



# **Niederschrift**

## **Wirtschaftsausschuss**

19. Wahlperiode - 42. Sitzung

(öffentlicher Teil)

am Mittwoch, dem 11. März 2020, 10:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Peer Knöfler (CDU)

Andreas Hein (CDU)

Klaus Jensen (CDU)

Lukas Kilian (CDU)

Thomas Hölck (SPD)

Kerstin Metzner (SPD)

Kai Vogel (SPD)

Kay Richert (FDP)

Volker Schnurrbusch (AfD)

Flemming Meyer (SSW)

Vorsitzender

i. V. von Hartmut Hamerich

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

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Bericht zu den Auswirkungen des Coronavirus auf die Wirtschaft</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Bericht des MWVATT zum Vergabeverfahren XMU IV</b>	<b>8</b>
	(nicht öffentlich und vertraulich gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 LV i. V. m. § 17 Absatz 2 GeschO)	
<b>3.</b>	<b>Bericht der Landesregierung über den Prozess zur Entwicklung einer Wasserstoffstrategie</b>	<b>9</b>
	hierzu: Drucksache 19/1801	
<b>4.</b>	<b>Bericht über die Arbeit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt am Nord-Ostsee-Kanal</b>	<b>17</b>
	hierzu: Umdruck 19/2991	
<b>5.</b>	<b>Kapazitäten und Arbeitsbedingungen auf Schlachthöfen und in der Fleischverarbeitung in Schleswig-Holstein</b>	<b>25</b>
	Bericht der Landesregierung <a href="#">Drucksache 19/1510</a>	
	(überwiesen am 14. November 2019 an den <b>Sozialausschuss</b> , Umwelt- und Agrarausschuss und Wirtschaftsausschuss)	
	hierzu: Umdrucke <a href="#">19/3388</a> , <a href="#">19/3436</a> , <a href="#">19/3440</a> , <a href="#">19/3463</a> , <a href="#">19/3479</a> , <a href="#">19/3481</a> , <a href="#">19/3487</a> , <a href="#">19/3490</a> , <a href="#">19/3492</a> , <a href="#">19/3501</a> , <a href="#">19/3503</a> , <a href="#">19/3506</a> , <a href="#">19/3507</a> , <a href="#">19/3510</a> , <a href="#">19/3511</a> , <a href="#">19/3515</a> , <a href="#">19/3523</a> , <a href="#">19/3584</a> , <a href="#">19/3585</a>	
<b>6.</b>	<b>Mindestvergütung für Auszubildende einführen</b>	<b>26</b>
	Antrag der Fraktion der SPD <a href="#">Drucksache 19/1239</a>	
	(überwiesen am 15. Februar 2019 an den <b>Wirtschaftsausschuss</b> und Bildungsausschuss)	
<b>7.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>27</b>

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Der Vorsitzende kündigt an, dass der Wirtschaftsminister, Herr Dr. Buchholz, aus aktuellem Anlass einen Bericht der Landesregierung zu den Auswirkungen des Coronavirus angeboten habe, und schlägt vor, den Bericht als Punkt 1 neu in die Tagesordnung aufzunehmen. Mit dieser Änderung wird die Tagesordnung einstimmig in der Fassung der Einladung gebilligt.

## **1. Bericht zu den Auswirkungen des Coronavirus auf die Wirtschaft**

Herr Dr. Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, berichtet, im Vergleich zu anderen Bundesländern sei die Lage hinsichtlich der Verbreitung des Coronavirus in Schleswig-Holstein derzeit mit 14 Infektionen moderat. Die Landesregierung widme dem Thema die notwendige Aufmerksamkeit. Es komme angesichts der Ausbreitungsgeschwindigkeit in Italien, den südlichen Bundesländern sowie Nordrhein-Westfalen darauf an, die Gefahr einer Ausbreitung des Virus nicht zu unterschätzen. Fragen würden auch im Bereich der Wirtschaft und im Verkehrsbereich aufgeworfen. Die Auswirkungen auf die Wirtschaft in den Bundesländern durch das Coronavirus seien bundesweit erkannt worden. Er verweist in diesem Zusammenhang auf eine Stellungnahme Professor Felbermayrs vom Weltwirtschaftsinstitut hin, aus der ersichtlich sei, dass die Krise an der Wirtschaft nicht spurlos vorübergehen werde. Wie stark der Effekt ausfiele, habe mit der Ausbreitungsgeschwindigkeit und der Entwicklung der Produktionskapazitäten zu tun.

Gestern Abend habe eine Konferenz der Wirtschaftsminister der Länder mit dem Bundesminister stattgefunden, um ein einheitliches Vorgehen zu bestimmten Fragenstellungen zu erörtern. Die gemeinsame Strategie sei es, die Geschwindigkeit der Verbreitung des Virus zu reduzieren. In diese Richtung ziele es, Veranstaltungen mit einer Teilnehmerzahl von über 1.000 Personen in Schleswig-Holstein zu untersagen. Bis Ostern werde die Landesregierung alle Veranstaltungen, die nicht unbedingt stattfinden müssten, verschieben, um Zusammenkünfte auch unter der Größenordnung von 1.000 Personen auf das notwendige Maß zu beschränken. Er bitte auch die Parlamentsmitglieder, sich ähnlich zu verhalten Falls die Maßnahmen sich als erfolgreich erwiesen, lasse sich gewährleisten, dass alle behandelnden Einrichtungen auf die Infektionsgeschwindigkeit reagieren könnten.

Aktuell hätten die Industrie- und Handelskammern und Unternehmensverbände auf Bitten des Wirtschaftsministeriums abgefragt, wo es seitens der Unternehmungen sichtbare Auswirkungen durch das Coronavirus auf die Wirtschaft gebe. Besonders seien das Reisegewerbe und dabei solche Anbieter, die Fernreisen anböten, Messen, Schausteller und sonstige Unternehmen betroffen, die darauf angewiesen seien, dass Veranstaltungen stattfänden. Parallel dazu bestehe das Problem, dass, indem die Produktionskapazitäten in China vorübergehend heruntergefahren worden seien und Zulieferungen aus Italien schwieriger werden könnten, die verarbeitende Industrie Produktionsschwierigkeiten bekommen könnte. Hiervon sei Schleswig-Holstein weniger betroffen als andere Bundesländer. Das richtige Instrumentarium, um auf die Situation zu reagieren, seien Maßnahmen zur einfacheren Bewilligung von Kurzarbeitergeld, wie sie die Bundesregierung bereits beschlossen habe. Besondere Aufmerksamkeit verdiene zudem der Verkehrsbereich, indem zum Beispiel Österreich gerade eine „Abschottung“ gegenüber Italien verfügt habe, die zu Unterbrechungen im Fernverkehr führten. Daran werde deutlich, dass europäische Abstimmung genauso notwendig sei wie Länderabstimmung.

Der Minister fährt fort, dass in den nächsten Wochen im Fokus stehen müsse, Liquiditätsengpässe bei Unternehmen durch Liquiditätshilfen aufzufangen. Dies könne gemeinsam mit den Förderbanken durch Sicherungsmaßnahmen, Bürgschaftsübernahmen oder auch Kreditvergaben geschehen. Die Europäische Union sei dahin gehend gefordert, unter den gegebenen Voraussetzungen die Beihilfevoraussetzungen für ihre Prüfungsverfahren abzusenken. Es werde auch darum gehen, dass der Staat im Zweifel zur Kapitalausstattung der Unternehmen beitrage, indem Steuerveranlagungen, -einnahmen und -bescheide sowie Vorauszahlungen mit Augenmaß behandelt würden. Die Zustellung der Gewerbesteuerbescheide könne gerade nach den wirtschaftlich erfolgreichen vergangenen Jahren durchaus zu Liquiditätsengpässen bei Unternehmen führen. Die Steuerverwaltungen seien aus Sicht der Landesregierung gehalten, zurückhaltend und gegebenenfalls mit Stundungsmaßnahmen auch ohne Zinslasten zu reagieren. Minister Dr. Buchholz fügt hinzu, dass die Förderbanken signalisiert hätten, das gegenwärtig zur Verfügung stehende Kapital sowie die personellen Kapazitäten zur Bearbeitung seien ausreichend.

Minister Dr. Buchholz teilt mit, dass der Ministerpräsident ihn, die Unternehmensverbände, Industrie- und Handelskammern, die Agentur für Arbeit und andere eingeladen habe, die Situation in einem Gespräch heute noch einmal eigens zu erörtern.

Am 6. März 2020 habe ihn das Bundesverkehrsministerium gebeten, vorsorglich Kontrollen des Sonntagsfahrverbots für Lkw im Bereich der Belieferung des versorgungsrelevanten Einzelhandels nicht durchzuführen. Da er diesen Weg für rechtsstaatlich zweifelhaft halte, so der Minister, habe er am 10. März 2020 das Sonntagsfahrverbot für Lebensmittel und Trockenprodukte bis Mai aufgehoben. Eine bundeseinheitliche Regelung werde angestrebt. Er wolle besonders betonen, dass es im Bereich des Handels mit Lebensmitteln und Trockenprodukten derzeit zu keinen Lieferengpässen komme. Es sei angedacht, beim Arbeitszeitgesetz kurzfristig nachzusteuern und das Sonntagsarbeitsverbot in bestimmten Bereichen gegebenenfalls mit Ausnahmen zu versehen. Das Bundessozialministerium und das Bundesarbeitsministerium hätten die Länder dahin gehend aufgefordert.

Ein weiteres Thema der öffentliche Personennahverkehr hinsichtlich der Sicherstellung des notwendigen Personals, der Desinfektion von Fahrzeugen und der Frage, wie es sich im Tourismus auswirke, falls zu Ostern bundesrepublikanische Touristen statt internationaler Reisen in stärkerem Maße Reisen nach Schleswig-Holstein unternähmen. Es handele sich um ein Gesundheitsthema, mit dem man sich mit der notwendigen Ernsthaftigkeit, jedoch ohne Panik verbreiten zu wollen, beschäftige.

Abschließend gibt Herr Dr. Buchholz zu bedenken, dass die Verbreitung des Coronavirus weiter stattfinden werde. Das müsse allen Beteiligten und der Bevölkerung insgesamt klar sein. Dazu, die Geschwindigkeit der Verbreitung zu reduzieren, könnten alle Einzelnen einen Beitrag leisten.

Abg. Hölck erkundigt sich, ob Jahrmärkte in Schleswig-Holstein weiter stattfinden könnten. - Minister Dr. Buchholz antwortet, dass bisher nur Veranstaltungen abgesagt werden müssten, die nicht unter freiem Himmel stattfänden. Der Erlass der Landesregierung gelte für die anderen Veranstaltungen nicht.

Abg. Meyer weist darauf hin, dass die Situation durch die Ausbreitung des Coronavirus auch in Dänemark gravierend sei. Es gebe einen deutlichen Anstieg der gemeldeten Neuinfektionen. - Minister Dr. Buchholz versichert, man habe auch grenzüberschreitende Verkehre besonders im Blick und in welchen Regionen Dänemarks die Verbreitung besonders stark ansteige. Die Ansteckungswege fänden dabei Beachtung, und die Notwendigkeit weiterer Vorsichtsmaßnahmen werde abgewogen. Zurzeit sei die Größenordnung der Ansteckungen noch überschaubar.

Auf eine Erklärung des Abg. Vogel, dass er das Ansinnen einer bundeseinheitlichen Regelung unterstütze, reagiert der Minister mit der Feststellung, es sei eine Konsequenz des Föderalismus, dass der Bundesgesundheitsminister eine bundesweit einheitliche Regelung nicht einfach verordnen könne. Schleswig-Holstein mache von seiner Länderkompetenz Gebrauch, weil es wenig Sinn ergebe, lediglich Appelle an Veranstalter weiterzugeben, größere Veranstaltungen nicht stattfinden zu lassen. Die Maßnahme bedeute eine Freiheitsbeschränkung und für einen liberalen Minister eine schwere Entscheidung, sei aus seiner Sicht dennoch geboten und mit der vorläufigen Befristung bis nach Ostern moderat.

Abg. Vogel hebt am Beispiel des Bildungsbereichs hervor, in dem Moment, in dem ein Kind erkrankt sein könnte, werde konsequent sofort der gesamte Schulstandort geschlossen. Er fragt, wie Unternehmen zu verfahren hätten, wenn sie ihrerseits schließen müssten. - Minister Dr. Buchholz führt an, die Landesregierung habe diesbezüglich Verhaltenstipps für Arbeitgeber herausgegeben. Die Entscheidung, wie der Betrieb zu verfahren habe, fälle das örtliche Gesundheitsamt. Nach § 56 des Infektionsschutzgesetzes bestehe bei angeordneter häuslicher Isolation Anspruch auf Entschädigung für den Arbeitsausfall, sodass der Schaden für Unternehmen und betroffene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter begrenzt werde.

Der Vorsitzende hebt hervor, der Ausschuss stehe hinter den Unternehmen und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die in dieser Situation extrem betroffen seien. Er versichert Minister Dr. Buchholz, dass der Ausschuss die Arbeit der Landesregierung bei dem Thema positiv begleite.

**2. Bericht des MWVATT zum Vergabeverfahren XMU IV**

(nicht öffentlich und vertrauliche Beratung gemäß Artikel 23 Absatz 3  
Satz 3 LV i. V. m. § 17 Absatz 2 GeschO)

Der Ausschuss berät den Tagesordnungspunkt in einem nicht öffentlichen und vertraulichen Sitzungsteil von 10:30 bis 10:50 Uhr.

### **3. Bericht der Landesregierung über den Prozess zur Entwicklung einer Wasserstoffstrategie**

hierzu: [Drucksache 19/1801](#)

Herr Goldschmidt, Staatssekretär im Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, berichtet dem Ausschuss vor dem Hintergrund des Landtagsbeschlusses gemäß Drucksache 19/1801, „Erstellung eines Maßnahmenkatalogs für eine Wasserstoffstrategie der Erneuerbaren Energien für Schleswig-Holstein“, vom 15. November 2019 über die Maßnahmen der Landesregierung. Der Zwischenstand sei, dass das Kabinett dem Landtag spätestens im August 2020 nach der Parlamentspause die Strategie zur Beratung zuleiten wolle.

Man habe Ende 2019, Anfang 2020 zwischen den Häusern, die unter Federführung des Energiewendeministeriums an der Erarbeitung der Strategie beteiligt seien, den Aufgabenbereich im Sinne eines „Scope“ umrissen, der alle Fragen aufblättere, die sich aus den Themen Wasserstoff, Sektorenkopplung und Energiewende ergäben. Ziel sei, sich darüber klar zu werden, welche der Fragen beantwortet werden sollten. In die Wasserstoffstrategie solle eine Stärkenposition Eingang finden, die Schleswig-Holstein in bestimmten Bereichen habe. Über den Auftrag des Landtags hinaus wolle die Regierung Positionen der norddeutschen Wirtschafts- und Wissenschaftsminister und -ministerinnen einbeziehen.

Für den Prozess habe man auf Staatssekretärebene eine Steuerungseinheit eingerichtet, sodass, falls Differenzen zwischen den Ressorts einträten, diese im laufenden Prozess gelöst werden könnten. Für das Thema seien Mittel in Höhe von 500.000 € im aktuellen Haushaltsplan, sowie 10 Millionen € aus dem IMPULS-Programm vorgesehen. Im Zuge des Strategieentwicklungsplans würden sich die verschiedenen Ressorts überlegen, welche Akzente mit dem Geld gesetzt werden sollten.

Der Staatssekretär geht darauf ein, dass der Landtag mit der Idee einer norddeutschen Koordinierungsstelle für die Wasserstoffstrategie einen guten Gedanken aufgebracht habe. Die Staatssekretärebene habe sich darauf verständigt, die strukturelle Hinterlegung des Themas Wasserstoff in Schleswig-Holstein erst nach der Entscheidung über die Inhalte und die Frage, wo Stärkenpositionen im Land auszubauen seien, festzulegen. Im Herbst 2020 werde diesbezüglich Klarheit herrschen.

Wie in der Presse zu lesen gewesen sei, habe die Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH - EKSH - Schleswig-Holstein das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung beauftragt, eine Projektion vorzunehmen, was Klimaneutralität, im Sinne einer CO<sub>2</sub>-Einsparung um 95 % gemessen am Ausgangsjahr 1990, für Schleswig-Holstein bedeutete. Die Studie „Integrierte Klimaschutz- und Energiewendeszenarien für Schleswig-Holstein 2030/2050“ sei auf der Internetseite der EKSH veröffentlicht. Sie komme zu dem Ergebnis, dass Schleswig-Holstein Exporteur grünen Wasserstoffs werden müsse, um seinen Beitrag zur bundesweiten Dekarbonisierung bis 2050 zu leisten. Wasserstoff werde neben erneuerbarem Strom der wichtigste sekundäre Energieträger sein, weil er erneuerbar hergestellt werden könne. Schleswig-Holstein habe in anderen Emissionsbereichen große Schwierigkeiten, Klimaneutralität zu erreichen, beispielsweise in der Landwirtschaft, die einen großen Teil der Emissionen verursache. Folglich müsse in anderen Bereichen mehr getan werden.

Ohne Wasserstoff werde die Dekarbonisierung nicht oder nur sehr viel teurer zu leisten sein. Einsatzfelder sehe die Fraunhofer-Studie in den Bereichen Industrie und Schwerlastverkehr, jedoch weniger im Bereich der Wärmeversorgung. Weil es sich um einen sehr teuren Energieträger handle, müsse es immer darum gehen, möglichst wenig davon erzeugen zu müssen und zu verbrauchen; Stromnutzung gehe immer vor. Der Bedarf an Wasserstoff werde für die Dekarbonisierung ungeachtet dessen sehr hoch sein. Damit sei ein Zielkonflikt umrissen, in dem man stehe. Er selbst bezweifle, dass sich die Preise im Energiesektor niedrig halten ließen, weil die Dekarbonisierung, insbesondere Wasserstofftechnologien, hohe Kosten unvermeidlich mit sich brächten.

Als erste Eckpunkte, auf die man sich bereits verständigt und die man im Energiewendebeirat vorgestellt habe, führt Staatssekretär Goldschmidt an, sich auf grünen Wasserstoff fokussieren zu wollen. Roter Wasserstoff auf Basis von Kernenergie oder grauer aus Erdgas gewonnener Wasserstoff, machten keine Stärkenposition Schleswig-Holsteins aus und ließen sich nicht mit dem Ziel der Dekarbonisierung verbinden. Dagegen seien die Potenziale für erneuerbare Energien groß. Voraussetzung dafür, grünen Wasserstoff ins Zentrum der Strategie zu stellen, sei ein massiver Zubau erneuerbarer Energien über das bisher bestehende Maß hinaus, da ansonsten die Energie fehlte, um ihn erzeugen zu können.

Ein weiterer Eckpfeiler der Strategie werde es sein festzuhalten, dass grüner Wasserstoff vielseitig einsetzbar sei und eine entscheidende Rolle im Energiemix der Zukunft spielen werde. Der Raum, der für die Erzeugung erneuerbarer Energien zur Verfügung stehe, sei begrenzt.

Man werde grünen Wasserstoff als knappes Gut und wertvollen Energieträger betrachten müssen, der nur dort zum Einsatz kommen sollte, wo er alternativlos sei. Man werde sich auch mit dem Thema „Import grünen Wasserstoffs“ auseinandersetzen müssen. Ziel müsse es sein, dass die Wirtschaft am Markt der Erzeugung grünen Wasserstoffs international partizipiere.

Es sei allgemein bekannt, dass das Kostensenkungspotenzial bei der Erzeugung von Wasserstoff an Grenzen stoße. Es bestehe vermutlich Einigkeit, dass die Produktion grünen Wasserstoffs nicht dauerhaft subventioniert werden solle. Um das Thema marktgetrieben und nicht auf Basis staatlicher Subventionen voranzubringen, müssten „dramatisch höhere“ CO<sub>2</sub>-Preise ins Auge gefasst werden. Es brauche klare Anreize aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung, verbunden mit einer Reform aller staatlichen gezielten Strompreisbestandteile. In dieser Hinsicht sei die Landesregierung im Bundesrat schon aktiv geworden und setze sich auf Bundesebene durch.

Es bestehe große Hoffnung, dass es bald eine nationale Wasserstoffstrategie geben werde, über die beispielsweise Festlegungen bezüglich staatlich indizierter Strompreisbestandteile getroffen würden. Ein Vorschlag des Bundesumweltministeriums laute, verpflichtend die Beimischung von Wasserstoff zu Flugtreibstoffen einzuführen. Er begrüße diesen Vorschlag, der sich dazu eigne, die Nachfrage nach grünem Wasserstoff gezielt zu fördern, sehr, so der Staatssekretär. Die Möglichkeit, an diesem Punkt einen Impuls für den Markt im Hinblick auf die Nachfrage nach grünem Wasserstoff zu setzen, werde sicherlich ein Bestandteil der Wasserstoffstrategie für Schleswig-Holstein sein. Eine starke Nachfrage der Industrie nach Wasserstoff auf Erdgasbasis bestehe ohnehin bereits.

Abg. Hein merkt an, Schleswig-Holstein sei das „Land der erneuerbaren Energien“, und müsse auf Wasserstoff setzen. Schon im Februar 2018 habe der Landtag den Antrag Drucksache 19/507 (neu) der regierungstragenden Fraktionen, „Wasserstofftechnologie als Baustein der Energiewende und Wirtschaftsentwicklung“, verabschiedet. Es empfehle sich, die dort aufgeführten Punkte in die Entwicklung der schleswig-holsteinischen Wasserstoffstrategie mit aufzunehmen. Allgemein halte er es, um am Markt für erneuerbare Energien wirtschaftlich erfolgreich zu sein, für nötig, Hersteller von Elektrolyseuren, Brennstoffzellen und Ähnlichem in Schleswig-Holstein anzusiedeln, mit dem Ziel, diese Energie vor allem auch Unternehmen in Schleswig-Holstein zur Verfügung zu stellen.

Staatssekretär Goldschmidt meint, es sei klar, dass die Wasserstoffstrategie die Chance wirtschaftlicher Impulse durch die Erzeugung grünen Wasserstoffs für Schleswig-Holstein in den

Vordergrund stellen werde, und hebt die Rolle des Nordens Deutschlands bei der Erzeugung grünen Wasserstoffs hervor. In Süddeutschland bestehe in der gegenwärtigen Situation Versorgungsunsicherheit. Da es gelte, Netzengpässe in Deutschland nicht zu verschärfen, biete es sich nicht an, dort Elektrolyseanlagen zu errichten.

Abg. Hölck stellt fest, es sei sowohl eine Frage des Marktes als auch des Erreichens der Klimaschutzziele, wie Unternehmen sich veranlasst sähen, ihre Produktion umzustellen. Er bekräftigt, dass in Zukunft enorme Mengen an grünem Wasserstoff benötigt würden, und erörtert, woher der dafür benötigte Strom kommen könnte. Mit der Entwicklung einer Wasserstoffstrategie des Landes stelle sich die Frage, wie die Ausbauziele für die erneuerbare Energie aussehen sollten.

Staatssekretär Goldschmidt legt dar, es sei letztendlich ein Umfeld, das Marktanreize schaffe, dafür notwendig, dass Unternehmen und Verbraucher in Wasserstoff investierten. Diese Bedingungen seien derzeit nicht gegeben, sodass es Reformen mithilfe einer nationalen Wasserstoffstrategie bedürfe, um das Thema voranzubringen. Er persönlich habe schon immer vertreten, dass am Ende der Energiewende viel Wasserstoff benötigt würde. Er weist auf die „Zieltrias“ hin, die im Energiewendegesetz enthalten sei und besage, dass Energieversorgung umweltfreundlich, sicher und kosteneffizient sein müsse. Letzteres Kriterium sei beim Wasserstoff noch nicht einzulösen, sodass großer Wert auf die Effizienz beim Umgang damit gelegt werden müsse, indem die große Menge, die an Wasserstoff benötigt werde, dennoch möglichst klein gehalten werde. Jeder Elektrolyseur, der zusätzlich aufgebaut werde, sei gut, benötige aber regionale Anlagen für erneuerbare Energien.

Staatssekretär Goldschmidt legt dar, dass es nicht einfach sei, über Energiepolitik Wirtschaftspolitik zu betreiben. Während das Energiewirtschaftsrecht stark auf Kostenoptimierung ausgerichtet sei, gingen industriepolitische Erwägungen teils in eine andere Richtung. Das Land sei diesbezüglich nur ein Akteur unter vielen. Als Teil des Arbeitsprozesses „Wasserstoffstrategie für Schleswig-Holstein“ würden verschiedene Studien in Auftrag gegeben, so seitens des MELUND eine Studie darüber, wo im Bereich Wasserstoff die wirtschaftlichen Stärken und Bedarfe lägen, und welche Unternehmen dies noch stärker als Standortfaktor nutzen könnten.

Abg. Richert vertritt die Meinung, die Energiepolitik müsse ein Teil der Industriepolitik sein. Die Energiepolitik sei ein Faktor, um die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich Industrie in Schleswig-Holstein ansiedle.

Staatssekretär Goldschmidt äußert, dass Industriepolitik und Energiepolitik im Idealfall zusammenzudenken seien. Er habe lediglich darauf hinweisen wollen, dass die beiden Politikfelder an der einen oder anderen Stelle unterschiedlichen Logiken folgten. Diese müssten zusammengebracht werden. Im Wirtschaftsrecht herrschten zum Beispiel die Logik der Kosteneinsparung beim Strompreis und die der Effizienz stark vor. Auch industriepolitisch sei es richtig, dass Energiepreise niedrig sein sollten, damit sich die Industrie fortentwickeln könne. Es könne allerdings ein Hindernis daraus erwachsen, wenn es darum gehe, einen großen „Rollout“ beim Thema des Markthochlaufs von Wasserstoff zu haben, da die Kosten sich dadurch erhöhten. Die Bundesregierung tue sich bei der Entwicklung einer nationalen Wasserstoffstrategie derzeit eventuell etwas schwer dabei, diese beiden Aspekte zusammenzubringen.

Abg. Vogel äußert, dass neben dem, was der Markt selbst regeln werde, die Landesregierung Möglichkeiten habe, den Markt zu beeinflussen. Die Netzdichte bei Wasserstofftankstellen sei bisher recht übersichtlich, und es stelle die Frage, ob die Landesregierung hier ein zusätzliches Angebot schaffen sollte. In Deutschland handelten Verbraucher oft nach dem Kriterium der Sicherheit und würden sich entsprechend erst, wenn ausreichend Tankstellen für Wasserstoff zur Verfügung stünden, Fahrzeuge dieses Antriebstyps kaufen. Denkbar sei außerdem, in nächster Zeit bei der Ausschreibung von Schienennetzen zu berücksichtigen, dass Wasserstofftankstellen für Züge vorzuhalten seien.

Staatssekretär Goldschmidt erwidert, die Fraunhofer-Studie sehe im Bereich Mobilität und Tankstellen keine Nutzung von Wasserstoff vor, da andere Technologieoptionen durch die E-Mobilität zur Verfügung stünden. Der Bedarf an grünem Wasserstoff werde zukünftig so hoch sein, dass es sich nicht empfehle, damit Autotanks zu befüllen. Er sei verhalten gegenüber der Idee, Landesmittel für den Aufbau von Wasserstofftankstellen einzusetzen, weil dafür reichlich Bundesmittel zur Verfügung stünden. Vor allem aber sehe er keine Notwendigkeit, zusätzliche Wasserstoffbedarfe zu induzieren. Aktuell böten die großen Wasserstofftankstellen Wasserstoff aus Erdgas an. Die Landesstrategie werde hingegen auf der Förderung grünen Wasserstoffs basieren. Einen Konflikt, ob eher Wasserstoffautos oder E-Autos zu präferieren seien, solle man vermeiden.

Auf eine Nachfrage von Abg. Vogel, ob dies auch für den Zugverkehr gelte, erwidert Staatssekretär Goldschmidt, er wolle dieses Thema von der gegebenen Antwort gern lösen und mit dem Wirtschaftsministerium weiter diskutieren.

Abg. Hein weist darauf hin, dass ein wasserstoffbetriebenes Fahrzeug letztlich auch nur ein Elektrofahrzeug sei und führt zusätzlich Beispiele für Wasserstofftankstellen in Schleswig-Holstein auf. Inwieweit sich wasserstoffbetriebene oder sonstige Elektroautos durchsetzen, werde der Markt entscheiden. Egal ob Wasserstoff- oder Stromantrieb, gelte, dass die Entwicklung umso sinnvoller sei, je stärker auf erneuerbare Energien zurückgegriffen werde.

Abg. Dr. Tietze wirft zum Thema Wasserstoff im Schwerlastverkehr und im Bereich der Logistik die Frage auf, ob sich auch diesbezüglich Synergieeffekte ergäben und mit dem Wirtschaftsministerium abstimmen ließen.

Abg. Richert erkundigt sich, in welcher Größenordnung ein Ausbau erneuerbarer Energien nötig werde, wenn von einem „massiven Zubau“ die Rede sei. Daneben habe der Staatssekretär gesagt, dass er es kritisch sehe, Infrastruktur zu schaffen, die auch für grauen Wasserstoff genutzt werden könne. Derzeit verfüge, so Abg. Richert, Schleswig-Holstein noch nicht in dem Maße über aus erneuerbaren Energien hergestellten Wasserstoff, um dafür eine nennenswerte Infrastruktur aufzubauen. Er fragt, ob die Landesregierung mit der Entwicklung von Einsatzmöglichkeiten zu warten gedenke, bis genügend Wasserstoff aus erneuerbaren Energien zur Verfügung stünde. Er warne davor, dass unterdessen andere ihre Infrastrukturen aufgestellt haben könnten, sodass Schleswig-Holstein hintenanstünde. Schließlich beinhalte die norddeutsche Wasserstoffstrategie schon einige Handlungsmöglichkeiten, um den Prozess schnell praktisch voranzubringen.

Staatssekretär Goldschmidt stellt klar, dass er nicht empfehle, mit dem Ausbau von Wasserstofftankstellen zu warten. Fraglich sei allerdings, wenn es eine große Bundesförderung gebe, ob Landesmittel in diesem Bereich eingesetzt werden sollten. Er führt an, dass in Schleswig-Holstein keine Fahrzeugindustrie angesiedelt und grüner Wasserstoff als Stärkenposition des Landes nicht unbedingt berührt sei. Er hege eher Sympathien für das von Abg. Dr. Tietze angesprochene Thema Schwerlastverkehr und den Gedanken, dass es gelingen könne, dass auf dem E-Highway künftig nicht mehr hybride Fahrzeuge mit Dieselmotoren führen, sondern solche mit BtL-Produkten oder sogar Wasserstoff im Tank. Schleswig-Holstein würde als Labor für Wasserstofftechnologien und Sektorenkopplung gut dastehen, zumal es hier keine großen Eigenproduktionsstätten gebe, die vollständig auf Elektro setzten.

Herr Dr. Hirschfeld, Leiter des Referats „Energiepolitik, Energierecht“ im Energiewendeministerium, ergänzt zum Thema Wasserstofftankstellen, es gebe derzeit eine ganze Reihe von

Initiativen, um in Schleswig-Holstein entsprechende Tankstellen zu entwickeln. Diese Entwicklung gehe immer davon aus, wo es vor Ort Bedarfe für Tankstellen gebe. In erster Linie spielten die Bedarfe aus dem Schwerlastverkehr eine Rolle, während Bedarfe aus dem Privatverkehr noch nicht im Fokus stünden. Beim breiten Rollout und dem Punkt, ob jede der heute bekannten Mineralöltankstellen zukünftig Wasserstoff anbieten werde, stelle sich eine grundsätzliche Systemfrage, die auf Bundesebene oder europäischer Ebene zu klären sei. Fraglich sei, ob künftig reiner Wasserstoff im breiten Maßstab getankt werde oder - wie es aktuell der Bundesforschungsminister vertrete - Methanol oder flüssige Kraftstoffe auf Basis von Wasserstoff.

Abg. Richert betont bezüglich der CO<sub>2</sub>-Bepreisung, dass seine Fraktion darunter den Emissionshandel und nicht die CO<sub>2</sub>-Bepreisung durch eine Steuer verstehe. - Staatssekretär Goldschmidt meint, es sei fraglich, ob ein hoher CO<sub>2</sub>-Preis industriepolitisch letzten Endes gewollt sei. Die Frage, ob der CO<sub>2</sub>-Preis sich als Ergebnis eines Emissionshandelssystems oder einer Steuer ergebe, sei nicht der entscheidende Punkt. Entscheidend sei, dass ein Preis für CO<sub>2</sub> bestehe, da grüner Wasserstoff andernfalls keine Zukunft und keinen Markt habe.

Abg. Höck bittet um Auskunft, wie sich die Ausbauziele mit der Fortentwicklung der Wasserstoffstrategie des Landes im Vergleich zu den für 2030 formulierten Ausbauzielen der vorherigen Landesregierung verändern würden. - Der Staatssekretär empfiehlt, auch mit Bezug auf die offene Frage des Abg. Richert nach dem Ausbau erneuerbarer Energien, noch einmal, in die Studie des Fraunhofer Instituts Einblick zu nehmen. Darin würden verschiedene Technologieoptionen von der Kostenseite her betrachtet, wonach es gelte, im Bereich der Windenergie bis 2050 die Ziele deutlich zu steigern. Wenn es beispielsweise zu einer Verdopplung kommen müsse, heiße dies nicht, dass dafür die doppelte Fläche benötigt werde, da die Entwicklung der Technologie fortschreite.

Herr Dr. Hirschfeld ergänzt, dass das Thema Offshore eine große Rolle bei der Wasserstoffherzeugung spielen werde. Damit wären nicht unbedingt weniger Konflikte verbunden. Offshore-Strom, der für Elektrolyse genutzt werden solle, müsse in Schleswig-Holstein anlanden. Damit eine Nutzung netztechnisch möglich sei, bedürfe es der entsprechenden Infrastruktur.

Abg. Hein betont, dass es bei den veranschlagten Mitteln über 500.000 € ein wichtiges Ziel sei, über die Erarbeitung einer Strategie hinaus bereits in erste Umsetzungsprojekte zu kom-

men. Umso mehr sei der Betrag von 10 Millionen € für die Umsetzung von Projekten gedacht. Man werde gegebenenfalls weitere Vorschläge zur Ausgestaltung der konkreten Umsetzung in den Landtag einbringen und gegenüber der Landesregierung kommunizieren.

Staatssekretär Goldschmidt unterstreicht, dass es auch der Anspruch der Landesregierung sei, konkrete Projekte umzusetzen. Die vom Landtag gewünschte Erstellung eines Strategiepapiers nehme man sehr ernst, um dann in die Umsetzung zu gehen. Dabei sei es wichtig, dass die Projekte in der Wirtschaft entwickelt werden müssten. Dies wolle man unterstützen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht des Energiewendeministeriums zur Kenntnis.

#### 4. Bericht über die Arbeit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt am Nord-Ostsee-Kanal

hierzu: [Umdruck 19/2991](#)

Herr Dr. Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - GDWS - weist einleitend auf die Jahrespressekonferenz zum Nord-Ostsee-Kanal hin, die er am 29. Februar 2020 abgehalten habe. Der Bund investiere mit zurzeit etwa 2 Milliarden € in einer Größenordnung in den Nord-Ostsee-Kanal, die auch im Vergleich zu anderen deutschen Wasserstraßen nennenswert sei.

Komme es in der Presse gelegentlich zu einer Darstellung, wonach der Nord-Ostsee-Kanal nicht zuverlässig sei, so irritiere ihn das, da mit dem Kanal die eigene Lebensgrundlage in der Öffentlichkeit schlechtgeredet werde. Dies wirke sich international negativ aus. Insgesamt sei der Nord-Ostsee-Kanal eine äußerst zuverlässige, leistungsfähige Wasserstraße. Richtig sei, dass im vergangenen Jahr die transportierten Mengen etwas rückläufig gewesen seien. Dies liege eher an der gesamtpolitischen Wetterlage als am Kanal. Im Februar 2020 habe jedoch im Vergleich zum Vorjahr der Mengentransport durch den Kanal um 7 % zugenommen. Angesichts stetiger Schwankungen empfehle es sich, die einzelnen Zahlen nicht überzubewerten.

Herr Dr. Witte stellt fest, obwohl die Infrastruktur am Nord-Ostsee-Kanal marode und überaltert sei, habe es im vergangenen Jahr keine außergewöhnlichen, außerplanmäßigen Ausfälle gegeben. Zwar sei die GDWS einmal eingeladen gewesen, dem Ausschuss darüber zu berichten, dass an einem Samstag im September 2019 in Brunsbüttel beide Schleusenammern geschlossen gewesen seien (siehe hierzu Umdruck 19/2991). Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung - WSV - habe bei dieser Gelegenheit aber sehr erfolgreich gearbeitet, sodass am darauffolgenden Montag der Schaden bereits wieder behoben gewesen sei.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Nord-Ostsee-Kanal brächten es fertig, 100 Jahre alte Bauwerke samt 100 Jahre alter Technik zuverlässig am Leben zu erhalten. Dies sei nur mit einem nachhaltigen persönlichen Einsatz möglich, der weit über das gewöhnliche Maß in Behörden und Verwaltungen der Bundesrepublik hinausgehe.

Herr Dr. Witte führt aus, man habe im vergangenen Jahr 185 Millionen € in den Nord-Ostsee-Kanal investiert. Im Jahr 2020 werde die 200-Millionen-€-Marke voraussichtlich überschritten, um die aktuellen Vorhaben planmäßig umzusetzen. Die WSV, die Nutzer des Kanals und die

Landesregierung hätten gemeinsam für die Bereitstellung hinreichender Mittel für den Kanal gekämpft.

Man arbeite derzeit intensiv an der dritten großen Schleusenammer in Brunsbüttel. Dabei handele es sich um keinen Ausbau, sondern um eine Ersatzinvestition, die zu tätigen gewesen sei, um sicherzustellen, dass während der Phase der Sanierung der bestehenden großen Schleusenammern mindestens eine Kammer einsatzfähig bleibe. Es bleibe bei der Aussage, die seine Verwaltung getroffen habe, dass alles dafür getan werde, mindestens eine Kammer in Brunsbüttel bis zur Fertigstellung der dritten großen Kammer und Sanierung mindestens einer der beiden bestehenden großen Kammern in Brunsbüttel verfügbar zu halten. Diese Situation sei heute gegeben und werde auch in den nächsten Jahren noch so sein. Die Instandsetzungsarbeiten an den bestehenden Kammern stiegen, und letztere müssten auch in den Folgejahren von Zeit zu Zeit außer Betrieb genommen werden. Käme es dann am zweiten alten Bauwerk zu einem Vorfall, träte die Situation ein, die vermieden werden solle. Es handele sich um ein normales Risiko, das überall bestehe, und über das auch so gesprochen werden sollte, so Herr Dr. Witte. Die planmäßigen und außerplanmäßigen Sperrzeiten der vergangenen Jahre zeigten deutlich die Zuverlässigkeit des Kanals.

Die Schleuse Brunsbüttel sei ein komplexes Bauwerk, bei dem der Baufortschritt deutlich hinter den Planungen zur Zeit der Ausschreibung und Vergabe zurückgeblieben sei. Ein großes Thema habe die Munitionsräumung gebildet, die fachgerecht umzusetzen beauftragte Baufirma nicht in der Lage gewesen sei. Nach einer Teilkündigung sei deswegen ein anderer Auftragnehmer gesucht worden. Weitere Probleme wie der komplexe Baugrund kämen hinzu. Nach derzeitigem Stand werde die dritte große Schleusenammer 2026 in Betrieb genommen werden können. Die Gesamtkosten betrügen zurzeit 830 Millionen €.

Da sich bei der Schleuse Brunsbüttel das Miteinander zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer schwierig gestalte, was die Vertragsinterpretation und -treue unter anderem betreffe, habe man erfolgreich ein Streitschlichtungsverfahren begonnen. Auftraggeber und Auftragnehmer hätten gemeinsam zwei Gutachter mit der Aufarbeitung der Situation und Erarbeitung von Empfehlungen, die gegenüber dem Bundesrechnungshof Bestand hätten, beauftragt, Professor Leupertz als Juristen und Professor Reister als Bauwirtschaftler der Technischen Universität Darmstadt.

Herr Dr. Witte stellt fest, dass man trotz allem weite Schritte vorangekommen sei und es auf der Baustelle keinen Stillstand gegeben habe. Im April 2020 werde mit dem Ausbau der Oststrecke begonnen, der letzten 20 km, die von der Solbreite her noch im alten Zustand seien. An dieser Stelle würden etwa 500 Millionen € investiert. Der Auftrag sei vergeben, und erste Arbeiten in Form von Baumrodungen abgeschlossen. Bereits seit Längerem sei das Bodenlager in Fürstenmoor vorbereitet. Nach ersten Gesprächen, die er selbst mit den Auftragnehmern geführt habe, sei er zuversichtlich, dass dies eine Baustelle werde, bei der Bauen, nicht Streiten im Vordergrund stehen werde.

Im Zusammenhang mit der Oststrecke sei der Ersatz der Levensauer Hochbrücken in Kiel-Suchsdorf, ein bekanntes Thema. Der Baubeginn für die eigentlichen Brückenarbeiten solle 2021 und die zeitliche Taktung immer unter der Beachtung der Bedürfnisse der Deutschen Bahn und des Straßenverkehrs erfolgen. Die Bauzeit werde circa fünf Jahre betragen.

Herr Dr. Witte geht darauf ein, dass am heutigen Tag ein Erörterungstermin für die Ersatzinvestition der beiden kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau stattfinden werde. Insgesamt gebe es 27 Einwendungen gegen diese Maßnahme. Er gehe davon aus, dass kein zweiter Erörterungstermin nötig werde. Die Beschluss Maßnahme werde voraussichtlich noch im Jahr 2020 beschlossen, sodass die beiden kleinen Schleusen bis 2030 von Grund auf instandgesetzt werden könnten.

Zur Schwebefähre in Rendsburg merkt Herr Dr. Witte an, dass es eine Herausforderung sei, ein historisches Bauwerk unter Beachtung heutiger Sicherheitsauflagen nachzubauen. Eine Lösung sei gemeinsam mit Partnern in der Industrie gelungen. Er gehe davon aus, dass im Herbst 2020 die neue Schwebefähre in Betrieb genommen werden könne. Die Auftragsvergabe schließe auch Ersatzbauten für zwei Kanalfähren ein. Der Kanalbetrieb werde mit Hybridantrieben nachhaltig in die Erneuerung gehen.

Ein anderes herausforderndes Thema bilde der Kanaltunnel Rendsburg. Eine Erleichterung bilde es, dass zurzeit der vierspurige Verkehr möglich sei. Doch sei bekannt, dass der Verkehr in sechs Monaten im Jahr 2020 wechselweise wieder zweispurig werden müsse. Insbesondere mit dem Auftragnehmer im Bereich der Tunnel- und Sicherheitstechnik sei er nur mäßig zufrieden, so Herr Dr. Witte, da ihm immer wieder auf die Sprünge geholfen werden müsse. Er sei aber zuversichtlich, dass der Verkehr Ende 2020 wieder vierspurig sein werde.

Im Anschluss an die Fertigstellung der Oststrecke und die Bearbeitung der beiden Schleusenanlagen in Kiel und Brunsbüttel sei weiterhin die Gesamtvertiefung des Nord-Ostsee-Kanals um 1 m im Programm. Es werde sich um einen richtigen Ausbau handeln, während alle anderen Maßnahmen dem Erhalt des Ist-Zustands dienten. Mit der Gesamtvertiefung werde die erste nachhaltige Leistungssteigerung zu schaffen sein. Die Gesamtvertiefung sei im neuen Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz - MgvG - als eine der Maßnahmen im Bereich der Wasserstraßen enthalten. Ziel des MgvG sei es, dass - per Gesetz - der Deutsche Bundestag den Ausbau beschließe, also nicht mehr eine Planfeststellungsbehörde. Es werde ein beschleunigter, dem normalen Planfeststellungsverfahren wiewohl sehr ähnlicher Prozess angestrebt, in dem insbesondere die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung wesentlich sei. Diesbezüglich herrsche in Schleswig-Holstein eine sehr gute Situation vor, indem die Bevölkerung sich des Werts des Nord-Ostsee-Kanals bewusst sei.

Abschließend berichtet Herr Dr. Witte, dass die Fahrrinnenanpassung der Tideelbe im Bau sei. Man habe im September 2019 mit dem Bau begonnen, am 29. Januar 2020 seien die Verbreiterung der Bundesstrecke und die Fertigstellung der Begegnungsbox an der Bundesstrecke freigegeben worden. Somit sei nach vier Monaten bereits sichergestellt worden, dass die erste Nutzung erfolgen könne. Zurzeit werde an den äußerst moderaten Maßnahmen der Vertiefung gearbeitet, um fristgerecht fertig zu werden. Herr Dr. Witte erinnert daran, dass es 19 Jahre gebraucht habe, bis das Baurecht vorhanden gewesen sei, und 21 Monate bis zum Nutzen durch nachhaltig begleitende Maßnahmen für Umwelt, Natur und Schifffahrt.

Abg. Dr. Tietze bittet um einen Ausblick, wie es im Bereich der Gieselauschleuse und der Sportschifffahrt weitergehe. - Herr Dr. Witte legt dar, im Jahr 2019 hätten 12.000 Sportschiffe den Nord-Ostsee-Kanal benutzt. Es handele sich um eine stabile Größe und einen nachhaltigen Magneten im Bereich Tourismusindustrie. Für die Gieselauschleuse gelte unverändert, was Haushaltsvermerk Nummer 12 besage (siehe Bundeshaushalt 2020, Haushaltsstelle 12 03- 2 01-712): Für Anlagen an Wasserstraßen, die der Bund nicht wirtschaftlich betreiben könne, sei eine Förderung mit 50 % der Kosten seitens des Bundes möglich, wenn sich ein neuer Eigentümer für dieses Bauwerk finde. Herr Dr. Witte nennt Beispiele für Bauwerke, die der Bund auf diese Weise abgebe, für die sich Nutzer fänden, sodass eine Tourismusförderung stattfinden könne. Auch im Bereich Gieselauschleuse sei man in Gesprächen. Ein Interessent habe sich bereiterklärt, unter seiner Vergabe prüfen zu lassen, was es kosten würde, die Schleuse zu sanieren. Diese Kosten übernehme der Bund zu 100 %. Wenn seitens des

Interessenten die Entscheidung falle, die Schleuse zu übernehmen, zahle die Bundesrepublik Deutschland 50 % aller anfallenden Kosten.

Auf Bitten von Abg. Dr. Tietze versichert Herr Thode, Leiter des Dezernats „Management Küste W 20“ bei der GDWS, dass sein Amt alles tue, um die Schleusung von Sportbooten an der Gieselauschleuse in diesem Jahr zu ermöglichen. Anstehende Reparaturarbeiten würden laufend ausgeführt, doch sei man nicht zu der Grundinstandsetzung in der Lage, die das Bauwerk nötig habe.

Herr Dr. Witte ergänzt, dass seine Verwaltung mit dem Bundesverkehrsministerium und Vertretern der Sportschifffahrt derzeit zusammen an einem „Masterplan Nebenwasserstraßen“ arbeite, in welchem das Thema „Freizeitnutzung der Wasserstraßen“ und die Ziele für den weiteren Umgang des Bundes mit den Nebenwasserstraßen intensiv behandelt würden.

Abg. Jensen fragt in Bezug auf den Ausbau der Oststrecke, inwiefern gewachsener Boden, der dort entnommen würde, nach Westen transportiert werden könne, da der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein - LKN.SH - überlegt habe, fehlendes Material für die Deichverstärkung oder auch für die Sicherung der Insel Pellworm aus dem Nord-Ostsee-Kanal zu gewinnen.

Herr Dr. Witte antwortet, Verwerten gehe grundsätzlich vor Ablagern. - Herr Thode ergänzt, es habe Gespräche mit dem Land über Möglichkeiten gegeben, das Material sinnvoll für das Küstenvorfeld und die Inseln zu nutzen. Die WSV biete an, das Material an eine andere Stelle zu verbringen, doch bestünden finanzielle Limitationen. Es komme auf das Zusammenspiel von Landes- und Bundesbehörden an, um Kostensteigerungen auszugleichen, sodass sie nicht zulasten von Bereichen gingen, für die Genehmigungen vorlägen.

Abg. Vogel nimmt zustimmend auf Herrn Dr. Wittes Äußerung Bezug, dass man den Nord-Ostsee-Kanal nicht schlechtreden solle und man sich in den vergangenen Jahren gemeinsam massiv für den Ausbau eingesetzt habe. Er erklärt, für Abgeordnete bestehe dennoch eine Notwendigkeit, auf Presseanfragen zum Geschehen am Nord-Ostsee-Kanal zu reagieren. Er erkundigt sich nach der digitalen Infrastruktur am Nord-Ostsee-Kanal, und inwiefern es dort Investitionen bedürfe.

Herr Dr. Witte räumt ein, dass es Ende Februar 2020 einen sechsstündigen Rechnerausfall am Nord-Ostsee-Kanal gegeben habe. Die genaue Ursache werde derzeit aufgearbeitet, doch liege dem Ausfall nicht das Alter der Informationstechnik zugrunde. Diese sei hochmodern und entspreche den Sicherheitsvorgaben für kritische Infrastrukturen des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik. Herr Dr. Witte betont, dass es binnen sechs Stunden möglich gewesen sei, das Problem zu beheben, indem das System neu aufgesetzt worden sei. Der Vorfall habe zu einer Sensibilisierung für das notwendige Vorgehen in einer entsprechenden Situation, zu der es in der Form zuvor noch nicht gekommen sei, geführt. Die maritime Verkehrstechnik sei zügig in der Lage, Lösungsansätze zu finden.

Abg. Vogel fragt nach weiteren Plänen, Fähren zu ersetzen und inwiefern es im Zuge dessen zu einer technischen Modernisierung komme. - Herr Dr. Witte erklärt, die ersten drei Fähren würden aktuell und sukzessive auch alle anderen Fähren ersetzt. Vorgesehen sei ein Hybridantrieb, inklusive Möglichkeiten der Weiterentwicklung in Richtung moderner Elektromotoren. Im Bundeshaushalt 2020 sei eine zusätzliche 100 t-Fähre für Brunsbüttel vorgesehen. Das Vorhaben werde entsprechend der Priorisierung der Bauvorhaben eingetaktet.

Abg. Vogel bemerkt, dass sich die Kosten gegenüber den Angaben, als erstmals im Ausschuss über die Bauvorhaben am Nord-Ostsee-Kanal gesprochen worden sei, auf das Volumen von derzeit etwa 2 Milliarden € verdoppelt hätten. Er fragt, wie es sich mit den Kostensteigerungen für die verschiedenen Einzelprojekte verhalte.

Herr Dr. Witte beschreibt, dass es seit der Zeit der anfänglichen Planungsphase für die dritte große Kammer in Brunsbüttel eine Vereinfachung beim Bundeshaushalt gegeben habe. Während zu Anfang immer der Preisstand des Planungsjahres festgeschrieben gewesen sei, sei es mit dem Transparenzgesetz zu der Änderung gekommen, dass das Bundesverkehrsministerium jährlich den Preisstand für alle Großprojekte nenne. Herr Dr. Witte geht davon aus, dass sich die Zahlen, die er genannt habe, aufgrund von Preissteigerungen, die normal seien, weiterentwickelten.

Das Volumen von 2 Milliarden € indes stehe, seit das Paket „Maßnahmenplan für den Nord-Ostsee-Kanal“ vorgelegt worden sei, mit der Änderung, dass in der Anfangsphase noch die Gesamtvertiefung des Kanals um 1 m enthalten gewesen sei. Seine Angabe von 2 Milliarden € beziehe sich auf die Maßnahmen, die konkret entwickelt worden seien, ohne die Gesamtvertiefung. Herr Dr. Witte stellt fest, dass die Mittel für den Nord-Ostsee-Kanal fließen und die

meisten Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf enthalten seien. Die große Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals sei in der gesamten Bundesrepublik bekannt.

Auf eine weitere Frage des Abg. Vogel erwidert Herr Dr. Witte, er sei bereits einmal von kommunalpolitischer Ebene in Rendsburg her angesprochen worden warum im Rendsburger Tunnel nur ein Radiosender zu empfangen sei. Er nehme das Thema mit und gebe es weiter.

Abg. Metzner fasst zusammen, sie habe es so verstanden, dass im Bereich der Tunnelsicherung in Rendsburg bei der WSV nicht mehr ausreichend Personal vorhanden sei. Abg. Vogel habe angesprochen, dass es in der letzten Zeit Ausfälle aufgrund digitaler Probleme gegeben habe. Sie bitte um Erläuterung, welche technischen Probleme konkret angesichts des hohen Alters des Kanals bestünden und wie es um die Personalsituation der BSV bestellt sei.

Herr Dr. Witte stellt richtig, seine Bemerkung habe darauf abgezielt, dass es sich um detailliertes Spezialwissen handle, wenn es darum gehe, einen Tunnel nach den heutigen Sicherheitsvorschriften auszustatten. Dieses Wissen könne die WSV nicht vorhalten. Die beauftragte Firma sei nicht in der Lage gewesen, die dafür erforderlichen Planungsleistungen zu erbringen und die erforderlichen Unterlagen den Fachleuten seiner Verwaltung zur Prüfung vorzulegen. Die Bauwirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland sei im Hinblick auf Informationstechnik nicht gut aufgestellt. Man gehe deswegen mit den Baufirmen mittlerweile andere Weg der Vergabe nach dem Motto „Planen und Bauen in einer Hand“. Bei der Vergabe werde die technische Leistung von Baufirmen gegenüber dem Preis immer höher gewichtet.

Herr Dr. Witte fährt fort, beim Thema Personal würden immer zwei Faktoren in Betracht gezogen: erstens hinreichend Personalstellen, zweitens die Auswirkungen des demografischen Wandels im Bauingenieursbereich. Der Deutsche Bundestag habe der WSV in der vergangenen und laufenden Legislaturperiode ausreichend Stellen und Planstellen zur Verfügung gestellt, die zu einem nachhaltigen Aufwuchs führten. Im Jahr 2020 gebe es für die WSV im Bereich der Baumaßnahmen 170 neue Stellen und Planstellen. Grundsätzlich stelle der Bundestag als Aufsichtsrat der WSV dieser eine bestimmte Anzahl von Stellen und Planstellen zur Verfügung, wonach die Aufgaben, die zu erfüllen seien, priorisiert und umgesetzt würden. Die Priorisierung wirke sich in zeitlicher Hinsicht aus, wobei hochsicherheitsrelevante Baumaßnahmen beispielsweise gegenüber Verschönerungen und Vergrößerungen vorgingen. Durch noch mehr Stellen könne der Bundestag gegebenenfalls eine Änderung bewirken.

Insgesamt sei die WSV personell gut aufgestellt, auch wenn dies vor Ort zum Teil anders empfunden würde. Dass die WSV in den vergangenen zwei Jahrzehnten ein Drittel ihres Personals abgebaut habe, wirke nach. Stärker noch als im Ingenieursbereich sei man im Handwerksbereich schlecht ausgestattet. Im Bundeshaushalt 2020 gebe es erstmals neue Stellen für den schlichten Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraße. Dazu, daran politisch weiterzuarbeiten, motiviere er die Landespolitik, denn auch diese Leute würden vor Ort gebraucht.

Herr Dr. Witte führt außerdem aus, dass es durch den demografischen Wandel im Bauingenieursbereich schlecht aussehe. Man bilde deshalb an drei Universitäten eigene Bauingenieure aus. In Hamburg habe man einen eigenen Studiengang mit der Fakultät Bauingenieurwesen aufgebaut und bezahle den Bachelor- und Masterstudierenden das Studium.

Herr Dr. Witte gibt an, dass sich die schwierige Situation der Stellenbesetzung im Bereich Maschinenwesen derzeit bessere. Er sehe dies im Zusammenhang mit einem Wandel in der Autoindustrie weg vom Verbrennungs- und Getriebe-, hin zum E-Motor. Die Personalgewinnung dauere deutlich länger, als man sich wünsche, doch sei man im Ergebnis insgesamt erfolgreich und könne Stellen besetzen.

Abg. Dr. Tietze fragt nach dem aktuellen Stand des Ausbaus des Elbe-Lübeck-Kanals. - Herr Dr. Witte bemerkt, diese Frage falle in den Bereich der Politik. Es gebe eine Erklärung des Parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann zum Elbe-Lübeck-Kanal, wonach die dringenden Ersatzinvestitionen planmäßig umgesetzt würden. Das Gesamtthema der Anpassung und des Ausbaus des Elbe-Lübeck-Kanals bewege sich in einer größeren Zeitschiene. Zusätzliche neue Stellen für die Maßnahmen am Elbe-Lübeck-Kanal habe man für das Jahr 2020 nicht bekommen. Der Elbe-Lübeck-Kanal sei im Bundesverkehrswegeplan enthalten, jedoch auf keinen Fall im Vordringlichen Bedarf E - Engpassbeseitigung. Der Bundesverkehrswegeplan werde im nächsten oder übernächsten Jahr hinsichtlich seiner Weiterschreibung evaluiert.

Auf eine Nachfrage von Abg. Dr. Tietze erläutert Herr Dr. Witte, dass die Gesamtmittel für den Elbe-Lübeck-Kanal - sowie auch für den Nord-Ostsee-Kanal - im Investitionsrahmenplan nirgends nachzulesen seien. Sie seien im jährlichen Haushaltsverfahren, es sei denn, es liege eine Verpflichtungsermächtigung vor. In der Haushaltsplanung für den Bereich Verkehrsinfrastruktur insgesamt werde die Wasserstraße wohl etwas weiter aufwachsen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, dankt für den Bericht und die umfassenden Informationen.

## 5. **Kapazitäten und Arbeitsbedingungen auf Schlachthöfen und in der Fleischverarbeitung in Schleswig-Holstein**

Bericht der Landesregierung  
Drucksache 19/1510

(überwiesen am 14. November 2019 an den Sozialausschuss, Umwelt- und Agrarausschuss und Wirtschaftsausschuss)

hierzu: Umdrucke [19/3388](#), [19/3436](#), [19/3440](#), [19/3463](#), [19/3479](#),  
[19/3481](#), [19/3487](#), [19/3490](#), [19/3492](#), [19/3501](#),  
[19/3503](#), [19/3506](#), [19/3507](#), [19/3510](#), [19/3511](#),  
[19/3515](#), [19/3523](#), [19/3584](#), [19/3585](#)

Entsprechend dem Vorschlag des Abg. Kilian empfiehlt der Ausschuss einstimmig dem federführenden Sozialausschuss, unter Einbeziehung der mitberatenden Ausschüsse, eine mündliche Anhörung zu der Vorlage durchzuführen.

## **6. Mindestvergütung für Auszubildende einführen**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/1239](#)

(überwiesen am 15. Februar 2019 an den Wirtschaftsausschuss und  
Bildungsausschuss)

Mit Zustimmung der antragstellenden Fraktion empfiehlt der Ausschuss dem Landtag einstimmig, den Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 19/1239, für erledigt zu erklären.

## **7. Verschiedenes**

Der Ausschuss beschließt, die zuletzt von ihm ins Auge gefassten Ausschussreisen nach Göteborg und Kopenhagen zu einer dreitägigen Informationsreise zusammenzufassen, die voraussichtlich vom 28. bis 30. September 2020 stattfinden soll.

Die Ausschussmitglieder bitten die Landtagsverwaltung ihnen mitzuteilen, inwiefern der Veranstalter der Fehmarnbelt Days 2020 über die Besetzung des Landtagsinformationsstands durch Abgeordnete hinaus ihre Beteiligung an Diskussionsrunden wünscht.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 12:40 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze  
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder  
Geschäfts- und Protokollführerin