellen besetzen wolle. Der Ausschreibungszeitraum sei zunächst abgelaufen, man werde diese Ausschreibung jedoch erneuern. Für die 30 ausgeschriebenen Stellen gebe es 29 Bewerbungen. Nach den Vorstellungsgesprächen hätten elf Bewerberinnen und Bewerber ein Stellenangebot erhalten, zehn von den Personen hätten dieses bereits angenommen. Dies sei eine sehr erfreuliche Entwicklung. Erfreulich sei auch, dass man Wege gefunden habe, wie man geflüchtete Menschen mit ingenieurtechnischer Ausbildung einbinden könne. Auf eine Nachfrage des Abg. Vogt legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass drei der zehn Eingestellten bereits die Arbeit aufgenommen hätten, für die übrigen Personen gälten Übergangsregelungen.

Von Abg. Vogt auf die Einstellung von geflüchteten Menschen angesprochen legt Staatssekretär Dr. Nägele dar, dass die Sprachkenntnisse in der Regel kein Problem darstellten. Problematischer seien deutsche Normen und deutsche Vorschriften. Man erarbeite derzeit gesonderte Schulungsmodulare für diese Menschen, damit sie vor ihrem Arbeitseinsatz mit den deutschen Normen und den deutschen Vorschriften soweit vertraut gemacht würden, dass sie im jeweiligen Spezialgebiet direkt die Arbeit aufnehmen könnten. Im Kollegium des LBV gebe es zudem eine hohe Bereitschaft, diese Menschen zu unterstützen.

Abg. Vogt interessiert darüber hinaus zum Thema Bundesinfrastrukturgesellschaft, ob es in diesem Zusammenhang im Rahmen der Personalübernahme bereits konkretere Absprachen mit dem Bund gebe. - Staatssekretär Dr. Nägele führt zur Bundesinfrastrukturgesellschaft aus, dass es eine Befassung im Bundesrat und eine Meinungsbildung gegeben habe. Tatsächlich gebe es keinerlei abschließende Erkenntnis darüber, wie der Bund künftig das Handling wahrnehmen werde. Es gebe einzelne Länder, die sich bereits jetzt darauf vorbereiteten, auch zukünftig weiterhin in eigener Regie, dann aber im Auftrag des Bundes, die Planung zu übernehmen. Man stelle sich darauf ein, dass sich das Verhältnis verändern werde, inwiefern, sei

jedoch noch nicht bekannt. Bei den Autobahnen werde sich mit hoher Wahrscheinlichkeit, wenn sich der Bund an die Verabredungen halte, etwas ändern. Bei den Bundesstraßen sei es offen, welche Entwicklung es im Hinblick auf die Kostenerstattung und die Auftragsstruktur gebe. Bei den Landesstraßen gebe es erheblichen Bedarf. Die 30 Beschäftigten, die dort zusätzlich zu gewinnen seien, würden auf jeden Fall mit Arbeit zu versorgen sein. Das Personal sei schon allein für die Sanierung von Landesstraßen notwendig.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 13:05 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer