



Plenarprotokoll

109. Sitzung

Freitag, 27. März 2009

**Verlängerung der Altfallregelung
für Flüchtlinge aufgrund der Wirt-
schaftskrise**..... 8121

Antrag der Fraktion BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/2547

Beschluss: Überweisung an den In-
nen- und Rechtsausschuss..... 8121

Gemeinsame Beratung

a) Neuorganisation der ARGEn..... 8121

Antrag der Fraktionen von CDU
und SPD
Drucksache 16/2343

**b) Kommunale Trägerschaft im
SGB II: Hilfen aus einer Hand**... 8121

Antrag der Fraktion BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/2542

Uwe Döring, Minister für Justiz, Arbeit und Europa.....	8122, 8135	Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr.....	8153
Angelika Birk [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	8123	Karl-Martin Hentschel [BÜND- NIS 90/DIE GRÜNEN].....	8156, 8159
Torsten Geerds [CDU].....	8125, 8134	Wolfgang Kubicki [FDP].....	8156
Wolfgang Baasch [SPD].....	8127	Beschluss: Überweisung an den Wirt- schaftsausschuss.....	8160
Dr. Heiner Garg [FDP].....	8128, 8134	Anwerbung von Lehrkräften in Ausbildung für Berufsschulen.....	8160
Lars Harms [SSW].....	8130	Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/2549	
Dr. Ralf Stegner [SPD].....	8132	Beschluss: Überweisung an den Bil- dungsausschuss und den Finanz- ausschuss.....	8160
Karl-Martin Hentschel [BÜND- NIS 90/DIE GRÜNEN].....	8133	Landesweiter Nahverkehrsplan für Schleswig-Holstein 2008 bis 2012....	8160
Beschluss: 1. Berichts Antrag Druck- sache 16/2343 mit der Berichter- stattung der Landesregierung erle- digt		Bericht der Landesregierung Drucksache 16/2449	
2. Ablehnung des Antrags Drucksache 16/2542.....	8136	Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr.....	8160
Situation der Werften in Schles- wig-Holstein.....	8136	Dr. Heiner Garg [FDP].....	8162
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/2516		Thomas Stritzl [CDU].....	8163
Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr.....	8136, 8145	Thomas Rother [SPD].....	8165
Dr. Heiner Garg [FDP].....	8137	Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	8166
Thomas Stritzl [CDU].....	8139	Lars Harms [SSW].....	8168
Thomas Rother [SPD].....	8140	Rolf Fischer [SPD].....	
Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	8142	Beschluss: Mit der Berichterstattung der Landesregierung erledigt.....	8145
Lars Harms [SSW].....	8143	Flughafenentwicklungskonzept für Norddeutschland.....	8145
Rolf Fischer [SPD].....	8144	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/2521	
Beschluss: Überweisung an den Wirt- schaftsausschuss zur abschließen- den Beratung.....	8169	Dr. Heiner Garg [FDP].....	8145, 8155
Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Lan- desbesoldungsgesetzes und des Be- amtenversorgungsgesetzes - Über- leitungsfassung für Schleswig-Hol- stein - (Besoldungs- und Versor- gungsanpassungsgesetz 2009/2010 - BVAnpG 2009/2010).....	8169	Peter Harry Carstensen, Minister- präsident.....	8146
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/2553		Hans-Jörn Arp [CDU].....	8147, 8158
Bericht und Beschlussempfehlung des Finanzausschusses Drucksache 16/2578		Bernd Schröder [SPD].....	8149, 8160
		Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	8150
		Lars Harms [SSW].....	8151
		Andreas Beran [SPD].....	8153

Günter Neugebauer [SPD], Be- richterstatter.....	8169
Beschluss: Verabschiedung in der Fassung der Drucksache 16/2578..	8169
Sammeldrucksache über Vorlagen gemäß § 63 Abs. 1 a der Geschäfts- ordnung des Schleswig-Holsteini- schen Landtags.....	8169
Drucksache 16/2569	
Beschluss: Annahme.....	8169

* * * *

Regierungsbank:

Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident

Ute Erdsiek-Rave, Stellvertreterin des Minis-
terpräsidenten und Ministerin für Bildung und
Frauen

Uwe Döring, Minister für Justiz, Arbeit und
Europa

Lothar Hay, Innenminister

Dr. Christian von Boetticher, Minister für
Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume

Rainer Wiegard, Finanzminister

Dr. Werner Marnette, Minister für Wissen-
schaft, Wirtschaft und Verkehr

Dr. Gitta Trauernicht, Ministerin für Soziales,
Gesundheit, Familie, Jugend und Senioren

* * * *

Beginn: 10:00 Uhr

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne die
letzte Sitzung der 41. Tagung. Ich darf Ihnen mit-
teilen, dass die Abgeordneten Thomas Hölck und
Sandra Redmann erkrankt sind. Wir wünschen ih-
nen von dieser Stelle aus gute Besserung.

(Beifall)

Beurlaubt für die heutige Sitzung sind der Abgeord-
nete Jürgen Weber und der Fraktionsvorsitzende
der CDU, Dr. Johann Wadephul.

Auf der Besuchertribüne begrüße ich Schülerinnen
und Schüler der Gemeinschaftsschule Sandesneben
aus dem Herzogtum Lauenburg. - Herzlich will-
kommen!

(Beifall - Zuruf des Abgeordneten Wolfgang
Kubicki [FDP])

- Damit ist nicht zu rechnen, Herr Kubicki. Irgend-
wann tauchen sie wieder auf.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 27 auf:

Verlängerung der Altfallregelung für Flüchtlin- ge aufgrund der Wirtschaftskrise

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 16/2547](#)

Die Fraktionen haben sich darauf verständigt, die-
sen Tagesordnungspunkt ohne Aussprache an den
Ausschuss zu überweisen. Wer dem so zustimmen
möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Dann
ist das einstimmig so beschlossen.

Ich rufe nun die Tagesordnungspunkte 17 und 23
auf:

Gemeinsame Beratung

a) Neuorganisation der ARGEn

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD
[Drucksache 16/2343](#)

b) Kommunale Trägerschaft im SGB II: Hilfen aus einer Hand

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜ-
NEN

[Drucksache 16/2542](#)

(Vizepräsidentin Frauke Tengler)

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Mit dem Antrag der Fraktionen von CDU und SPD, Drucksache 16/2343, wird ein Bericht erbeten, der in dieser Sitzung gegeben werden soll. Wer dem zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Dann bitte ich den Minister für Justiz, Arbeit und Europa, Herrn Uwe Döring, um seinen Bericht.

Uwe Döring, Minister für Justiz, Arbeit und Europa:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich bin um die Abgabe eines Berichts gebeten worden. Der Antrag ist schon vor längerer Zeit in den Landtag eingebracht worden. Ich hatte gehofft, Ihnen eine Erfolgsgeschichte darstellen zu können. Leider hat sich das kurzfristig anders entwickelt. Deswegen vielleicht ganz kurz etwas zum historischen Ablauf.

Am 20. Dezember 2007 hat sich das **Bundesverfassungsgericht** mit der Verfassungsmäßigkeit der **Jobcenter** befasst und befunden, dass es sich in der jetzigen Form um eine nicht zulässige **Mischverwaltung** handelt. Das Bundesverfassungsgericht hat den Gesetzgeber aufgefordert, bis Ende 2010 eine neue Regelung zu treffen. Wenn bis dahin keine neue Regelung vereinbart worden ist, gilt die Aufgabentrennung. Das heißt, das, was früher Sozialhilfe war, was die Kommunen gut gemacht haben, geht zur Bundesagentur für Arbeit. Übrig bleiben nur die Kosten der Unterkunft und ein paar Sonderleistungen.

Das war ein Ergebnis, das politisch kaum jemand will. Daraufhin haben wir uns in der Arbeitsministerkonferenz mit Lösungen beschäftigt, die den Status quo optimieren, aber den Grundsatz der Hilfe aus einer Hand - „Fordern und fördern“ - berücksichtigen.

Wir haben als Schleswig-Holsteiner - ich darf mich an dieser Stelle ganz herzlich für die Unterstützung des gesamten Landtags bedanken - die Position vertreten, dass wir das Ganze verfassungsfest machen und dann auch die Verfassung ändern müssen. Ich möchte mich gegen die Argumente aussprechen, dass man die **Verfassung** nicht ändern dürfe, weil das Verfassungsgericht anders beschlossen habe. Es geht hierbei nämlich nicht um Ewigkeitswerte der Verfassung, sondern es geht schlicht um eine **Organisationsform**. Deshalb kann man das natürlich an dieser Stelle entsprechend ändern.

Wir haben dann einen **Kompromiss** ausgearbeitet, der 16:0 von allen Ländern unterstützt wird, und

zwar sowohl von den Arbeitsministern als auch von den Ministerpräsidenten. Nach diesem Kompromiss werden künftig **Zentren für Arbeit und Grundleistung** als Körperschaften des öffentlichen Rechts errichtet. **Träger** sollen die Kommunen und die BA werden. Die Kommunen haben dabei Dienstherrenfähigkeit, sie werden mehr Einfluss als bisher haben. Deshalb kann nicht die Rede davon sein, dass es eine getrennte Aufgabenwahrnehmung gibt, sondern die Zentren sollen das gemeinsam wahrnehmen.

Dies ist Gegenstand des Koalitionsausschusses gewesen, der zu keiner Einigung gekommen ist. Die SPD hat dem Kompromiss zugestimmt. In der CDU gab es erhebliche Diskussionen, soweit ich gehört habe, auch im Präsidium. Die Ministerpräsidenten sind nach wie vor der Auffassung, dass es richtig ist, diesen Kompromiss zu beschließen.

In der Bundestagsfraktion der CDU/CSU ist es dann aber zu einem anderen Abstimmungsergebnis gekommen. Ich will das nicht weiter kommentieren, aber ich habe davon gelesen, dass es einen überraschenden kollektiven Nervenzusammenbruch gegeben haben soll. Das ist vielleicht nicht ganz abwegig. Ich hoffe, dass man sich wieder besinnt. Die Hoffnung stirbt zuletzt. Ich halte es für ganz schlecht, dieses Thema zu einem Wahlkampfthema zu machen; denn das begreift niemand und hilft den Menschen überhaupt nicht.

(Beifall bei der CDU)

Sollte es nach der Bundestagswahl andere Mehrheiten als zuvor geben, dann wird die Lösung aber nicht einfacher.

Die Ablehnungsgründe sind im Wesentlichen - -

(Zuruf des Abgeordneten Günter Neugebauer [SPD])

- Ich habe nicht gesagt, welche andere Mehrheit es geben wird, Herr Neugebauer.

Ich bin sehr dankbar für die Sicherheit der **Beschäftigten der ARGen** in Ostholstein und Segeberg, dass die Verträge bis 2010 verlängert werden, so dass wir das Ganze jetzt nicht auseinandernehmen müssen. Das war ein gemeinsames Bemühen gegenüber dem Bund, das Gott sei Dank erfolgreich war. Allen, die dabei mitgeholfen haben, danke ich.

(Beifall bei der CDU)

Es wird argumentiert, in der jetzigen Form dürfe man nicht umorganisieren, weil die Arbeitslosigkeit steige und dies somit zu Verunsicherungen führe. Dieses Argument würde zutreffen, wenn das Nicht-

(Minister Uwe Döring)

handeln den Status quo erhalten würde. Genau das ist aber nicht der Fall.

Wenn man nicht handelt, passiert Folgendes: Das Bundesverfassungsgericht fordert die **Aufgabentrennung** nach dem Ende des Jahres 2010. Das ist sehr kompliziert auseinanderzunehmen. Ich erinnere nur daran, dass die **Kommunen** in diesem Bereich keine eigene IT haben, dass der gesamte Aktenbestand über alle Arbeitslosen kopiert werden muss. Das heißt, gerade das Nichtstun führt dazu, dass die Umorganisation spätestens im zweiten Quartal 2010 stattfinden muss. Das heißt, nichts tun führt genau zu diesem Ergebnis.

Um nicht missverstanden zu werden: Ich bin auch dafür, dass die **Optionen** abgesichert werden. Auch der letzte Kompromiss lief darauf hinaus, dass die Optionen in der Verfassung entsprechend abgesichert werden sollen.

Ich darf Ihnen mitteilen, dass die Ministerpräsidenten - und zwar alle Ministerpräsidenten - gestern beschlossen haben, erneut Verhandlungen aufzunehmen, um eine Lösung herbeizuführen. Sie haben auch beschlossen, auch andere Parteien, die Regierungsverantwortung tragen - ich schaue jetzt in Richtung FDP -, entsprechend in die Diskussionen einzubinden, damit noch die Möglichkeit besteht, eine entsprechende Entscheidung zu treffen, damit wir nicht in eine andere Richtung abdriften.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Sehr gut!)

Zuletzt möchte ich ganz kurz auf den Antrag der Grünen eingehen. Ich möchte nicht despektierlich klingen, aber ich finde es sehr bedauerlich, dass gut gemeinte und gut gewollte Anträge häufig auf einem Erkenntnisdefizit beruhen. Frau Birk, Sie haben das schlicht und einfach nicht zu Ende gelesen. Sie hätten mich nur einmal anrufen müssen.

In Ihrer Pressemitteilung vertreten Sie die Auffassung, dass es gut gewesen sei, dass dieser Kompromiss gescheitert ist, und dass, wenn er denn käme, die getrennte Zuständigkeit von Arbeitsagenturen und Kommunen festgeschrieben wird. Das ist völlig falsch. Umgekehrt ist es richtig. Wenn dieser Kompromiss zustande kommt, dann sind die Kommunen mit drin. Dann haben wir Hilfen aus einer Hand.

(Beifall bei der CDU)

Das wäre ganz einfach gewesen. Sie müssen das nur nachlesen. Wenn Sie das nicht wollen, dann rufen Sie mich doch bitte an, und ich erkläre Ihnen das dann. Das heißt, genau das wird dort gemacht und die getrennte Aufgabenwahrnehmung kommt, wenn man nichts tut.

Die Übertragung auf die Kommunen, für die man viele Sympathien haben kann, ist im **Interesse des Landes** bei der jetzigen Verfassungslage verheerend, denn nach der **Föderalismuskommission I** ist es nicht mehr möglich, dass der Bund Aufgaben direkt auf die Kommunen überträgt; er kann nur noch auf die Länder übertragen, die dann auf die Kommunen weiter übertragen. Dass das nach unserer Verfassung nur eines, nämlich **Konnexität** bedeuten kann, ist doch klar. Sie glauben doch nicht im Ernst, dass der Bund, der 40 Milliarden € für Arbeitslose ausgibt, auch nur einen Cent mehr überträgt, als unbedingt notwendig ist; und zwar wird der einen Festbetrag übertragen. Auf eines kann man sich verlassen, wenn der Bund Aufgaben überträgt: Er überträgt sie unterfinanziert, unabhängig davon, wer regiert. Alles andere als Zustimmung würde ein unkalkulierbares Risiko bedeuten; wir haben gestern über die Schuldenbremse diskutiert. Deshalb bitte ich das Parlament, dem Antrag der Grünen nicht zuzustimmen und ihn auch nicht an den Ausschuss zu überweisen. Was unsinnig ist, sollte abgelehnt werden.

(Beifall bei SPD und CDU)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Den Fraktionen ist dadurch, dass die Landesregierung etwas mehr Zeit brauchte, eine längere Redezeit entstanden. Wir können jetzt also sehr flexibel sein.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Was heißt „sehr flexibel“?)

- Sie bekommen drei Minuten mehr Redezeit.

Ich eröffne die Aussprache. Das Wort für die antragstellende Fraktion hat die Frau Abgeordnete Angelika Birk.

Angelika Birk [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! So gern ich mit Ihnen telefoniere, Herr Minister, fürchte ich, dass das mit einem Anruf nicht erledigt wäre.

(Heiterkeit bei CDU und FDP)

Deshalb bitte ich Sie, unseren Argumenten zuzuhören. - Warum haben wir diesen Antrag gestellt, und warum halten wir auch in dieser Situation daran fest?

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Das fragen wir uns auch!)

(Angelika Birk)

Ich möchte noch einmal aus unserer Sicht die Lage darstellen, in die sich die Große Koalition jetzt gebracht hat. Die Große Koalition hat sich selbst ein Bein gestellt, und die Arbeitslosen dürfen nicht die Leidtragenden davon sein. Ich denke, dass wir alle hier uns darin einig sind, dass wir das nicht wollen.

Eigentlich sind die Positionen von CDU und SPD zur **Neuorganisation der ARGEn** unvereinbar. Die CDU möchte mehrheitlich eine **Kommunalisierung**. Das wundert mich nicht, denn zum Beispiel auch in Schleswig-Holstein sind viele Kommunen in Unionshand. Die SPD - allen voran Arbeitsminister Olaf Scholz - möchte eine **Stärkung der Arbeitsagentur**. Den letzten Satz müsste man eigentlich dreimal wiederholen. Es ehrt Sie aber, Herr Döring, dass Sie innerhalb des SPD-Lagers eine gemäßigte Haltung vertreten.

Die Ansätze von CDU und SPD passen nicht zueinander. Vielmehr stehen sie sich ebenso wie in der Gesundheitspolitik diametral entgegen. Eine derartige Quadratur des Kreises kann nicht funktionieren; das haben wir bei der Gesundheitsreform und beim Gesundheitsfonds gesehen. Der faule Kompromiss wird noch zukünftigen Generationen auf die Füße fallen. Bürgerversicherung und Kopfprämie sind in einem sehr schwierigen Verhältnis zueinander als Chimäre verknüpft worden. Dies wird den Versicherten Nachteile bringen. Wir wollen keine weitere derartige Chimäre in der Arbeitsmarktpolitik.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nun haben sich CDU und SPD also zu einer gemeinsamen Lösung durchgerungen. Herr Rüttgers aus Nordrhein-Westfalen und Herr Beck aus Rheinland-Pfalz haben mitgewirkt, und das Kanzleramt wurde frühzeitig beteiligt. Die neuen Zentren heißen jetzt **Zentren für Arbeit und Grundsicherung**; das ist ein schöner Name. Sie, Herr Döring, sagen nun, der **Einfluss der Kommunen** sei in diesem Modell gewahrt. Ihrer Meinung nach sind die beiden Hüte, die es in der ARGEn-Organisation immer noch gibt - hier der kommunale Chef mit kommunalem Personal, da der Chef der Arbeitsagentur mit Arbeitsagenturpersonal - jetzt glücklicher zusammengeführt, und die Kommunen hätten mehr Einfluss.

Nachdem wir uns das Modell unter der neuen Überschrift angeschaut haben, sind wir zu dem Schluss gekommen, dass die grundlegenden **Zuständigkeitsprobleme** mit dieser **neuen Rechtsform** nicht gelöst sind. Es ist nach wie vor so, dass die Arbeitsagentur federführend von oben in die Kommunen

hineinregiert. Darüber hilft auch der schöne neue Name nicht hinweg. Auch deswegen hat die CDU-Bundestagsfraktion kalte Füße bekommen und ist zurückgerudert. Dabei haben aber möglicherweise auch andere Beweggründe eine Rolle gespielt; wir Grünen sind ja nicht naiv. Aber die CDU-Bundestagsfraktion hat recht darin, dass es nicht sein kann, dass die **Zahl der Optionskommunen** auf die zufällige Größe von 69 festgeschrieben wird und dass der Widerspruch, der zum Beispiel im Hinblick auf die Zahl der Gerichtsverfahren erhoben wurde, nun einfach zugekleistert wird.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es wird immer gesagt, alles sei so eilig. Ich finde aber, dass wir das Kind nicht mit dem Bade ausschütten sollten.

Das **Bundesverfassungsgericht** hat für die Schaffung einer verfassungskonformen Trägerschaft der SGB-II-Verwaltung einen **Zeitrahmen** bis Ende 2010 vorgegeben. Das bedeutet keinesfalls, dass eine neue Struktur bis zu diesem Zeitpunkt verwaltungstechnisch in allen Details umgesetzt sein muss. Es bedeutet vielmehr, dass das gesetzgeberische Verfahren zur Schaffung einer Neureglung bis zum 31. Dezember 2010 abgeschlossen sein muss. Wir haben also noch ein bisschen Zeit, und die Vergangenheit hat gezeigt, dass Hektik bei diesem schwierigen Thema nicht hilfreich ist. Man sollte eine Lösung finden, die die Widersprüche löst, statt sie zuzukleistern.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Lage ist natürlich ernst. Es darf auf keinen Fall so sein, dass die Arbeitslosen aufgrund der Finanz- und Konjunkturkrise in der Luft hängen. Ich bin aber schon einmal dankbar dafür, dass insofern Vernunft eingezogen ist, als die **Bundesagentur** die Parole ausgegeben hat, dass die ARGEn, deren Verträge in diesem Jahr auslaufen, bis Ende 2010 verlängert werden. Das ist richtig und gut, und davon profitieren auch die ARGEn in Schleswig-Holstein. Das zeigt, dass man in Nürnberg und Berlin wenigstens so weit denkt, keinen zusätzlichen Zeitdruck zu erzeugen.

Wir schauen uns jetzt an, was die Optionskommunen und was die ARGEn geleistet haben. Sowohl die Bundesagentur als auch die kommunalen Spitzenverbände haben wissenschaftliche Gutachten in Auftrag gegeben. Beide wissenschaftliche Gutachten kommen zu dem Schluss, dass es gut ist, wie es läuft. Wir haben uns vor allem aufgrund eines nicht abstrakten, sondern sehr grundlegenden Demokratieprinzips für die **kommunale Lösung** starkge-

(Angelika Birk)

macht. Es kann nicht sein, dass eine Bundesbehörde in zentrale Felder der Sozialpolitik hineinregiert, die zum Beispiel Jugendarbeit, Obdachlosigkeitsprävention und die Zusammenarbeit mit verschiedenen Trägern in Bezug auf Gewalt in der Familie umfassen.

Ich möchte das einmal an dem Beispiel eines Falles aus Bremen deutlich machen. In Bremen hat es bekanntlich einen Todesfall eines Kindes gegeben, weil sich ein suchtmittelabhängiger Vater nicht gekümmert hat. Dieser Mann hatte für sich und sein Kind mehrere Monate lang kein Geld von der ARGE bekomme, obwohl das Jugendamt den Vater in diesem Fall - es hätte allerdings noch viel mehr tun können - aufgefordert hatte, gegen die ARGE zu klagen. Das Geld kam allerdings erst, als das Kind schon gestorben war. Es kann doch nicht sein, dass Behörden nicht mehr direkt miteinander zusammenarbeiten. Das Jugendamt hätte die ARGE nicht anweisen können, das Geld auszuzahlen.

Das ist nur ein Beispiel dafür, wie Behörden nicht mehr miteinander arbeiten können, weil einerseits die Zuständigkeit bei der Kommune liegt, andererseits aber immer aus dem fernen Nürnberg mitregiert wird. Das hat zu unglaublich vielen Verwerfungen und Zerstückelungen geführt und zum genauen Gegenteil der Hilfe aus einer Hand. Wenn wir das Prinzip von **Hilfe aus einer Hand** wollen, dann muss die Bundesebene den Rahmen vorgeben, damit nicht jede einzelne Kommune machen kann, was sie will, aber die **Ausführungsverantwortung** muss - wie in anderen Rechtsfragen auch - bei der Kommune liegen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Herr Minister, Ihrer Auffassung nach kommt aufgrund der **Föderalismusreform** und der Verfassungsänderung das Land dazwischen und wir damit in der **Konnexitätsfalle**. Ich will überhaupt nicht abstreiten, dass das der Fall ist. Wenn das aber das Hauptargument dafür ist, diesem schlechten Kompromiss zuzustimmen, dann müssen wir über eine ganz andere Verfassungsänderung reden. Wir können doch nicht einen Fehler durch einen anderen kaschieren, weil wir glauben, dass wir als Länder sonst die Letzten sind, die die Hunde beißen. Wir jedenfalls machen uns für eine demokratisch verankerte kommunale Sozialpolitik stark.

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Formulieren Sie bitte den letzten Satz!

Angelika Birk [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ich möchte außerdem noch einmal in Erinnerung rufen, dass die Tatsache, dass auch die Optionskommunen verfassungsrechtlich neu abgesichert werden müssen, durch juristische Gutachten der kommunalen Spitzenverbände, die zugegebenermaßen nicht Mainstream sind, ebenfalls infrage gestellt wird. Auch das sollten wir uns noch einmal genau anschauen, bevor wir diesem Kompromiss zustimmen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Für die CDU-Fraktion erhält Herr Abgeordneter Torsten Geerds das Wort.

Torsten Geerds [CDU]:

Frau Präsidentin! Seher geehrte Damen und Herren! Liebe Kollegin Birk, dass Sie das Thema der Hartz-IV-Reform und der Hilfe aus einer Hand mit dem Tod eines Kindes in Bremen vermengen, was ein vielschichtigeres Problem ist, finde ich schlicht zynisch und gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den ARGEN und in den Optionskommunen unangemessen. Dafür sollten Sie sich entschuldigen.

(Beifall bei CDU und SPD)

Bereits seit Längerem beschäftigen wir uns mit der Frage, wie wir mit der verfassungswidrigen Ausgestaltung der **Leistungserbringung für Hartz-IV-Empfängerinnen und -Empfänger** umzugehen haben. In den vergangenen Wochen wurde viel diskutiert, und schließlich waren sich die zuständigen Bundes- und Landespolitiker fast einig; aber eben nur fast. Auf der Zielgeraden wurden doch noch einige Punkte aufgegriffen, die zwischen den Parteien strittig sind. Die CDU-Fraktion und ich selbst bedauern die Zeitverzögerung, wengleich die Bedenken der CDU/CSU-Bundestagsfraktion in vielen Punkten nachzuvollziehen sind.

In der Sitzung des Koalitionsausschusses am 5. März 2009 gab es zur Neuorganisation der ARGEN keine Einigung zwischen CDU und SPD. Dazu sei gesagt: Zu einem Kompromiss gehören immer zwei Partner, die ihre Positionen austauschen und zu einem Ergebnis kommen wollen. Wenn sich nun die eine Seite gar nicht bewegt und die andere sagt, so können wir aber zu keiner Einigung kommen, dann scheitert ein Konsens vorerst. So ein Vorgehen kann man entweder kritisieren, oder man kann sagen, wir streiten hier um eine gute Sache.

(Torsten Geerds)

Da soll auch das Ergebnis stimmen, und zwar für alle Beteiligten; für die Leistungsempfängerinnen und -empfänger, aber auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ARGEN und der Optionskommunen vor Ort, deren Beschäftigung sichergestellt werden muss.

Es geht um die Sache. Wie können die Hartz-IV-Empfängerinnen und -Empfänger unbürokratisch, schnell und **aus einer Hand** die notwendigen **Leistungen** erhalten? Unbürokratisch, schnell und aus einer Hand, daran muss sich auch der vorgelegte Gesetzentwurf messen lassen. Bei einer angestrebten Lösung sind Panik und ein Aufscheuchen der Öffentlichkeit völlig unangebracht. Ich halte manche Äußerung der vergangenen Tage, die auf Bundes- und auf Landesebene gemacht worden ist, für völlig unangemessen und auch für gefährlich.

Die bestehenden **Verträge zwischen der Bundesagentur für Arbeit** und den **Kommunen** laufen erst Ende 2010 aus oder werden bei kürzerer Laufzeit entsprechend verlängert. Darauf haben sich die Bundesagentur für Arbeit und der Bundesarbeitsminister verständigt. Wir müssen trotz der heftigen Diskussion also Ruhe bewahren und dürfen nach außen nicht herumposaunen, die Versorgung der Hartz-IV-Empfängerinnen und -Empfänger wäre gefährdet oder die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ARGEN stünden bald auf der Straße. Das ist falsch, und das sollten wir auch genau so sagen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt bei der CDU)

Wir brauchen auf Bundesebene eine Verhandlungsbasis über den bestehenden Vorschlag der Kommission von Bundesarbeitsminister Olaf Scholz hinaus. Ich begrüße es ausdrücklich, dass die Ministerpräsidenten gestern entschieden haben, weiter zu verhandeln und weiter Druck zu machen, damit wir schnell zu einer Lösung kommen. Ich werbe ausdrücklich dafür, das vorliegende Verhandlungsergebnis zwar nicht so zu akzeptieren, es aber ausdrücklich mit einem neuen Verhandlungsangebot zu verbinden, das möglichst kurzfristig zu einer Einigung führt. Dabei sehe ich zwei Schwerpunkte: Der **Bürokratieaufwand** der geplanten **Zentren für Arbeit und Grundsicherung, ZAG**, muss deutlich reduziert werden. Diese Einrichtungen sind für die Arbeitslosen da und sollen sich nicht hauptsächlich mit sich selbst beschäftigen.

(Beifall bei CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten Jutta Schümann [SPD])

Mit dem vorliegenden Vorschlag würde eine ungeheure Bürokratie verursacht, die in Zeiten der Wirtschaftskrise die Kräfte in den ZAG binden würde. Es müssten 370 **neue Behörden** gegründet werden. Überall müssten Geschäftsordnungen erlassen, Personalvertretungen gewählt und Geschäftsführer ernannt werden.

Der zweite für uns als CDU-Landtagsfraktion wichtige Punkt ist: Die **Verfassungsänderung** muss zwei Bestandteile enthalten, nämlich eine sehr lockere Grundlage für die ZAG, um gegebenenfalls einzelgesetzlich auszugestalten, und eine Verfassungsänderung zugunsten der Option,

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abgeordneten Peter Lehnert [CDU])

wobei diese Verfassungsänderung keine konkrete Zahl beinhalten darf.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Dies würde die Zahl von 69 **Optionskommunen** zementieren und für längere Zeit festschreiben. Das kann keiner wollen. Die CDU-Landtagsfraktion will dies nicht, weil wir in Deutschland mehr Optionskommunen haben wollen.

(Beifall bei CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Im Übrigen sind die Kritiker nicht nur in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion zu suchen, denn selbst das Bundesarbeitsministerium empfindet den eigenen Vorschlag als zu bürokratisch und lehnte ihn vor einigen Wochen noch ab. Ich zitiere:

„Entscheidender Nachteil bei einer vollständigen Eigenständigkeit der ZAG wäre die Kleinteiligkeit von Verwaltungshandeln, wenn Fragen wie die der Personalbewirtschaftung, der Haushaltsplanung und der Liegenschaftsverwaltung dezentral in 370 Einheiten zu regeln wären, was insgesamt ineffizient wäre. Auch die Neugründung von 370 selbstständigen Behörden wäre mit Blick auf den damit verbundenen bürokratischen Aufwand kaum vertretbar und würde den Bemühungen von Bund und Ländern zum Bürokratieabbau zuwiderlaufen. Dieser Ansatz wird deshalb abgelehnt.“

So weit das Zitat aus dem Bundesarbeitsministerium.

(Beifall bei CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

(Torsten Geerds)

Ich will ein weiteres Zitat liefern. Auch die Gewerkschaft ver.di ist auf Distanz gegangen und hat am 25. Februar 2009 eine Stellungnahme abgegeben und erklärt:

„Insgesamt würde die ZAG nach dem vorgelegten Gesetzentwurf keinerlei Beitrag zur besseren Betreuung und Vermittlung im Hartz-IV-Bereich leisten.“

Entscheidend für eine Neulösung ist, dass die Verantwortlichkeiten gegenüber dem Bürger transparent werden und dass die kommunale Selbstverwaltung gestärkt wird, und zwar egal, ob eine Kommune ihre Leistungen getrennt von der Arbeitsagentur erbringt, mit der Arbeitsagentur vor Ort auf freiwilliger Basis zusammenarbeitet oder für die alleinige Trägerschaft optiert hat. Darum geht es.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt bei der CDU)

Das Zusammenspiel von „Fördern und fordern“ und der Fokus auf die Wiedereingliederung der Hilfeempfängerinnen und -empfänger in den Arbeitsmarkt bleiben für die CDU-Landtagsfraktion das zentrale Ziel. Ich wünsche mir auch einen möglichst schnellen Kompromiss auf Bundesebene. Diesen Kompromiss brauchen wir für eine gute Betreuung der Langzeitarbeitslosen. Wir brauchen diesen Kompromiss aber auch, um die Arbeit vor Ort dauerhaft sicherzustellen. Ich bleibe dabei: Der Kompromiss muss am Ende wirklich gut sein. Er darf die Chance nicht verbauen, dass wir in der Bundesrepublik Deutschland zu mehr Optionskommunen kommen können.

(Beifall bei CDU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke Herrn Abgeordneten Torsten Geerds. - Für die SPD-Fraktion erteile ich Herrn Abgeordneten Wolfgang Baasch das Wort.

Wolfgang Baasch [SPD]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Manchmal schadet es nicht, eine überregionale Zeitung zu lesen. Ich will kurz zitieren:

„Deshalb müssen jetzt alle zusammenstehen, die nicht wollen, dass das ganze System an die Wand fährt. Wir müssen die Landesregierung im Bundesrat darauf drängen, diese Jobcenterreform mitzutragen.“

Das waren die hessischen Grünen im Hessischen Landtag. Das sind schlaue Leute. Man muss zwar nicht überall hessische Verhältnisse haben, aber in diesem Fall wären hessische Grüne durchaus vernünftige Diskussionspartner, weil sie begriffen haben, dass es so nicht funktioniert.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Wenn in Presseerklärungen gesagt wird, außerdem hätten die **Kommunen** nach wie vor keine Möglichkeit, eigenständig Programme für **Langzeitarbeitslose** zu schaffen, dann denke ich, dass dies deutlich zeigt, dass hier eher Naivität als Sachkenntnis vorherrscht, denn die Kommune, die eigenständig Langzeitarbeitslose auf den Markt bringen und damit erfolgreich sein kann, ohne mit der **Arbeitsagentur** zusammenarbeiten zu können, möchte ich sehen. Ich glaube nicht, dass das machbar ist. Deshalb halte ich diese Aussagen eher für fahrlässig als hilfreich für die Diskussion.

(Beifall bei der SPD)

Die Betreuung der Menschen, die Arbeitslosengeld bekommen, bleibt vorerst in einer Hand. Das ist nur vorerst so, weil die Unionsfraktion im Bundestag die notwendige Neuorganisation der Jobcenter blockiert. Bis zum 31. Dezember 2010 muss es eine **Neuorganisation** geben. Diesen Auftrag hat das Bundesverfassungsgericht der Politik erteilt. Die einfache Wahrheit ist: Bleibt die Unionsfraktion im Deutschen Bundestag bei ihrer Verweigerungshaltung, gibt es ab dem 1. Januar 2011 nur noch die getrennte Aufgabenwahrnehmung. Die ARGEN werden aufgelöst und in der Konsequenz entfällt damit auch für die Optionskommunen die Arbeitsgrundlage. Dies wäre also eine Entscheidung, die das Chaos in sich trüge.

Alle Bundesländer wollen eine Lösung, die die **Zusammenarbeit von Bundesagentur und Kommunen** auch weiterhin ermöglicht. Die Ministerpräsidenten Jürgen Rüttgers und Kurt Beck haben gemeinsam mit Bundesarbeitsminister Olaf Scholz eine Lösung präsentiert, die die bisherigen ARGEN in „**Zentren für Arbeit und Grundsicherung**“ weiterentwickelt. Diese Weiterentwicklung ist nur mit einer **Grundgesetzänderung** zu erreichen, die im Ergebnis garantiert, dass Arbeitsuchende weiterhin eine einzige Anlaufstelle mit kompetenten Ansprechpartnern und die Beschäftigten in den Arbeitsgemeinschaften eine sichere berufliche Perspektive haben. Zunächst war nicht klar, ob dies durchzusetzen wäre. Unser Arbeitsminister Uwe Döring hat das als einer der Ersten ins Spiel gebracht. Alle haben damals gedacht: Wenn das mal

(Wolfgang Baasch)

hinkommt. Aber es hat geklappt. Für diesen Einsatz ein herzliches Dankeschön. Ich denke, der gefundene Kompromiss ist durchaus brauchbar.

(Beifall bei der SPD und des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

16 Bundesländer, die Bundestagsfraktionen von SPD und Grünen, die Landesregierung und die Landtagsfraktionen von CDU und SPD hier in Schleswig-Holstein sind für diese Lösung, sehen wir doch alle, dass jetzt rasch eine Lösung gefunden werden muss, die noch von der Großen Koalition in Berlin umgesetzt werden kann. In den Regierungsfractionen hier in Schleswig-Holstein herrscht Einigkeit in dieser Frage.

Um die Bemühungen der Landesregierung auf Bundesebene zu unterstützen, sind die Arbeitskreise Soziales von CDU und SPD nach Berlin gefahren und haben in Gesprächen mit dem Bundesarbeitsministerium und den schleswig-holsteinischen Bundestagsabgeordneten von CDU und SPD für diese Lösung geworben. Leider waren unsere Kollegen von der CDU bei ihren Bundestagsabgeordneten nicht erfolgreich. Darum fordere ich heute auch Sie, Herr Ministerpräsident Carstensen, noch einmal auf: Nehmen Sie Ihre Autorität als Ministerpräsident und Landesvorsitzender der CDU wahr, und reden Sie Ihren CDU-Bundestagsabgeordneten aus Schleswig-Holstein ins Gewissen.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Chefsache!)

Wer wie die Unionsfraktion im Deutschen Bundestag nicht handeln will, organisiert Chaos und Unsicherheit. Gerade jetzt, mitten in einer Wirtschaftskrise, können wir uns dies überhaupt nicht leisten.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Noch eine Anmerkung zum **Antrag „Kommunale Trägerschaft im SGB II“** der Grünen, der ebenfalls heute zur Mitberatung ansteht. Die Grünen in Schleswig-Holstein begrüßen, ganz anders als die Grünen im Deutschen Bundestag, das Aus für die Jobcenter. Damit fordern die Grünen den Rückfall in alte Zeiten, wo sich Langzeitarbeitslose auf der einen Stelle die Arbeitslosenunterstützung und auf der anderen das Geld für die Miete abholen mussten.

(Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Was Sie da erzählen, glauben Sie doch selber nicht!)

In ihrer eigenen ideologischen Wahrnehmung verkennen die Grünen die erfolgreiche Arbeit der Ar-

beitsgemeinschaften aus Bundesagentur und Kommunen, die auch mit gezielten Programmen - -

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: „Erfolgreiche Arbeit der Arbeitsagenturen“! Mit Prozesslawinen, eine nach der anderen!)

- Ja, ja.

(Zuruf des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Herr Abgeordneter Hentschel, melden Sie sich bitte für einen Redebeitrag!

Wolfgang Baasch [SPD]:

Dass diese Arbeit erfolgreich ist, beweist zum Beispiel die Evaluierung des Bundesrechnungshofs. Diese einmal zu lesen, würde helfen.

Wie man jetzt auch wieder hört, verkennen also die Grünen in ihrer ideologischen Wahrnehmung die erfolgreiche Arbeit der Arbeitsgemeinschaften aus Bundesagentur und Kommunen, die auch mit gezielten Programmen und Maßnahmen **Langzeitarbeitslosen** Chancen eröffnet haben und die Integration vieler in den ersten Arbeitsmarkt bewirkt haben.

Den Antrag der Grünen werden wir ablehnen. Mein Appell geht noch einmal an die CDU: Machen Sie sich stark, damit Ihre Bundestagsabgeordneten aus Schleswig-Holstein und die Unionsfraktion im Deutschen Bundestag zur Vernunft kommen!

Für die SPD ist klar: Wer hier blockiert, handelt verantwortungslos und schadet den Interessen der Arbeitssuchenden und den Beschäftigten in den Jobcentern.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Wolfgang Baasch und erteile für die FDP-Fraktion dem Herrn Abgeordneten Dr. Heiner Garg das Wort.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Baasch, lieber Kollege Geerds, auch wenn ich kein ausgesprochener Fan des Antrags der Grünen bin, weil er mir einfach zu unpräzise ist, würde ich aber die Kirche im Dorf lassen.

(Dr. Heiner Garg)

Sie suggerieren, die Arbeit der **ARGEn** laufe völlig problemlos.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Dass dies nicht so ist, können Sie an der **Prozessflut** ablesen, die es seit dem Inkrafttreten des SGB II gibt. Jedenfalls wenn man den zweiten Absatz der Forderungen liest, ist der Antrag gut gemeint. Ich finde, es hätte näher erläutert werden müssen, wie Sie sich das vorstellen, beispielsweise ob Sie bei der Hilfe aus einer Hand, die wir ja alle wollen, dennoch - ich bin überzeugt davon, dass dies in vielen Fragen notwendig sein wird - auf die Kompetenz der Bundesagentur zurückgreifen wollen. Das schließt nicht aus, dass der Empfänger von Arbeitslosengeld, sei es Arbeitslosengeld I oder Arbeitslosengeld II, vor Ort nur mit e i n e r **Anlaufstelle** konfrontiert wird.

Ich denke, diesen Antrag könnte man durchaus auch in den Ausschuss überweisen, um ihn noch zu präzisieren.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, drei Jahre nach Inkrafttreten des SGB II hat das **Bundesverfassungsgericht** festgestellt, dass die durch Zusammenlegung von Arbeitslosen- und Sozialhilfe gebildete Organisationsform der Arbeitsgemeinschaft von Kommune und Bundesagentur für Arbeit verfassungswidrig ist, weil keine eindeutigen Verantwortlichkeiten gegeben sind.

Das Bundesverfassungsgericht hat der Politik eine **Frist** bis zum 31. Dezember 2010 eingeräumt, um die jetzige Form der Zusammenarbeit neu zu ordnen. Ausdrücklich sollten dabei die Erfahrungen der einheitlichen Aufgabenwahrnehmung in den sogenannten „Optionskommunen“ nach § 6 a SGB II ausgewertet werden können. Sollte bis zum 31. Dezember 2010 keine Entscheidung getroffen werden, müssten die bundesweit 349 **Jobcenter** entflochten, zahllose Verträge neu ausgehandelt und tausende Vermittler versetzt werden. Die 69 Optionskommunen gäbe es dann ebenfalls nicht mehr.

Die Folgen wären gravierend: Die von uns allen als sinnvoll und notwendig angesehene Betreuung der Arbeitsuchenden aus einer Hand gäbe es auf einen Schlag nicht mehr. Bundesagentur für Arbeit und Kommunen müssten neue **Verwaltungsstrukturen** aufbauen. Der gesamte Aktenbestand müsste neu aufgebaut werden. Die Kommunen bräuchten eine neue Berechnungssoftware, da das bestehende System der Bundesagentur gehört. Teilweise müsste Personal aufgestockt und in neuen Räumen untergebracht werden. Die betroffenen Arbeitsuchenden

würden wieder zwischen Arbeitsagenturen und Sozialbehörden hin- und hergeschoben.

Mitten in der größten Wirtschaftskrise seit Bestehen der Republik und angesichts des bevorstehenden weiteren Anstiegs der Arbeitslosenzahlen wären bei einer vollständigen Entflechtung der Behörden diese nicht mit der Betreuung der Arbeitsuchenden, sondern mit sich selbst beschäftigt. Genau darum geht es im Kern.

(Beifall bei FDP und SSW)

Vorschläge, wie eine solche **Neuorganisation** aussehen könnte, gibt es einige, so beispielsweise die nachträgliche Legalisierung der vom Bundesverfassungsgericht als verfassungswidrig eingestuften Mischverwaltung der Arbeitsgemeinschaften, indem im Grundgesetz eine gemeinsame Verwaltung der Grundsicherung für Arbeitsuchende festgeschrieben wird. Die Arbeitsgemeinschaften würden durch sogenannte **Zentren für Arbeit und Grundsicherung** als **Anstalten des öffentlichen Rechts** ersetzt. Kommunen und Arbeitsagentur für Arbeit würden gerade nicht in zwei getrennte Behörden aufgespalten, sondern gesetzlich noch enger miteinander verknüpft. Ob damit behördeninterne Reibungsverluste behoben werden können, ist offen. Sicher ist nur, dass damit eine bislang verfassungswidrige Regelung der Verfassung angepasst würde.

Dieser Kompromissvorschlag scheint, zumindest derzeit, an der Unionsfraktion im Deutschen Bundestag zu scheitern.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: An der Bundeskanzlerin!)

Tatsächlich würde mit der Neuregelung im Grundgesetz aus dem zweigliedrigen Bundesstaat ein dreigliedriger werden: **Bund, Länder und Arbeitsverwaltung**. „Kooperative Jobcenter“, wie ursprünglich vom Bundesarbeitsminister, oder „Zentren für Arbeit“, wie vom Städte- und Gemeindebund vorgeschlagen, hätten zumindest den Charme, dass sich beide Behörden unter einem Dach durch entsprechende Kooperationsverträge aneinander binden, ohne dass dafür zwingend das Grundgesetz geändert werden müsste.

Lieber Herr Arbeitsminister, ich habe viel Sympathie für Ihre Formulierung. Deshalb will ich sie noch einmal aufgreifen und gern zitieren. Ob es sich dann bei dieser Lösung, wie von Ihnen befürchtet, um eine „Ämter-WG“ handelt, „bei der man nicht weiß, wer später den Abwasch macht“ - dieses Problem wäre bei dieser Lösung zumindest nicht abwegig. Die Alternative kann also nur funk-

(Dr. Heiner Garg)

tionieren, wenn sowohl die Bundesagentur für Arbeit als auch die Kommunen als gleichberechtigte Partner eingebunden sind. Andernfalls würde die eigenständige Rolle der Kommunen als einer der Träger der Hilfen für Langzeitarbeitslose auf die eines Zahlmeisters ohne eigene Mitgestaltungsrechte reduziert werden.

(Beifall bei FDP, SSW und der Abgeordneten Angelika Birk [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Liebe Kolleginnen und Kollegen, für die FDP-Fraktion sind es vor allem die **Kommunen**, die aufgrund ihrer Nähe zum Arbeitsmarkt, insbesondere für Langzeitarbeitslose und Geringqualifizierte, die Kompetenz haben, Arbeitsuchende zu beraten und vermitteln.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Dabei sollen die sogenannten **Optionskommunen** auf die **Kompetenzen der Bundesagentur** bei länderübergreifender Vermittlung und der Arbeitsmarktberichterstattung zurückgreifen können. Das war eben auch die Frage zu Ihrem Antrag, ob man nicht sinnvollerweise noch einmal nacharbeitet.

Was wir genauso wenig wollen - so habe ich Sie verstanden, Kollege Geerds -, ist jetzt eine Festbeschreibung auf 69 Optionskommunen. Es mag ja sein, dass in Zeiten der Wirtschaftskrise derzeit keine weitere Kommune bundesweit erklärt, Optionskommune werden zu wollen. Wir wollen aber diesen Weg mit dem Kompromiss, so wie er jetzt vorgeschlagen ist, für die Zukunft nicht weiter versperren.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Eines will ich an der Stelle ganz deutlich sagen: Unabhängig davon, für welches Modell man sich am Ende entscheiden wird: Für Arbeitslose, ob Arbeitslosengeld-I- oder Arbeitslosengeld-II-Empfänger, kommt es nur darauf an, dass sie vernünftig betreut werden - egal welches Amt für sie zuständig ist. Deshalb brauchen wir **klare Zuständigkeiten**, und wir brauchen klare Verantwortlichkeiten.

Die **Betreuung aus einer Hand** lässt sich am besten mit einer zentralen Anlaufstelle umsetzen, die vom ersten Tag der Arbeitslosigkeit an zuständig ist und es auch bleibt, wenn ein Arbeitslosengeld-I-Empfänger zum Arbeitslosengeld-II-Empfänger wird.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Die Betreuung aus einer Hand erfordert einen Umbau des Systems. Parteitaktische Streitereien der Koalitionsfraktionen in Berlin sind kein Ausweis für tatkräftige Krisenbewältigung.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Stattdessen werden Arbeitssuchende und Jobvermittler mit dem Problem allein gelassen. Wir brauchen einen Kompromiss: schnell. Wir brauchen ihn jetzt, da ich mir nicht vorstellen will, dass tatsächlich am Ende des Jahres oder Anfang des nächsten Jahres, wenn viele Millionen Menschen Hilfe, Unterstützung und Beratung bei der Jobsuche oder bei der Weiterqualifikation brauchen, die Behörden mit sich selbst beschäftigt sind. Ich appelliere wirklich noch einmal an die regierungstragenden Fraktionen hier, nehmen Sie den Antrag der Grünen - dem mögen Sie nicht besonders nahestehen, aber da wir nur einen mündlichen Bericht haben, der nicht an den Ausschuss überwiesen werden kann -, zum Anlass, dass wir über die Möglichkeiten zu einem Kompromiss und darüber, wie wir schnell zu einem tragfähigen Kompromiss kommen können, beraten können. Überweisen Sie ihn an den Ausschuss, damit wir dort schnell und in der Sache für die Arbeitsuchenden beraten können.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke Herrn Abgeordneten Dr. Garg und erteile für den SSW Herrn Abgeordneten Lars Harms das Wort.

Lars Harms [SSW]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das politische Berlin befindet sich mitten im Wahlkampf. Aus diesem Grund gibt es wohl kein einziges wichtiges gesetzgeberisches Verfahren mehr, dass bis zur Sommerpause abgeschlossen werden wird. Kein Koalitionspartner gönnt derzeit dem anderen auch nur einen winzigen Erfolg. Dieser verqueren Logik fiel bereits das Naturschutzgesetzbuch zum Opfer; und ein anderes aktuelles Beispiel ist der Krach um die **Neuorganisation der ARGEn**. Obwohl die Verhandlungsführer der Union in den Ländern dem **Kompromiss** schon zugestimmt hatten, wurden diese von ihrer Fraktion im

(Lars Harms)

Bund zurückgepfiffen. Die Reorganisation der ARGEN ist derzeit also vom Tisch.

Dennoch besteht kein Grund zur Panik. Kein Hilfeempfänger wird wegen des Berliner Hickhacks Angst um seine Bezüge, seine Beratung oder die Vermittlung haben müssen. Immerhin hat das Bundesverfassungsgericht dem Gesetzgeber bis Ende 2010 Zeit gegeben, den **Verfassungsbruch** zu beheben. Die Kollegin Birk hat vorhin schon darauf hingewiesen. Erst dann könnte es brenzlig werden.

Allerdings wissen wir aus der Vergangenheit, wie lange es dauert, bis eine neue Struktur wirklich in Gang gekommen ist. Die Optionskommunen benötigten bis zu zehn Monate, bis sie **flächendeckend eine Beratungsstruktur** hier bei uns aufgebaut und alle Jobcenter am Start hatten. Auf den Ausbildungsstart 2005 beispielsweise hatten sie kaum Einfluss, weil sie einfach noch in der Startphase waren. Darum warne ich davor, eine neue Institution zu installieren, wie immer sie auch heißen mag. Wir würden damit kostbare Zeit auf dem Arbeitsmarkt verschenken. Jeder Vermittler kann ein Lied davon singen, dass die Vermittlungschancen mit jedem Monat Hartz-IV-Bezug sinken.

Darum lehnt der SSW den **Plan, neue Zentren für Arbeit** unter der Regie der Arbeitsagenturen einzurichten, auch ab.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es kommt allerdings auch nicht in Frage, dass wir wieder zu den alten unseligen Zeiten der getrennten Leistungsverwaltung zurückkehren, so wie es gerade auch der Kollege Garg beschrieben hat. Genau diese **Trennung** war einmal der Auslöser für den Umbau der Arbeitsverwaltungen. Die Sozialhilfeempfänger, die vor der Hartz-Reform kein Recht auf Beratung und Vermittlung durch das Arbeitsamt hatten, sollten in die Arbeitsverwaltung integriert werden. Es droht eine getrennte Verwaltung von **Sozialhilfe und Arbeitsvermittlung**, wenn es zu überhaupt keiner Einigung kommt. Dann sperren die Sozialämter wieder ihre Türen auf, und Leistungen gibt es dann wieder von mehreren Stellen, die nicht miteinander kooperieren.

Im Norden kennen wir ARGEN und auch **Optionskommunen**, denn sowohl der **Kreis Schleswig-Flensburg** als auch **Nordfriesland** haben sich für diese Option entschieden, die erst in letzter Sekunde überhaupt Eingang in die Hartz-IV-Gesetze fand. Viele Hilfeempfänger erleben die Beratung in den Optionskommunen als unbürokratisch und direkt, während in den ARGEN mancher Vorgang von einem Schreibtisch zum anderen geschoben

wird. Was die ganzen Klage-Geschichten angeht, haben wir auch gehört, dass die ARGEN hier nicht unbedingt den besten Ruf haben.

Die **zwei Verwaltungskulturen** von Arbeitsagentur und Kommune haben sich auch nach vier Jahren noch nicht völlig angeglichen. Der SSW sieht das Prinzip der Hilfe aus einer Hand als das wesentliche Strukturmerkmal einer **nachhaltigen Arbeitsmarktpolitik** an und hat sich daher für die **Kommunalisierung** der Arbeitsmarktpolitik ausgesprochen, die durchaus auch ein skandinavisches Vorbild hat.

(Beifall der Abgeordneten Angelika Birk
[BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Das Bundesverfassungsurteil beurteile ich nicht als Störung der Routine, sondern als zweite **Chance**, noch einmal in Ruhe über die optimale Struktur der Arbeitsverwaltung nachzudenken. Denn die Hartz-Reform ist damals mit heißer Nadel genäht worden. Viele Fehler könnten wir jetzt grundsätzlich beheben. Wir sollten nicht vergessen, dass es mehr Möglichkeiten als lediglich die Bewahrung des Status quo durch eine **Grundgesetzänderung** gibt. Dazu gehört die Entflechtung entweder zugunsten der Arbeitsagenturen oder zugunsten der Kommunen.

Für die erste Alternative lässt sich derzeit überhaupt keine Mehrheit erkennen. Das sagt auch schon einiges über die Qualität der Arbeit der Bundesagentur für Arbeit.

(Beifall bei SSW und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die andere Alternative besteht in der **vollständigen Kommunalisierung** der Arbeitsverwaltung für alle Langzeitarbeitslosen. In diesem Fall muss allerdings eine überregionale Koordinierung gewährleistet werden, ansonsten blieben Langzeitarbeitslose auf den regionalen Arbeitsmarkt beschränkt. Das wollen wir alle nicht.

Wir sollten schleunigst tragfähige Konzepte entwickeln. Auch hier kann man möglicherweise wieder etwas von unseren nördlichen Nachbarn lernen, die dieses schon sehr, sehr lange machen. Ich bezweifle allerdings, dass diese Vorschläge überhaupt Gehör finden. Wir sind in Schleswig-Holstein nur Zaungäste des Berliner Machtpokers. Spätestens Ende nächsten Jahres werden wir irgendeine Lösung präsentiert bekommen, und wir müssen dann mit dieser Lösung zurechtkommen. Aber das kennen wir ja schon. Was Gutes wird dabei bestimmt nicht herauskommen. Deshalb ist es unsere

(Lars Harms)

Aufgabe zu versuchen, diesen Prozess zu beeinflussen.

Auch ich glaube, dass es Sinn macht, den grünen Antrag, für den wir sehr große Sympathie hegen, in den Ausschuss zu überweisen, dann als Landtag eine Stellungnahme zu erarbeiten, um dann zumindest mittelbar unseren Einfluss ausüben zu können. Wir müssen auch immer daran denken: Wir wollen alle deregulieren, und wir wollen alle Verwaltungen vereinfachen, wenn man dann nicht zu einer **einheitlichen Arbeits- und Sozialverwaltung** kommt, machen wir genau das Gegenteil dessen, was wir jetzt eigentlich brauchen. Es macht deshalb Sinn, den grünen Antrag an den Ausschuss zu überweisen. Sollten wir dieses nicht tun, werden wir selbstverständlich dem Antrag der Grünen zustimmen.

(Beifall bei SSW und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Lars Harms. - Ich erteile das Wort für einen Kurzbeitrag nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung dem Herrn Fraktionsvorsitzenden der SPD-Fraktion, Dr. Ralf Stegner.

Dr. Ralf Stegner [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe damals am Vermittlungsausschussverfahren zu Hartz IV teilgenommen und weiß, wie schwierig das gewesen ist, da kurz vor Weihnachten nach wochenlangen Beratungen zu einer Einigung zu kommen, von eigentlich unvereinbaren Standpunkten aus. Daraus resultierten einige Schwierigkeiten, die natürlich an dem **Interessenkonflikt** liegen. Einerseits gibt der Bund sehr, sehr viel Geld. Deswegen sagen natürlich auch die Parlamentarier im Deutschen Bundestag: Ich kann nicht Geld geben, habe aber gar keine Verantwortung. Andererseits wollen wir natürlich, dass die Kompetenz vor Ort mit eingeht und die regionalen Gegebenheiten mit einfließen. Daraus folgt die Notwendigkeit, dass man ein gutes Modell der Zusammenarbeit organisieren muss, was verfassungsrechtlich relativ schwierig ist.

Ich habe mich deshalb zu Wort gemeldet, um zu sagen: Wenn man einen Kompromiss will, der so viele Menschen betrifft, so viele verschiedene Länder betrifft und so kompliziert ist, dann bedarf es der Führung. Diese Führung hat Uwe Döring mit seinem Vorschlag bewiesen. Er war nämlich am Anfang ganz allein, alle waren gegen die **Grundge-**

setzänderung. Er hat viele davon überzeugt und am Ende hat er seine Arbeits- und Sozialministerkonferenz dazu gebracht, dass einstimmig dem gefolgt worden ist. Der **Bund** wollte das nicht wirklich. Ich weiß das, weil darüber beraten worden ist. Das hat er geschafft.

Dann stellen sich alle dahinter, auch der Bundesarbeitsminister hat sich deutlich bewegen müssen. Dann einigt war man sich, und die Bundeskanzlerin beauftragt ihren Arbeitsminister, das zusammen mit zwei Ministerpräsidenten auszuhandeln. Die legen etwas vor, was sicher nicht optimal ist, aber diesen Anforderungen genügt. Und dann geht die Frau Bundeskanzlerin in ihre eigene CDU-Fraktion und stimmt gegen das, was sie selbst vorgeschlagen hat. Das ist nicht Führung, sondern das ist wie beim Umweltgesetzbuch, das taugt nicht. Führung heißt nicht, sich danach zu richten, woher der Wind gerade weht. Erst kommt das Land, dann die Partei. Es liegt im Interesse unserer Arbeitssuchenden, dass das anders gelöst wird.

Frau Kollegin Birk, ich melde mich selten, wenn Sie gesprochen haben. Wenn man Ihren Antrag liest, stellt man fest, dass es ein Widerspruch in sich ist zu behaupten, man wolle etwas einführen, um die Trennung verhindern, dann aber die Trennung genau mit dem zu bewirken, was man vorschlägt. Das ist verantwortungslos. So einen Antrag kann man nicht beraten, da hat Uwe Döring völlig recht, den muss man ablehnen, er ist in der Sache nämlich wirklich fatal. Egal, wie man dazu steht, wie das organisiert werden soll - er ist das Gegenteil des Kompromisses.

Nun kann man immer darüber reden, **weniger Bürokratie** zu schaffen und es noch besser zu machen, aber - ich sage das noch einmal - Sie müssen **16 Länder** unter einen Hut bringen, Sie müssen im Deutschen Bundestag eine Zweidrittelmehrheit bekommen - das geht nur mit einem **Kompromiss**.

In der Angelegenheit ist Führung erforderlich. Das muss man so machen wie Uwe Döring und darf das jetzt nicht auch noch in den Wahlkampf ziehen, sondern das Problem muss jetzt gelöst werden.

Ich glaube, dieser Kompromiss ist das Beste, das wir haben. Lieber Herr Kollege Geerds, auch wenn man sagt, die sollten das jetzt ganz schnell tun, sie müssen das jetzt leisten können. Was soll denn anderes herauskommen, wenn sich schon zwei Ministerpräsidenten geeinigt haben, der eine von der CDU, der andere von der SPD, und der Bundesarbeitsminister und auch die Bundeskanzlerin dafür

(Dr. Ralf Stegner)

war? Ich kann mir nicht vorstellen, dass jetzt noch ganz neue Lösungen erfunden werden.

Wir sollten das jetzt so machen, und zwar möglichst schnell, sonst wäre das ein ganz schlechtes Signal für die Problemlösungsfähigkeit der Politik. Die großen Parteien haben die Verantwortung, das hinzubekommen. Deshalb appelliere ich an alle, dem jetzt zuzustimmen und nicht solche Scheinge- fechte an der Seite zu führen. Das kann und sollte geschehen, das ist eine gute Lösung, die für alle Beteiligten in Ordnung ist.

(Beifall bei der SPD und des Abgeordneten
Lars Harms [SSW])

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ebenfalls für einen Beitrag nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung erhält Herr Abgeordneter Karl-Martin Hentschel das Wort.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Wir haben den Antrag gestellt, weil wir bei der Arbeitsverwaltung Probleme sehen und weil es mit Hartz IV Probleme gibt, weil es eine Prozesslawine gibt, die gerade die **Sozialgerichte** überläuft. Auch viele Richter sagen, das liege daran, dass die Berater vor Ort unflexibel seien, weil sie Anweisungen aus Nürnberg kriegten, die der Realität vor Ort nicht entsprechen und so weiter. Wir haben massive Probleme mit einem Gesetz, das die Grünen selbst mit verabschiedet haben. Wenn das so ist, muss man den Mut haben, Konsequenzen daraus zu ziehen und nachzusteuern.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Herr Abgeordneter, erlauben Sie eine Zwischenfrage der Frau Abgeordneten Langner?

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Aber gern.

Anette Langner [SPD]: Herr Kollege, gibt es bei den Optionskommunen keine Prozesse und keine Schwierigkeiten bei der Umsetzung?

- Ich habe ja gerade gesagt, wir haben Regelungen, die überprüft werden und mit denen wir arbeiten müssen. Aber ich höre, dass die **Optionskommu-**

nen flexibler auf die Situation von Arbeitslosen eingehen. Das ist gut.

(Wolfgang Baasch [SPD]: Gibt es da weniger Prozesse oder mehr?)

- Du kannst dich wieder melden.

(Peter Eichstädt [SPD]: Die Frage ist nicht beantwortet!)

Wir haben früher, als die **Sozialhilfe vor Ort** war, eine sehr flexible Handhabung von Notsituationen gehabt. Ich weiß aus der kommunalen Arbeit, wie flexibel teilweise von den Bürgermeistern auf Notsituationen von Familien eingegangen werden konnte, wie kurzfristig Geld überwiesen werden konnte, wie Wohnungen bereitgestellt werden konnten und so weiter. Diese Dinge kann die **AR-GE** in keiner Weise leisten. Das bedauere ich sehr.

Wir brauchen eine neue Regelung. Bei dieser **neuen Regelung** sollten die Kommunen die führende Rolle haben. Die Rolle der **Arbeitsagentur** als eine Institution, die die Arbeitszentrale steuert, ist meiner Ansicht nach falsch. Richtig wäre es, wenn die Agentur auf das zurückgeführt wird, was sie zentral leisten muss: Sie soll die **Arbeitslosenversicherung** führen, aber die Abwicklung vor Ort soll von den Kommunen durchgeführt werden, natürlich auch beim ALG I, auch die Beratung kann vor Ort durchgeführt werden. Außerdem soll die Agentur als Dienstleister für die Kommunen Instrumentarien wie Software bereitstellen, sie muss Instrumentarien für **überregionale Arbeitsangebote** bereitstellen. Das ist sinnvoll.

(Konrad Nabel [SPD]: Das ist doch wieder eine Mischfinanzierung! - Claus Ehlers [CDU]: Weiter so, Konny!)

Aber die Führung, Verwaltung und Organisation muss flexibel vor Ort sein, weil die Bürgermeister, die Verwaltung ihren Bürgern gegenüber verantwortlich sind. Deshalb ist es sinnvoll, dass das vor Ort organisiert wird.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Anke Spoorendonk hat richtigerweise auf **Dänemark** hingewiesen. Auch die haben eine zentrale Arbeitslosenkasse, aber die Verwaltung der Sozialangelegenheiten findet vor Ort, in den Kommunen statt. Das findet eine wesentlich höhere Akzeptanz bei den Bürgern. Deswegen bin ich überzeugt, dass eine dezentrale Lösung eine Lösung im Interesse der Menschen und Bürger ist, und das ist doch genau das, was wir leisten müssen: Wir müssen im Interesse der Bürger - -

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Kommen Sie bitte zum Schluss, Herr Abgeordneter!

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ja, ich komme zum Schluss. - Wir müssen das im Interesse der Bürger organisieren, damit die traurigen Zustände, die wir in Bezug auf Hartz IV zurzeit haben, endlich aufhören.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Das Wort zu einem weiteren Beitrag nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung erhält Herr Abgeordneter Dr. Heiner Garg.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Kollege Stegner, die Scheingefechte, wie Sie sie in Bezug auf den Antrag der Grünen nannten, wurden ja erst möglich, weil Teile der Großen Koalition in Berlin diese Verantwortung nicht gezeigt haben, weil Teile der Großen Koalition in Berlin offensichtlich keine Führungskraft bewiesen haben, weil Teile der Großen Koalition in Berlin genau die Lösung, die wir brauchen, offensichtlich auf die lange Bank schieben wollen und dann genau das eintritt, was wir alle verhindern wollen, dass Arbeitsuchende in Zukunft wieder zwischen **unterschiedlichen Behörden** hin- und hergeschoben werden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nur deswegen ist dieses „Scheingefecht“ überhaupt erst möglich geworden.

Kollege Hentschel, ich würde an zwei Stellen genauer trennen. Ich würde den Problembereich Neuorganisation, wie er in Ihrem Antrag anklingt, trennen von der **Nachsteuerung** bei der SGB-II-Regelung. Das sind zwar zwei zusammenhängende Problembereiche, die aber getrennt gelöst werden müssen. Dass wir eine Nachsteuerung bei der SGB-II-Gesetzgebung brauchen, darüber sind wir uns alle im Klaren, weil wir mit Sicherheit auf Dauer nicht mit dieser Prozessflut leben wollen, können und auch nicht dürfen.

Zum Abstimmungsverhalten meiner Fraktion möchte ich sagen: Wir werden dem Antrag, wenn Abstimmung in der Sache verlangt wird, nicht zustimmen, weil - das habe ich in meinem ersten Re-

debeitrag deutlich gemacht - der Antrag kein Beitrag zur Verbesserung ist. Er wäre ein Beitrag zur Diskussion gewesen. Wir können uns im Rahmen des Selbstbefassungsrechts des Ausschusses jederzeit mit dieser Problematik befassen, und ich rege an, genau dies zu tun, damit wir zu einer ordentlichen Lösung kommen.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Das Wort für einen Beitrag nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung hat jetzt Herr Abgeordneter Torsten Geerds.

Torsten Geerds [CDU]:

Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte einige Sätze zum Fraktionsvorsitzenden der SPD sagen, der uns aufgefordert hat, all das mitzutragen, was schon irgendwo einmal ausverhandelt worden ist. Herr Stegner, ich erinnere mich gern an viele Gespräche in den letzten Wochen, in denen Sie es waren, der immer gesagt hat: Ein Parlament muss sehr selbstbewusst sein.

(Beifall bei CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Ich finde, der Schleswig-Holsteinische Landtag muss bei dieser Thematik sehr selbstbewusst sein und kritisch hinterfragen, was auf Bundesebene ausgehandelt worden ist und welche Wirkungen es auf das Land Schleswig-Holstein insgesamt haben wird.

Die CDU im Schleswig-Holsteinischen Landtag und auf Bundesebene ist kompromissbereit, auch was den vorgelegten Gesetzentwurf angeht. Aber wir nennen auch die beiden Bedingungen: Erstens eine deutliche **Entbürokratisierung**, und zweitens dürfen wir das Thema **Optionskommunen** nicht verbauen. Wir halten sie nämlich für erfolgreich und machen das Thema jetzt nicht dicht.

(Beifall bei CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir sind kompromissbereit, das sollten auch die Sozialdemokraten sein. Wir brauchen eine schnelle Lösung, aber bei aller Pflicht, schnell zu handeln, darf es keine Einigung um jeden Preis geben, weil das zulasten der Arbeitslosen in Deutschland ginge.

(Beifall bei CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Für die Landesregierung erhält jetzt Herr Abgeordneter Uwe Döring das Wort. - Entschuldigung, Herr Minister Uwe Döring. Und da stöhnt keiner auf. - Herr Minister, Sie sind uns als Abgeordneter noch so nahe, daran liegt mein Versprecher vielleicht.

Uwe Döring, Minister für Justiz, Arbeit und Europa:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Nur einige kurze Anmerkungen! Herr Hentschel, ich kann die pauschale Beschimpfung der **ARGEN** nicht akzeptieren. Es gibt ausgesprochen gute **Jobcenter**, die unter schwierigen Bedingungen eine gute Arbeit leisten und die sich bemühen, Leistungen genauso schnell an den Mann, an die Frau zu bringen, wie das früher die Sozialhilfeämter gemacht haben. Auch über **Sozialhilfeämter** ist viel geklagt worden. Jetzt tun Sie nicht so, dass eine sei das Tolle und die anderen bemühten sich nicht! Es gibt sehr gute Jobcenter, und den Menschen ist dafür zu danken.

(Beifall bei SPD und FDP)

Sie sagen, das solle hier nicht durchgepeitscht werden. - Meine Güte! Seit einem Jahr wird das diskutiert! Wo waren Sie denn von den Grünen und vom SSW? Wo waren Sie denn in der Zeit? Sie können doch nicht so tun, als ob das ganz neu ist. - Ja, Sie haben lauter Anträge gestellt, aber - -

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ja, wir haben Anträge gestellt! Die haben Sie abgelehnt! Da waren wir! Und wo waren Sie? Sie haben einen Kompromiss ausgehandelt!)

- Herr Hentschel, ich sage ja - -

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Herr Abgeordneter Hentschel, Sie können sich zu Wort melden.

Uwe Döring, Minister für Justiz, Arbeit und Europa:

Herr Hentschel, Sie haben gedacht, wir haben gehandelt. Das ist der Unterschied. Meistens beruhen Ihre wohlmeinenden Anträge ja auf einem erheblichen Erkenntnisdefizit.

Ich muss das an einem anderen Punkt konkretisieren. Sie sagen, die Prozesslawine habe etwas mit der Organisation zu tun. Dummes Zeug! - Entschuldigung. Es sind die Inhalte. Darüber haben wir dis-

kutiert. Wir wollen gemeinsam versuchen, etwas daran zu ändern, etwas zu verbessern. Es ist aber im Wesentlichen nicht die Organisation.

Torsten Geerds hat richtig zitiert, was das **BMAS-Eckpunktpapier** anbelangt. Es stammt allerdings vom 23. September 2008. Darüber ist die Diskussion längst hinweggegangen.

Insgesamt kann man nur sagen: Frau Birk, Sie haben in einem Punkt völlig recht. Ein Telefonat mit Ihnen würde nicht reichen.

(Heiterkeit und Beifall bei SPD und CDU)

Eine Selbstbefassung halte ich für richtig. Ich würde darüber im Ausschuss gern sachkundig diskutieren.

Lassen Sie mich hier noch einmal Folgendes sagen: Es ist viel über Große Koalitionen geredet worden. In Berlin haben wir da im Moment Schwierigkeiten. Das ist richtig. Ich muss an dieser Stelle aber auch sagen: In Kiel ist das anders, was die Landesregierung anbetrifft. Ich darf mich beim Ministerpräsidenten ausdrücklich bedanken. Wir haben in dieser Frage immer sehr eng kooperiert und waren uns in der Sache völlig einig.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Ekkehard Klug [FDP])

- Herr Klug, es kommt eine ganze Menge dabei raus. Wenn das nicht so wäre, wären wir gar nicht so weit, sondern wir hätten immer noch verschiedene Meinungen.

(Beifall bei SPD und CDU)

Wir haben an dieser Stelle gemeinsam richtig gehandelt. Ich bitte Sie, uns, die Landesregierung, in dem Bemühen um einen gemeinsamen Kompromiss - dieses im Interesse der Menschen, die arbeitslos sind, noch hinzubekommen und das nicht zu einem Wahlkampfthema machen zu lassen - zu unterstützen. Damit meine ich ausdrücklich nicht nur mich, sondern auch den Ministerpräsidenten.

(Beifall bei SPD und CDU)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke Herrn Minister Uwe Döring. - Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe damit die Beratung.

Ich stelle zunächst fest, dass der Berichts Antrag Drucksache 16/2343 durch die Berichterstattung der Landesregierung seine Erledigung gefunden hat.

(Vizepräsidentin Frauke Tengler)

Ich komme nun zur Abstimmung über den Antrag Drucksache 16/2542. Zunächst ist Ausschussüberweisung beantragt worden. Wer stimmt der Ausschussüberweisung des Antrags Drucksache 16/2542 an den Sozialausschuss zu? - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Damit ist die Überweisung an den Ausschuss mehrheitlich abgelehnt worden.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Peinlich, dass ihr nicht einmal diskutieren wollt!)

Es ist beantragt worden, über den Antrag in der Sache abzustimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Ablehnung? - Enthaltung? - Damit ist der Antrag Drucksache 16/2542 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und SPD gegen Stimmen der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des SSW abgelehnt.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Frau Präsidentin, es mag sein, dass Sie die FDP nicht mehr auf dem Zettel haben! Wir haben auch abgelehnt!)

- Ich bitte um Entschuldigung und ergänze: Es ist auch mit den Stimmen der FDP abgelehnt.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 18 auf:

Situation der Werften in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 16/2516

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Mit dem Antrag Drucksache 16/2516 wird ein Bericht erbeten, der in dieser Sitzung gegeben werden soll. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Damit ist der Berichtsantrag angenommen worden.

Ich bitte den Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Herrn Dr. Marnette, um seinen Bericht.

Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der **Schiffbau** in Schleswig-Holstein ist nach wie vor eine **Hightech-Industrie**, die einen wesentlichen Baustein der maritimen Wirtschaft in unserem Land darstellt. Die direkten und indirekten Arbeitsplatzeffekte sind erheblich. Der sogenannte Multiplikatoreffekt wird auf circa drei bis fünf Beschäftigte geschätzt. Als Folge sprechen wir heu-

te beim Thema Schiffbau in Schleswig-Holstein von circa 20.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen.

Erfreulich ist, dass die schleswig-holsteinischen Werften von der **Produktpalette** her besser aufgestellt sind als viele Mitbewerber weltweit, aber auch in anderen Küstenländern. Denn Schiffbau aus Schleswig-Holstein bedeutet nicht nur, bewährte Tanker, Containerschiffe und Yachten nachzubauen. Die Werften in unserem Land haben sich teilweise auf Nischenprodukte spezialisiert und verfügen somit gegenüber auf Serienfertigung ausgerichteten Mitbewerbern über einen erheblichen Anpassungsvorsprung.

Dennoch kann sich die schleswig-holsteinische Werftenlandschaft selbstverständlich nicht von der weltweiten **Rezession** und den damit verbundenen **strukturellen Problemen** - wie zum Beispiel internationalem unfairen Wettbewerb - abkoppeln. Denn gerade die Situation im Schiffbau ist in den Jahren 2008 und 2009 von dem Zusammentreffen des konjunkturellen Abschwungs mit der globalen Finanzmarktkrise stark geprägt. Die Charterraten für nahezu alle Schiffstypen sind auf einen vor Kurzem noch nicht absehbaren Tiefpunkt gefallen. Hinzu kommen ein weltweites Überangebot an Tonnage und explosionsartig gestiegene Rohstoffkosten.

Es ist damit zu rechnen, dass kurz- und mittelfristig weltweit über 1.000 Großschiffe aufliegen werden, davon circa 500 Containerschiffe, und von diesen 500 Containerschiffen sind etwa ein Drittel deutscher Provenienz oder stehen in deutschem Eigentum. Die dadurch geschmälernten Erträge, insbesondere auch der Werften, sorgen wiederum für eine Zurückhaltung bei der **Vergabe von Krediten** durch die schiffsfinanzierenden Banken. Das bedeutet konkret: Werften können Bauaufträge nicht annehmen, und das Land kann ohne eine finanzierende Bank keine Bürgschaft für die Werft übernehmen. Werften, die sich nicht im Verbund eines finanzstarken Konzerns befinden, können sich daher schnell in einer existenzbedrohenden Lage wiederfinden.

Sie brauchen von hier aus nicht allzu weit zu schauen, um sich die Situation auf der **Lindenau-Werft** in Erinnerung zu halten. Große Sorgen macht mir auch, dass ThyssenKrupp Marine Systems darüber nachdenkt - dies ist auch in der Presse gewesen -, möglicherweise den zivilen Bereich auf der **HDW-Werft** in Gaarden - dort sind immerhin 470 Arbeitsplätze betroffen - zu schließen. Ich sage Ihnen aber auch: Auch andere Standorte in unserem Land sind bedroht. Ich kann Ihnen versichern, dass wir,

(Minister Dr. Werner Marnette)

dass mein Haus, für den Erhalt des Standortes Kiel und den Erhalt anderer Standorte kämpfen werden und dass wir dies auch als unsere vorrangige Aufgabe betrachten.

(Beifall bei CDU und SPD)

Denn es gibt durchaus Perspektiven für den Schiffbau in Schleswig-Holstein. Ich habe mich in den letzten Monaten sehr intensiv damit befassen dürfen. Deshalb müssen wir jetzt gemeinsam die Chance nutzen, verstärkte Anstrengungen für Investitionen in Forschung, Entwicklung und Innovation zu betreiben. Gerade hier beteiligen sich Bund und Land und fördern **schiffbauliche Innovationen**. Somit werden unsere Werften dann in die Lage versetzt, sich in spezifischen Marktsegmenten positiv zu entwickeln. Es gibt auch durchaus gute Beispiele in diesem Land. Beispielsweise nimmt im Bereich des Spezialschiffbaus die Nachfrage nach Offshore-Schiffen für Windkraftanlagen, aber auch für Ölförderanlagen weiter zu. Dies ist eine Chance gerade für den Schiffbau in unserem Land. Hier können unsere Werften innovative Beiträge leisten und auf diesen Gebieten nachhaltige Lösungen entwickeln. Denn wir haben gut ausgebildete Handwerker und Ingenieure auf unseren Werften.

(Beifall bei CDU und SPD)

Aber auch eine verstärkte Zusammenarbeit und die gemeinsame Nutzung von Ressourcen bei den Werften darf dabei kein Tabuthema bleiben. Das ist mit einer Krux der Vergangenheit. Jeder hat sich abgeschottet. Hier habe ich bereits - die Insider von Ihnen wissen das - erste Gespräche mit den wesentlichen Akteuren der Branche geführt. Es ist mir gelungen, sie tatsächlich alle einmal an einen Tisch zu bringen.

Hilfreich ist sicher auch das **europäische Projekt Leadership**. Hier handelt es sich um das Konzept eines Bündnisses zwischen Unternehmen, Gewerkschaft und Politik mit einem Maßnahmenkatalog zur nachhaltigen Verbesserung des Wettbewerbs. Der Beschäftigungspool ist nur ein Thema aus diesem Projekt. Wesentliche Bestandteile sind der Austausch von Werftbeschäftigten sowie das Angebot von Qualifikationsmaßnahmen zum Ausgleich von Schwankungen in der Arbeitskräftenachfrage. Darüber hinaus gibt es weitere finanzielle Unterstützungsmaßnahmen.

Mit dem so genannten **CIRR-Programm** hat der Bund ein Instrument zur Zinssicherung geschaffen, das für den Besteller das Zünglein an der Waage bedeuten kann. Das heißt, der Bund sichert den Zinssatz über die gesamte Kreditlaufzeit fest zu. Das ist

ein unglaublich wichtiges Thema. Erfreulich ist weiterhin: Das CIRR-Programm kann jetzt auch für bereits bestehende Bauverträge genutzt werden, bei denen die Gefahr besteht, dass im Zuge der Krise Aufträge storniert werden könnten.

Die seit Jahren bewährten **Landesbürgschaften** betrachtet die Europäische Kommission nach wie vor als beihilfefrei und somit auch nicht als wettbewerbsverzerrend. Allerdings gilt es hier, zusätzliche Hindernisse in Form von Forderungen nach einer fiktiven Eigenkapitalverzinsung zu verhindern. Dies würde nämlich die Bürgschaften enorm verteuern.

Im Rahmen der Konjunkturprogramme des Bundes wurden darüber hinaus mit Unterstützung der KfW neue Finanzierungsinstrumente geschaffen. Die Banken werden hier durch erhebliche Haftungsfreistellungen sowohl bei der Bauzeit- wie auch bei der Endfinanzierung entlastet.

Wichtig für den Schiffbau: Das **KfW-Programm** muss in seiner Ausgestaltung eins zu eins den politischen Ankündigungen auch tatsächlich entsprechen. Ich hoffe, dass sich die Zweifel daran, die durchaus berechtigt sind, nicht bestätigen.

Meine Damen und Herren, derzeit stehen wir vor einer schwierigen, wenn nicht sogar sehr schwierigen, aber meines Erachtens nicht unlösbaren Situation. Mit den zahlreichen Programmen verfügen wir über einen, wie man jetzt neuerdings immer wieder sagt, großen Werkzeugkasten, um der Krise Herr zu werden. Gemeinsam mit den beteiligten Werften, Verbänden, Banken und Investoren gilt es jetzt, Schleswig-Holstein als attraktiven Standort der maritimen Wirtschaft und ihren Kern Schiffbau und Schifffahrt zu erhalten.

(Beifall bei CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke dem Herrn Minister und teile den Fraktionen mit, dass sie durch das Überschreiten der Redezeit der Regierung ein Mehr von 3,5 Minuten erhalten.

Ich eröffne die Aussprache und erteile das Wort dem Herrn Abgeordneten Dr. Heiner Garg für die antragstellende Fraktion.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Vor drei Tagen teilte die Welthandelsorganisation

(Dr. Heiner Garg)

mit, dass der **Welthandel im Jahr 2009** mit einem Minus von 9 % so stark einbrechen wird wie nie zuvor. Dies hat ganz massive Auswirkungen auf die Schifffahrt, da ein Großteil des Welthandels über den Seeweg abgewickelt wird.

So ist es auch nicht verwunderlich, dass mittlerweile immer mehr Werften in finanzielle Schieflage geraten und sich hilfeschend an die Politik wenden. Neben der Cassens-Werft in Emden, der SMG in Rostock und der SSW in Bremerhaven hat auch die **Kieler Traditionswerft Lindenau** bereits Insolvenz beantragt. Das Tragische bei Lindenau: Der Stapellauf des größten jemals dort gebauten Schiffes fiel zeitlich genau mit dem Insolvenzantrag zusammen. Und seit im Januar die Schweizer Reederei Atlanship den Bau eines Safttankers storniert hatte, weil Lindenau nicht in der Lage war, den Bau ausreichend zwischenzufinanzieren, ist das Auftragsbuch bei Lindenau leer.

Das Branchenschwergewicht **ThyssenKrupp** verhandelt inzwischen über Finanzierungshilfen aus den Programmen der staatseigenen KfW für den Weiterbau von Containerschiffen an den Standorten Kiel und Emden. Und hinter vorgehaltener Hand wird bei ThyssenKrupp wegen der extrem negativen Aussichten bereits offen über die Zukunft des zivilen Schiffbaus nachgedacht. Denn während die im Bau befindlichen Containerschiffe wohl noch ausgeliefert werden, setzt der Konzern hinter die Zukunft der gesamten Sparte ein großes Fragezeichen. „Containerschiffe zählen wir nicht zum Kerngeschäft“, sagte eine Thyssen-Sprecherin neulich gegenüber dem „Handelsblatt“.

Das Problem ist: Wegen des zusammenbrechenden Welthandels stehen schon seit Monaten keine neuen Bauaufträge mehr in den Büchern. Doch nicht nur das: Bis Ende 2008 sind ganze 29 Aufträge bislang bei deutschen Werften wieder storniert worden. Weitere Stornierungen dürften folgen, fürchtet der Verband für Schiffbau und Meerestechnik.

Allein im Bereich der Containerschiffe sind heute schon etwa 450 Schiffe gänzlich ohne Beschäftigung und liegen auf Reede. Die Auswirkungen für den Werftenstandort Deutschland und damit insbesondere auch für Schleswig-Holstein sind gravierend. An der deutschen Küste arbeiten nach Angaben des statistischen Bundesamtes rund 23.600 Menschen im Schiffbau. Ein Teil dieser Arbeitsplätze ist in Gefahr. Das müssen wir derzeit in Kiel schmerzlich feststellen. So halten sich hartnäckig Gerüchte, dass die russischen und kasachischen Oligarchen bereits vier von ihren sechs bei

HDW bestellten Luxuskreuzern wieder storniert haben sollen.

Das ist wohl nur die Spitze des Eisbergs. Denn am 11. März 2009 meldete ThyssenKrupp, dass der Bau von zwei Containerschiffen bei der **HDW Gaarden GmbH** in Kiel mit sofortiger Wirkung gestoppt wurde, weil die Auftraggeber keine Finanzierungszusagen der Banken mehr haben. Für 480 Mitarbeiter und 280 Leiharbeitskräfte bedeutet das seitdem Abbau von Überstunden und seit dem 21. März 2009 für 78 Mitarbeiter Kurzarbeit. Entlassungen - zunächst bei Leiharbeitern - können ab 2010 nicht ausgeschlossen werden.

Sehr geehrter Herr Minister, an dieser Stelle stellt sich trotz Ihres Vortrages hier natürlich schon die Frage: Was macht eigentlich die Landesregierung? Gibt es irgendwelche **konkreten Hilfen**, oder gibt es zumindest konkrete Gespräche? Ich höre, dass das Bundeswirtschaftsministerium mit dem ThyssenKrupp-Konzern und der KfW-Bank in Verhandlungen getreten ist. Ich frage Sie: Sind Sie an diesen Verhandlungen beteiligt? Wenn Sie nicht daran beteiligt sind, warum sind Sie daran nicht beteiligt? Wenn Sie daran beteiligt sind, warum lassen Sie das Parlament das auf unsere konkrete Frage hin nicht wissen? Warum gibt es keine Initiativen aus dem schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium, zum Beispiel um die Umfinanzierung laufender Kredite über die KfW zu erreichen

(Beifall bei der FDP)

oder Festzinskredite nach den OECD-Exportkreditvereinbarungen auszuhandeln oder gegebenenfalls die Konditionen für Landes- und Bundesbürgschaften auszuloten? Wenn es solche Überlegungen gibt, Herr Minister, dann wäre ich ganz dankbar darüber gewesen, wenn Sie heute die Gelegenheit genutzt hätten, uns dies mitzuteilen.

(Zuruf des Abgeordneten Hans-Jörn Arp [CDU])

- Kollege Arp, das hat er gerade nicht. Er hat zwar erzählt, welche Möglichkeiten es gibt, er hat aber mit keinem einzigen Satz erwähnt, was das Wirtschaftsministerium eigentlich tut.

(Beifall bei der FDP - Widerspruch bei der CDU)

Gab es, Herr Minister, Gespräche mit dem Ziel, Mittel aus dem Finanzierungsschutzschirm im Rahmen des Konjunkturpakets nach Schleswig-Holstein zu holen?

(Dr. Heiner Garg)

Ich sage Ihnen deutlich, und das sage ich auch Ihnen, lieber Kollege Arp: Ich hatte mir erhofft, dass die Landesregierung heute die Chance nutzt, hier konkrete Ausführungen dazu zu machen, was die Landesregierung in dieser Situation tun kann, tun will und bereit ist zu tun.

(Beifall bei FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dazu hatte sie die Chance. Diese Chance hat sie jedenfalls in der ersten Runde verpasst.

(Zuruf)

- Man soll ja schließlich die Hoffnung nicht aufgeben.

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Herr Abgeordneter, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Arp?

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Immer, stets und gern.

Hans-Jörn Arp [CDU]: Herr Kollege Garg, ist Ihnen bekannt, dass die Landesregierung als Vermittler aufgetreten ist bei der Insolvenz von Lindenau? Sonst wäre das Schiff gar nicht zu Ende gebaut worden.

Der Minister hat deutlich gesagt, dass er die Werften zusammenbekommen hat, und er hat für Insider gesagt, dass man dabei ist, in einem Verbund miteinander zu arbeiten. Das sind Initiativen, die aus dem Wirtschaftsministerium kommen. Ist Ihnen das bekannt? Haben Sie eben nicht zugehört, oder haben Sie das nicht verstanden?

- Herr Kollege Arp, erstens, ich habe Ihnen zugehört, zweitens, ich habe es auch verstanden, und drittens, ich sehe nach wie vor ein gravierendes Defizit, dass der Berichtsantrag, der von uns gestellt wurde, nicht ordentlich ausgeführt wurde.

(Beifall bei der FDP)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die **Werftindustrie** ist für den Standort Schleswig-Holstein immer noch eine der **Schlüsselindustrien**. Sie sichert eine Reihe von Arbeitsplätzen und leistet mit den zugehörigen Zulieferbetrieben einen erheblichen Beitrag zur Wertschöpfung in Schleswig-Holstein.

Kollege Arp, da wir den Bericht in den Wirtschaftsausschuss überweisen, kann der Minister dann das, was Sie gerade freundlicherweise für ihn übernom-

men haben, uns dort ja noch einmal erläutern. Ich glaube nämlich, eines liegt uns allen am Herzen, die Schiffbauindustrie durch diese schweren Zeiten sicher zu manövrieren, damit wir aus der Krise zumindest nicht geschwächt herauskommen, als wir in die Krise hineingegangen sind.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Das Wort für die CDU-Fraktion erhält Herr Abgeordneter Thomas Stritzl.

Thomas Stritzl [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Werften sind ein Teil und ein industrieller Kern Schleswig-Holsteins. Mit 25 % Anteil am Gesamtumsatz des deutschen Schiffbaus ist unser Land mit seinen Werften die Nummer eins in Deutschland. Auch die in Schleswig-Holstein ansässige Schiffbauzulieferindustrie verfügt über einen starken Marktanteil, ist hoch innovativ und sichert so mit rund 150 Unternehmungen mehr als 12.000 Arbeitsplätze. Addiert man hierzu noch die etwa 40.000 Arbeitsplätze in den Häfen und hafenabhängigen Betrieben, wird der **Stellenwert der Seeschifffahrt** für unser Land und die hier lebenden Menschen deutlich. Die **arbeitsmarktpolitischen Effekte** werden noch bedeutsamer, wenn man die direkt im Zusammenhang stehenden gewerblichen Aktivitäten hinzurechnet.

Bedenkt man aber auch noch die Wertschöpfungsketten in ihrer bundesweiten Verflechtung, erreicht man schnell Dimensionen, zu deren Sicherung aktuell in einer anderen Branche Ministerpräsidenten und der Bundeswirtschaftsminister über den großen Teich reisen und sogar unsere Kanzlerin zurzeit Gespräche mit dem US-Präsidenten führt.

Aufgrund der hohen **Exportquote** ist die Seeschifffahrt als größter Sektor der maritimen Wirtschaft Schleswig-Holsteins von der aktuellen **weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise** besonders betroffen. Schon die Krise auf dem Weltschiffbaumarkt in den 80er-Jahren hat gezeigt, wie direkt dieser Wirtschaftsbereich von einer prosperierenden Wirtschaft und intakten Finanzwelt abhängig ist.

Die aktuelle Krise übersteigt das damals Erlebte. Wenn die Welthandelsorganisation WTO einen Rückgang im Transportsektor von 7 bis 8 % voraussagt und die Bankenwelt mit ihrer enormen Bedeutung für Schiffsfinanzierungen so aus dem Gleichgewicht ist, dann spüren wir in Schleswig-

(Thomas Stritzl)

Holstein diese Auswirkungen ganz direkt. So wurden am Standort Kiel bei **HDW** - wir haben es gehört - zwei Containerschiffe in Baustopp gelegt und Kurzarbeit beantragt. Herr Minister, Sie haben es erwähnt, die Sorge greift Platz, dass eine Konzernentscheidung zur Verlagerung des zivilen Überwasserschiffbaus weg aus Kiel drohen könnte.

In Kiel-Friedrichsort kämpfen die **Lindenauer** um eine betriebswirtschaftlich vertretbare Finanzierung für einen notwendigen Anschluss-Neubauftrag und in anderen Regionen des Landes - ob Wewelsfleth, Rendsburg oder anderswo - führen die Werften einen ähnlichen Kampf. Aber nicht nur die Werften, sondern auch unsere Reeder erleben, dass hergebrachte Finanzierungen für Betrieb und Neubau von Schiffen außer Kraft gesetzt werden mit der Konsequenz, dass sie betriebswirtschaftlich zunehmend in die Enge getrieben sind.

Aus der Krise kann uns letztlich nur ein Wiederanspringen der Weltkonjunktur und eine **verlässliche Finanzierungswelt** führen, ebenso wie eine verstärkte **Spezialisierung** auf den Werften selbst.

In der aktuellen Diskussion und Situation ist aber auch besonders eine entschlossene und aktive Unterstützung der Politik notwendig. Hier möchte ich gern der Landesregierung, unserem Ministerpräsidenten und dem Wirtschaftsminister Dr. Werner Marnette, danken.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

Herr Kollege Dr. Garg, ich glaube, Sie verkennen die Situation, wenn Sie meinen, dass diese Landesregierung nicht das ihr wirklich Mögliche tut.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Ich habe sie gefragt!)

Ich sage auch in diese aktuelle Diskussion hinein: Einer Landesregierung, die sich als Anteilseigner einer Bank versteht - die Diskussion hatten wir - und auch über diesen Weg ihren Teil dazu beiträgt, dass überhaupt Konsortialführungen möglich werden und damit überhaupt Arbeitsplätze, Beschäftigung und Zukunft auf den Werften im Rahmen des Möglichen gesichert werden kann - und Dr. Marnette ist nun wirklich derjenige, der hier in erster Reihe steht - gebührt Dank und nicht Kritik.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

Die größte Krise - Weltwirtschaftskrise und Finanzkrise - zu überwinden, dazu gehört natürlich neben aller Aktivität, die Ministerpräsident Carstensen,

Dr. Werner Marnette und das Kabinett entfalten, auch etwas Glück. Oder besser noch, wie man an der Küste sagt: Eine Handbreit Wasser unter dem Kiel, das wünsche ich unseren Reedern, Werften und somit uns in Schleswig-Holstein.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke Herrn Abgeordneten Thomas Stritzl.

Bevor ich ein weiteres Mal das Wort erteile, bitte ich Sie, mit mir gemeinsam auf der Tribüne Schülerinnen und Schüler der Timm-Kröger-Realschule aus Kiel mit ihren begleitenden Lehrkräften sowie Schülerinnen und Schüler des Bismarck-Gymnasiums Elmshorn mit den begleitenden Lehrkräften herzlich zu begrüßen.

(Beifall)

Das Wort für die SPD-Fraktion erhält Herr Abgeordneter Thomas Rother.

Thomas Rother [SPD]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Man mag es tatsächlich kaum glauben: Schon wieder werden beschäftigungslose Schiffe in der Geltinger Bucht liegen. Das erinnert in fataler Weise an die 70er-Jahre, in denen Tanker auf Vorrat und Verdacht gebaut wurden und dort dann erst einmal eine Zeit lang lagen. Es erinnert auch an Zeiten - schräg gegenüber bei der HDW geschehen -: Es wurde einmal ein Schwimmdock gebaut für 200 Millionen DM, das kurz nach der Fertigstellung wieder verschrottet wurde. Darauf wurde nie ein Schiff gebaut.

(Günter Neugebauer [SPD]: Leider wahr!)

Seit damals mussten kleinere und mittlere Betriebe schließen, dann kamen die großen dran. Andere Unternehmen fusionierten oder bauten Kapazitäten ab. Ein Produktionswechsel in dieser Branche ist tatsächlich letzten Endes nur in Husum bei der Husumer Schiffswerft gelungen.

Auch florierende Hafenstandorte waren keine Garantie für einen Schiffbaustandort - als Lübecker kann ich da eine bittere Geschichte erzählen. Die oft zitierten **regionalen Wechselwirkungen** in der **maritimen Wirtschaft** sind angesichts internationaler Märkte tatsächlich immer weniger wert. Da darf man sich nichts vormachen. Aber daher, lieber Heiner Garg, ist der Ansatzpunkt des Wirtschaftsministeriums, gerade in diesem Bereich in Sachen

(Thomas Rother)

Technologie etwas auf den Weg zu bringen - und das kennen wir alle schon, seitdem das Projekt Zukunft Meer läuft -, genau der richtige Weg.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Vor Kurzem hieß es tatsächlich noch, die Auftragsbücher hiesiger Werften seien prall gefüllt, und Schiffsbeteiligungen - nach Finanzierung ist ja auch gefragt worden - waren ein lohnendes Anlageobjekt, gerade im langfristigen Anlagebereich. Seit Ende des vergangenen Jahres hat sich im Zuge der allgemeinen **Wirtschaftskrise** auch die Situation der Werften dramatisch verschlechtert. Es ist angeführt worden: Finanzierungen platzten, Aufträge werden storniert, im Bau befindliche Schiffe werden nicht fertig gebaut oder abgenommen und der Markt für Mega-Luxus-Yachten scheint mehr als gesättigt zu sein. Lediglich im Bereich der Rüstungsproduktion herrscht - gerade auch durch das Vorziehen von Ersatzinvestitionen bei der Bundesmarine - Stabilität. Das ist auch ein Punkt des Konjunkturprogramms des Bundes, das darf man auch nicht unterschlagen.

Wenn wir die **maritime Wirtschaft**, zu der eben auch die Werftindustrie gehört, als strategisch **wichtigen Wirtschaftszweig** für unser Land definieren, dann gehört dazu auch, dass wir wie in der Vergangenheit in Notlagen staatliche Hilfen für diese Branche gewähren. Wenn der Exportweltmeister Deutschland die viertgrößte Schiffbaunation der Welt bleiben soll, dann brauchen wir auch für die Werften einen Rettungsschirm oder - besser gesagt - einen Rettungsring.

Da bin ich dem Herrn Wirtschaftsminister auch für seinen Bericht sehr dankbar, weil er nämlich in einer nüchternen Analyse die möglichen Förderinstrumente beschreibt und auch Unzulänglichkeiten deutlich gemacht hat. Aber die Bundesregierung hat gerade auf die Finanzierungsprobleme - und das ist auch eine der Fragen der FDP gewesen - schon reagiert und vor wenigen Tagen die Bedingungen des mittelstandsorientierten **KfW-Sonderprogramms 2009** flexibilisiert und somit noch passgenauer für den deutschen Schiffbau ausgestaltet. Der Minister hat es angesprochen. Dabei geht es um die Erweiterung der Haftungsfreistellung bei Betriebsmittelfinanzierungen und um Verbesserungen bei der Kreditgewährung.

Die Möglichkeiten der Gewährung von Zinsbeihilfen im Rahmen des **CIRR-Programms** zur Schiffbaufinanzierung wurden bereits Anfang März erweitert. Damit erleichtern sich die Finanzierungsbedingungen für Werften gegenüber ihren Geschäfts-

banken ganz erheblich, sofern sie noch eine Geschäftsbank finden, muss man zurzeit bittererweise auch sagen.

Die **Verwaltungsvereinbarung zur Förderung des innovativen Schiffbaus** wurde erst im vergangenen Jahr unterzeichnet, und ebenso stehen natürlich auch Möglichkeiten wie für andere Unternehmen im Rahmen der **Kurzarbeit** zur Verfügung, die hier bei HDW - es ist angesprochen worden - genutzt werden. Das ist auch allemal besser als ein Arbeitsplatzabbau, und ich bin auch hier dem Minister dankbar für die klaren Worte zu HDW. Heiner Garg hat es hinter vorgehaltener Hand und auch ganz offen beschrieben, dass dann auch einmal eine eindeutige Aussage dazu getroffen worden ist.

Nicht-EU-Staaten haben es bei den Hilfen für ihre Werften ja leider etwas leichter als EU-Staaten - und sie nutzen sie schon. Südkorea, China und Norwegen haben schon oder wollen noch staatliche Finanzhilfen zur Verfügung stellen. Daher sind auch Vereinbarungen - da stimme ich der FDP zu - über weitere Maßnahmen im europäischen Rahmen dringend erforderlich. Auch das Land Mecklenburg-Vorpommern hat seinen Werften schon mit einem 60-Millionen-€-Kreditpaket unter die Arme gegriffen.

Es ist allerdings die **gesamte maritime Branche** betroffen. Damit hat Thomas Stritzl sehr recht. Die Hafenumschlagszahlen sind überall rückläufig, die Schiffe der Reedereien sind zum Teil ohne Beschäftigung, und Emissionshäuser müssen ihre Renditeversprechung herunterschrauben. Finanzierungszusagen werden daher verschoben oder storniert. Am Ende dieser Wirkungskette steht allerdings immer die Werft, welcher der Auftrag verloren geht. Ein wirkungsvoller Rettungsring müsste also mehr umfassen als nur den Schiffbau, sondern hätte für die gesamte maritime Wirtschaft Wirkung zu zeigen.

Ich hoffe, dass von der **Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz** im kommenden Monat in Rostock konkrete Impulse für die gesamte Branche ausgehen werden. Das ist in der Regel mit einer Botschaft verbunden, wenn so etwas stattfindet und man die Leute zusammenholt. Das soll nicht nur ein nettes Treffen sein, sondern es müssen auch konkrete Maßnahmen folgen.

(Beifall bei SPD und CDU)

Auch in der nächsten **Wirtschaftsausschussitzung** wird mit dem Hauptgeschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik über Maßnahmen zu reden sein. Herr Wirtschaftsausschussvorsitzen-

(Thomas Rother)

der, vielleicht kann auch ein Vertreter der IG Metall noch dazu eingeladen werden. Ich glaube, das wäre sinnvoll. Das Ministerium wird sicherlich auch vertreten sein. Dann kann man über weitere konkrete Maßnahmen ins Gespräch kommen.

Wenn diese Maßnahmen nicht kommen oder wirken, müssen wir uns in diesem Bereich auf noch schwerere Zeiten einstellen, das heißt auf eine Marktberäumung mit immer weniger Betrieben, mit Arbeitsplatzverlusten, aber auch mit Geldvernichtung für die Anleger. Das darf aber nicht die Lösung sein.

(Beifall bei SPD und CDU)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich erteile dem Herrn Abgeordneten Detlef Matthiessen das Wort.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Über die **Zukunft der maritimen Verbundwirtschaft** und über die Zukunft der Schiffbauindustrie in Schleswig-Holstein haben wir im Landtag schon oft diskutiert. Es gibt eine besondere industriepolitische Bedeutung des Schiffbaus und der maritimen Wirtschaft in unserem Land.

Die aktuelle Situation ist wieder einmal - leider - bedrohlich, und der Wechsel vom Schiffbauboom zur aktuellen Krise ist dieses Mal so schnell abgelaufen wie noch niemals zuvor.

Im Rahmen der Ergebnisse ihrer Schiffbau-Umfrage 2008 fordert die **IG Metall Küste** von den deutschen Werften und Schiffbauzulieferern weitere personalpolitische Anstrengungen und Investitionen in die Zukunft. Dies beinhaltet insbesondere eine Verjüngung der Belegschaften und verstärkte Anstrengungen in Forschung und Entwicklung. Außerdem forderte die Gewerkschaft verlässliche und stabile Zusagen der Banken zur Schiffsfinanzierung.

Der deutsche Schiffbau kann seine Position als Europas Schiffbauer Nummer eins behalten und im Wettbewerb mit Asien bestehen, dafür müssen aber die richtigen Weichen gestellt werden. Die Finanzkrise darf keine lang andauernde Schiffbaukrise auslösen.

Ich habe verschiedene Fragen zu Ihrem Bericht, Herr Minister. Daher freue ich mich insbesondere auf die Vertiefung dieser Beratungen im Wirtschaftsausschuss.

Die Wirtschaftskrise hat unmittelbar zu einem rapiden **Rückgang** bei den **Schiffstransporten** geführt, und zwar weltweit. Es wird von über 400 Schiffen gesprochen, die aus dem Verkehr gezogen worden sind, weil es keine Ladung für sie gibt oder die Charraten die Kosten nicht decken.

In den Boomzeiten - das darf man auch nicht verschweigen - haben die Reeder klotzig verdient. Selbst noch nicht im Bau befindliche Schiffe wurden mit Aufpreis weiter veräußert. Diese Gelddruckmaschine stockt jetzt, Aufträge werden storniert. Das hören wir aktuell bei HDW und Lindenaue, offenbar weniger bei der Flensburger Werft. Die deutschen Schiffswerften hatten noch bis zum September 2008 ihr Personal leicht aufgestockt. Die deutschen Werften sind heute sogenannte atmende Unternehmen, die sich durch einen hohen Grad interner und externer Flexibilität auszeichnen. Instrumente wie Arbeitszeitkonten, flexible Schichtgestaltung sind ebenso alltäglich wie der Einsatz von Leiharbeit und Werkverträgen.

Nur 67 %, also rund zwei Drittel, sind direkt Beschäftigte. Der andere Teil besteht zu 13 % aus Leiharbeitern und zu 20 % aus Werkvertragsarbeitnehmern. Die Ausbildungsquote im deutschen Schiffbau hat sich erfreulich von 6,8 % auf 7,7 % im Jahre 2008 erhöht. Es darf - diese Meinung teilen wir auch, Herr Minister - bei **HDW** keinen Ausstieg aus dem **zivilen Schiffbau** geben. Ein einseitiges Setzen auf den Militärschiffbau engt die Flexibilität ein und kann auf Dauer die Arbeitsplätze nicht sichern.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Warum kann HDW nicht in das Geschäft mit der **Offshore-Windenergie** einsteigen, beispielsweise als Systemanbieter, was HDW schon einmal gemacht hat, oder wenigstens beim Turmbau, wo große Lücken bestehen, oder bei der Montage großer Strukturen im Offshorebereich? Ich denke, eine solche Großwerft ist dafür prädestiniert. Sie kann alle Aspekte abarbeiten, vom Transport über die Verankerung im Meeresboden bis zur Aufstellung von Windenergieanlagen.

Die **maritime Verbundwirtschaft** an der Küste hat Zukunft, und das Verkehrsmittel Schiff ist ein umweltverträgliches System mit großen Chancen für weitere Verbesserungen. Ich denke dabei an die Doppelhüllentanker, an Katalysatorentechnik für Abgasminderung, an Windantriebe wie das Skysail, an den Flettner-Rotor, der erstmals in Kiel beim Schiffneubau Anwendung fand, und an die Nutzung von Brennstoffzellentechnik. Es muss Fortschritte

(Detlef Matthiessen)

beim Energieverbrauch und bei Emissionen geben, auch wenn der Schiffsverkehr aus seiner Natur heraus Vorteile im Vergleich mit anderen Transportmitteln bietet. Nicht umsonst werden über 90 % des weltweiten Transportes über Schiffe abgewickelt.

Trotzdem sind wir der Auffassung, dass **Innovationen** in dem Bereich der **Antriebstechnik** und des **Leichtbaus** der einzige Weg sind, um im internationalen Wettbewerb mithalten zu können. Beim Massenschiffbau, wie er in Korea betrieben wird, ist die Entwicklung an uns vorbeigegangen. Da ist kein Anschluss möglich.

Da wir solche Anforderungen technisch erzwingen wollen, setzen wir uns für emissionsabhängige Hafengebühren in den Nord- und Ostseehäfen ein, möglichst EU-weit. Schweden und Norwegen haben uns vorgemacht, dass auch nationale Alleingänge Sinn machen. Noch besser wäre es natürlich, man würde zu einem europaweiten System kommen.

Wir Grüne unterstützen mit Nachdruck eine Verkehrsverlagerung „**from Road to Sea**“. Dieser Slogan, der von der EU-Kommission, von der Bundesregierung und auch von der Landesregierung als verkehrspolitisches Ziel anvisiert wird, muss sich aber auch in der politischen Praxis niederschlagen. Die Stärkung der Häfen, ihre Hinterlandbindungen mit der Schiene, der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals und die Entwicklung des Nord-Ostsee-Kanals gehören dazu. Hier hapert es an der Konsequenz, dieses voranzutreiben, vor allen Dingen auch dann, wenn man sich die „Hurra-Debatte“ von CDU, SPD und FDP zur Fehmarnbelt-Querung anschaut. Es ist unsere Aufgabe, die **maritime Verbundwirtschaft** zu stärken und ihr nicht im Gegenteil die manchmal schwachen Beine wegzuschlagen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Eine feste Querung des Fehmarnbelts schadet objektiv gesehen der Schifffahrt und den Häfen in Schleswig-Holstein. Hier könnte die Landesregierung Flagge zeigen für die maritime Verbundwirtschaft und für eine Ertüchtigung des Fährverkehrs zwischen Dänemark und Puttgarden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Sie macht aber genau das Gegenteil und setzt auf eine absurde Verkehrsverlagerung, nämlich „**from Sea to Road**“. Man fasst sich an den Kopf.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Für den SSW hat nun der Herr Abgeordnete Lars Harms das Wort.

Lars Harms [SSW]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ein sichtbarer Indikator für die wirtschaftliche Situation eines Landes ist immer das **Transportgewerbe**; denn die wirtschaftliche Entwicklung wirkt sich als erstes auf jede Art von Fracht- und Güterverkehr aus. Wer sich heute die großen Logistikzentren anschaut, der stellt fest, dass viele Lkw stillstehen. Das gleiche Bild zeigt sich in den Häfen, wo die Schiffe frachtlos vor sich hindümpeln. Da die Liegeplätze in den Häfen nicht mehr ausreichen werden, wird bereits jetzt nach Ausweichplätzen gesucht.

Die Schifffahrt gerät in wirtschaftlich schwere See, in die sie sich nicht unbedingt selbst hineinmanövriert hat. Sie hat in den vergangenen Jahren durchaus gut verdient, als die globale Wirtschaft boomte. Entsprechend gut sahen die Auftragsbücher unserer Werften aus. Nun muss die Schifffahrtsbranche selbstkritisch erkennen, dass in dieser Zeit zu viele Schiffe gebaut wurden. Doch wer stellt sich in Zeiten einer boomenden Wirtschaft schon hin und spricht von **Überkapazitäten**? Mal ehrlich, alle haben bei dieser Blase mitgemacht. Solange es gut lief, war dies natürlich auch kein Problem.

Doch die Blase ist geplatzt, und diese Situation hat natürlich auch Auswirkungen auf die Werften. So hat der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. Anfang Februar dieses Jahres deutlich gemacht, dass die deutschen Seeschiffswerften bereits im Jahr 2008 massive Auftragseinbußen hinnehmen mussten. Was die Zukunft bringen wird, kann heute noch niemand vorhersagen. Eines ist aber sicher: Rosig wird sie nicht. Aber nicht nur die Werften, sondern auch die gesamte Zuliefererindustrie wird die Wucht dieser Krise zu spüren bekommen.

Wie die Situation der Werften hier im Land aussieht, ist nicht klar. Wie fit sind unsere Werften, und was können sie noch zusetzen? In einem Artikel des „sh:z“ war nachzulesen, dass kaum ein Unternehmen Auskünfte über seine aktuelle Auftragslage gibt oder geben kann. Weder HDW noch die Lürssen-Werft oder die Peterswerft sahen sich laut diesem Artikel in der Lage, eine **Prognose** abzuge-

(Lars Harms)

ben. Derartige Auskünfte können uns nicht zufriedenstellen. Eine klare Einschätzung der Situation vonseiten der Werften wäre für die Politik durchaus wünschenswert, damit wir wissen, womit wir es noch zu tun bekommen und vor allen Dingen, wie wir handeln können. Einzig und allein die Flensburger Schiffbaugesellschaft hat in dem Artikel mitgeteilt, dass die Bestellungen noch bis Anfang 2013 reichen werden. Zumindest scheint es noch einen zu geben, der den Überblick über seine Bücher nicht verloren hat.

Welchen Wert diese Bestellliste letztendlich aber haben wird, sei dahingestellt. Denn die Werften leisten eine **Vorfinanzierung** des weitaus größten Teils des Kaufpreises. Angesichts der Übervorsichtigkeit der Banken bei der **Kreditvergabe** wird es aber immer schwieriger, die Vorfinanzierung auf die Beine zu stellen; auch diesbezüglich lässt das Problem mit der HSH Nordbank grüßen.

Wie sollen wir den Menschen im Land klarmachen, dass Milliarden für Banken ausgegeben werden, um sie zu retten und damit sie ihr Geschäft weiter betreiben können, wenn sie auf der anderen Seite die Kreditgeschäfte erschweren? - Das passt nicht zusammen. Da sind die Banken gefordert.

Aber auch wir sind, sofern wir in den Aufsichtsgremien der Banken vertreten sind, gefordert, dafür zu sorgen, dass die Werften und die Schifffahrtsindustrie unterstützt werden. Aber nicht nur die deutschen Werften sind von der Krise betroffen. So haben bereits Länder wie China, Südkorea oder Norwegen angekündigt, **finanzielle Maßnahmenpakete** oder **Rettungsfonds** für die Werften einzurichten. Angesichts der bereits unterschiedlichen Ausgangslagen bei **staatlichen Hilfen** für Werften halte ich es für sinnvoll, auf derartige Maßnahmen im Ausland entsprechend zu reagieren. Wir dürfen unsere Werften nicht allein lassen. Daher müssen wir sehen, ob wir die Vergabe von öffentlichen Schiffbauaufträgen nicht so steuern können, dass unsere Werften im Wettbewerb eine Chance haben.

Wenn es aber zu Unterbeschäftigung kommen sollte - wovon wir derzeit wohl ausgehen können -, ist es aus Sicht des SSW wichtig, dass die Beschäftigten nicht entlassen werden. Von den Werften sollten vielmehr Maßnahmen ergriffen werden, um die Menschen **weiterzuqualifizieren** und fortzubilden. Statt reflexartig mit Entlassungen zu reagieren - soweit ist es Gott sei Dank noch nicht gekommen -, sollten andere Wege aus der Krise gesucht werden. Außerdem müssen die Werften sich darauf einstellen, Geschäftsfelder, die vielleicht nichts mit der maritimen Wirtschaft zu tun haben, zu erobern; der

Kollege Rother hat das vorhin bereits für den Standort Husum beschrieben. Außerdem sollten die Werften auf **Forschung, Entwicklung und Innovation** setzen, und zwar nicht nur in der maritimen Wirtschaft, sondern auch in anderen Wirtschaftszweigen. In diesem Zusammenhang unterstützen wir die Forderung der IG Metall Küste, das Fördervolumen der **Innovationsbeihilfen** zu verdoppeln. Auch auf diese Art und Weise könnten wir unsere Werften für den Wettbewerb fit halten.

Es wurden heute von allen Rednern viele Vorschläge für Hilfen gemacht. Der Wirtschaftsminister hat aber leider noch nicht gesagt, welcher Weg für Schleswig-Holstein beschritten werden soll; darin gebe ich dem Kollegen Garg recht.

(Beifall des Abgeordneten Detlef Matthiesen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Wir müssen dringend dafür sorgen, dass die Werften unterstützt werden. Ich hätte heute eigentlich eine Lobeshymne der Landesregierung darüber erwartet, was sie alles schon geschafft hat. Leider ist diese Chance verpasst worden. Wenn jemand sich nicht selber lobt, stellt sich die Frage, ob es nichts zu loben gibt. Anscheinend ist das aber der Fall. Das wäre bitter für Schleswig-Holstein.

(Beifall beim SSW und des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Das Wort für einen Kurzbeitrag hat nun der Herr Abgeordnete Rolf Fischer.

Rolf Fischer [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Zuerst möchte ich mich Lars Harms anschließen und dem Minister für den Bericht danken sowie für die Gespräche, die zum Teil nicht immer öffentlich geführt werden können, weil es um sehr sensible Angelegenheiten geht. Ich freue mich außerdem auf die weitere Diskussion.

Ich möchte aber noch eine **Anmerkung aus Kieler Sicht** machen. Vor fünf Jahren haben wir schon einmal über die Unternehmensentscheidungen der **HDW** gesprochen. Schon damals sollte der zivile Schiffbau ausgegliedert werden. Nur auf das militärische Standbein zu setzen, ist allerdings sicher sehr schwierig. Ich warne davor, den Eindruck zu erwecken, dass man eine Unternehmensentscheidung, die man vor fünf Jahren schon durchsetzen wollte, als von der Finanzkrise noch keine Rede war, jetzt unter den Umständen einer veränderten weltpoliti-

(Rolf Fischer)

schen Lage durchsetzt. HDW braucht beide Sparten, und wir sollten nicht nachlassen, uns dafür einzusetzen.

(Beifall bei der SPD und des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

Es war zu Recht viel von Lindenau und HDW die Rede. Es geht allerdings, insbesondere in meinem Wahlkreis, dem Kieler Norden, auch um zahlreiche **Zulieferbetriebe** und Tausende davon abhängige Arbeitsplätze.

(Beifall des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

Es gehen nicht nur Arbeitsplätze verloren - das ist schon schlimm genug -, sondern auch, da es sich häufig um kleine und sehr innovative Unternehmen handelt, sehr viel Know-how und Erfahrung. Dieses Wissen ist ein Schatz, den wir für das maritime Cluster brauchen; es muss unbedingt erhalten werden.

(Beifall bei SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Wir brauchen einen umfassenden Rettungsring - Thomas Rother hat dieses Bild schon benutzt - und eine **Stärkung des maritimen Clusters**. Außerdem ist die Beteiligung und **Einbeziehung der Betriebsräte** in keinem Bereich so wichtig wie in diesem. Denn ohne die Betriebsräte wird diese maritime Krise nicht zu meistern sein.

(Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Das Wort für die Landesregierung hat nun der Herr Wirtschaftsminister Dr. Werner Marnette.

Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich möchte noch eine kurze Anmerkung machen, damit hier kein falscher Eindruck entsteht: Wir kümmern uns natürlich um die Probleme, aber manche unternehmensspezifische Dinge darf man nicht in die Öffentlichkeit bringen.

Wir haben außerdem gemeinsam mit den anderen Bundesländern erreicht, dass die Konjunkturprogramme grundsätzlich auch für den Schiffbau genutzt werden können. Das ist das Ergebnis unseres Einsatzes.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

Wir kämpfen jetzt dafür, dass das auch praktisch umgesetzt wird.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung und stelle fest, dass der Berichtsantrag Drucksache 16/2516 durch den erteilten Bericht der Landesregierung seine Erledigung gefunden hat.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 19 auf:

Flughafenentwicklungskonzept für Norddeutschland

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 16/2521

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende FDP-Fraktion dem Herrn Abgeordneten Dr. Heiner Garg das Wort.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Am 14. Januar 2009 hat die Landesregierung zum wiederholten Male dokumentiert, dass das Thema **Flughäfen** für die **Tourismusentwicklung** aus Sicht der Landesregierung bedauerlicherweise kaum eine Rolle spielt. Denn in der Antwort der Landesregierung auf die **Große Anfrage „Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein“** findet sich zu den geplanten Projekten im Bereich des Luftverkehrs bis auf ein paar wenige Anmerkungen zu Sicherheitsmaßnahmen am Flughafen Sylt rein gar nichts zu diesem Thema. Da steht nichts zum Flughafen Blankensee in Lübeck, nichts zur zivilen Mitnutzung des Flughafen Jagel und nichts zu etwaigen Überlegungen zu einem mit Norddeutschland abgestimmten Luftverkehrskonzept. In dem Entwurf des Landesentwicklungsplans ist Jagel noch nicht einmal als ziviler Flughafen aufgeführt.

(Beifall bei der FDP)

Soll das ernsthaft zukunftsweisende Tourismuspolitik sein? - So ist das wohl, wenn **Tourismusprojekte** zur **Chefsache** erklärt werden. Der Flughafen Blankensee wurde zur Chefsache erklärt, und 2008 hat er nun 6 Millionen € Verlust eingefahren.

(Dr. Heiner Garg)

Port Olpenitz wurde zur Chefsache erklärt. Es wurde laut Staatskanzlei auf Druck von NABU und Landesnaturschutzverband weder der zuständige Wirtschaftsminister noch der zuständige **Kappeler Bürgermeister** an diesen Gesprächen beteiligt. Der Bürgermeister der Stadt Kappeln fühlt sich übergangen und tritt nun zurück. NABU und Landesnaturschutzverband werfen Ihnen, Herr Ministerpräsident, heute in den „Kieler Nachrichten“ vor, die Unwahrheit zu sagen. Denn beide Verbände hätten den Bürgermeister gern mit am Verhandlungstisch gesehen. Herr Ministerpräsident, ich fordere Sie auf, hier und heute eindeutig klarzustellen, auf wessen Veranlassung hin der Kappeler Bürgermeister nicht an den Gesprächen teilgenommen hat.

(Beifall bei der FDP)

Seit im Dezember 2005 die Entwicklungsperspektive der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg präsentiert wurde, ist nichts oder zumindest nicht viel passiert. Die FDP-Fraktion bedauert dies, denn Flughäfen sind wichtige Bestandteile der regionalen Wirtschaftsstruktur, da sie durch Investitionen und Auftragsvergaben zur Stärkung der Wirtschaftskraft und der Beschäftigung im gesamten Einzugsbereich beitragen. In der Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur liegen erhebliche Wirtschaftsperspektiven für die gesamte Region, und zwar nicht nur für den Tourismus. Dies erhöht die Wirtschaftskraft und schafft gleichzeitig langfristige Wachstumschancen. Die im Vergleich zum Bundesdurchschnitt nur unterdurchschnittliche Wachstumsgeschwindigkeit Schleswig-Holsteins wird sich langfristig nur dann verbessern, wenn die Herausforderung des notwendigen **wirtschaftlichen Strukturwandels** erfolgreich gemeistert wird. Dies setzt eine leistungsfähige **Anbindung** an das **Luftverkehrsnetz** voraus. Aus Sicht unserer Fraktion ist allerdings eine länderübergreifende Kooperation in diesem Bereich erfolgversprechender als die Beharrung auf Einzelinteressen.

(Beifall des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Ich möchte an dieser Stelle jedoch ganz klar sagen, dass der nunmehr vorgestellte **Planfeststellungsbeschluss** für den Ausbau des **Flughafens Blankensee** für die Entwicklung der Region Lübeck, aber auch für ganz Schleswig-Holstein und das westliche Mecklenburg ein enormer Erfolg ist.

(Beifall bei der FDP und des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Der Beschluss trägt unmittelbar dazu bei, Wirtschaftskraft zu generieren, bestehende Arbeitsplätze zu sichern oder sogar neue Arbeitsplätze zu schaffen. Das ist gerade in der heutigen Zeit für Schleswig-Holstein dringend notwendig. Ich sage aber auch ganz deutlich: Bevor der schleswig-holsteinische Steuerzahler Mittel für den Ausbau des Flughafens bereitstellt, muss ein klares Konzept darüber vorliegen, wie der Luftverkehr und die Flughafenentwicklung in Norddeutschland aussehen sollen.

(Beifall bei der FDP)

Es muss erreicht werden, dass die norddeutschen Bundesländer gemeinsam die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs in Norddeutschland vorantreiben. Hamburg-Fuhlsbüttel stößt schon sehr bald an seine Kapazitätsgrenzen. Hamburg ist damit zwangsläufig auf die Zusammenarbeit mit seinen Nachbarn angewiesen.

Aber nicht nur mit Blankensee, sondern auch mit Jagel, Hohn, Parchim, Laage und Hannover verfügt die Region über ausbaufähige Flughäfen, die in einem **Gesamtkonzept** dazu beitragen können, den **Kapazitätsengpass in Hamburg** aufzufangen. Erforderlich ist aus Sicht der FDP-Fraktion zunächst die Feststellung der Kapazitätsentwicklung. Dann muss ein Konzept entwickelt werden, das mögliche Beteiligungen von privaten Dritten, Kooperationsmöglichkeiten bestehender Flughäfen, den möglichen Bau neuer Flughäfen sowie die zivile Mitnutzung ehemaliger Militärflugplätze einschließt. Wie ein solches Konzept genau aussieht, können wir gern im Wirtschaftsausschuss konkretisieren. Der Weg zu diesem Konzept muss aber in Kooperation mit den norddeutschen Ländern klar sein, denn nur so macht ein solches Luftverkehrskonzept Sinn.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke Herrn Abgeordneten Dr. Garg. - Herr Arp, bevor ich Ihnen das Wort erteile, hat der Herr Ministerpräsident direkt um das Wort gebeten. Dem kommen wir selbstverständlich gern nach.

Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident:

Herr Kollege Garg, auf solche Geschichten muss man gleich eine Antwort geben.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Deshalb habe ich Sie gefragt!)

- Sie hatten dabei einen Ton, als ob es unmoralisch sei, wenn der Ministerpräsident zu solchen Gesprä-

(Ministerpräsident Peter Harry Carstensen)

chen einlädt und wenn es dort vielleicht auch noch zu Ergebnissen kommt. Ich gebe gern zu, als ich zu dem Gespräch eingeladen habe, da habe ich nicht mit dem Ergebnis gerechnet.

Erstens. Das erste Gespräch über **Port Olpenitz** und die Situation nach dem Urteil hat beim Bürgermeister in Kappeln stattgefunden.

Zweitens. Dort ist erörtert worden, dass es zunächst nur zu einem Sondierungsgespräch mit dem NABU, dann - auf Ankündigung des NABU hin - auch mit den anderen Naturschutzverbänden kommt.

Drittens ist dort auch gesagt worden, dass es kein Gespräch mit Herrn Feodoria, dem Bürgermeister, oder irgendjemand anderen von der Regierung geben würde. Es war abgemacht, das Gespräch in Kenntnis des Bürgermeisters nur mit den Naturschutzverbänden zu führen, weil das ein Sondierungsgespräch sein sollte.

Viertens. Es gab keine Bedingung der Naturschutzverbände, wie dies in der Zeitung steht. Dort stand, der Bürgermeister dürfte nicht teilnehmen. Diese Bedingungen sind von den Naturschutzverbänden nicht gestellt worden. Ich habe ohne Bedingungen eingeladen. Am Anfang gab es eine Bedingung dahin gehend, dass die Stadt Kappeln ihre Revision zurücknehmen sollte. Dies hab ich nicht angenommen. Ich habe gesagt, ich kann der Stadt Kappeln nicht empfehlen, die Revision zurückzunehmen, denn wenn wir in den Gesprächen zu keinem Ergebnis kommen, dann ist dies der letzte Anker.

Fünftens. Wenn ich das, was insbesondere in den „Kieler Nachrichten“ steht - in anderen Zeitungen wird anderes berichten - nehme, dann wird der Rücktritt dort mit einem Telefongespräch mit mir begründet. Das kann nicht sein, denn das Telefongespräch fand laut meinem Handy, das ich Ihnen gleich zeigen kann, nicht am Vormittag, vor der Ankündigung des Bürgermeisters, sondern um 12:47 Uhr, nach der Ankündigung des Bürgermeisters, statt. Insofern klärt sich hier einiges auf.

(Beifall bei CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt bei der SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Ministerpräsidenten.

Geschäftsleitend möchte ich sagen, dass ich weiß - wir alle wissen -, dass wir beim Flughafenentwicklungskonzept für Norddeutschland sind. Ich denke aber, es ist im Parlament üblich, auf direkte Fragen eine direkte Antwort zu geben.

Für die CDU-Fraktion hat jetzt Herr Abgeordneter Hans-Jörn Arp das Wort.

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Heiner Garg, auch ich war sehr erstaunt darüber, dass wir über einen Hafen und nicht über einen Flughafen reden, denn - soviel ich weiß - soll in **Olpenitz** ein Hafen und kein Flughafen gebaut werden. Wenn es dort neue Ausbaumaßnahmen gibt, dann habe ich davon noch nichts gehört. Habt ihr das jetzt eingemeindet? Hat es eine Zwangseingemeindung von Jagel und Olpenitz gegeben? - Dann habe ich auch das nicht mitbekommen. Darüber kann man auch einmal berichten, das wäre eine Möglichkeit.

Lieber Herr Kollege Kubicki, ansonsten ist der Antrag, der von der FDP gestellt wurde, um über ein Flughafenkonzept zu diskutieren, gut. Damit wollte ich eigentlich beginnen, aber das liegt ein wenig abseits des Themas.

Wir werden jetzt darüber diskutieren, weil auch wir als CDU ein ganz klares Ziel haben. Wir wollen Schleswig-Holstein neben Hamburg hier im Norden zum **Logistikstandort in Nordeuropa** machen. Dazu brauchen wir eine gute Infrastruktur der Straßen und leistungsfähige Häfen und Schienen. Dazu gehört aber auch ein durchdachtes und zukunftsgerichtetes **Flughafenkonzept**.

Für die Entwicklung dieses Konzeptes bedarf es zunächst einer **Bestandsaufnahme**. Lassen Sie mich im Norden beginnen. Der **Flugplatz Westerland** bietet kaufkräftigen Touristen in unserem schönen Urlaubsland Schleswig-Holstein, insbesondere aber auf der Insel Sylt, eine bequeme und schnelle Anreisemöglichkeit. Für Sylt ist dies von großer Bedeutung. Kurzurlaube gewinnen an Bedeutung. Für einen Kurzurlaub nutzt man natürlich Ryanair, wenn ich dafür einmal Reklame machen darf. Das ist der größte Anbieter. Auch Air Berlin fliegt jetzt Westerland an. Daher liegen wir hier gut im Trend. Das gilt besonders für einen mondänen Standort, wie wir ihn mit Sylt haben.

In **Jagel** gibt es interessante Bemühungen zur zivilen Mitnutzung des Militärflugplatzes. Wenn es örtlichen Initiativen gelingt, sowohl private Investoren zu finden als auch die notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen für die zivile Mitnutzung zu schaffen, dann wäre dies eine herausragende strukturpolitische Initiative für den Landesteil Schleswig und die Wirtschaftsentwicklung im Norden. Daher

(Hans-Jörn Arp)

erteilt die CDU-Landtagsfraktion diesem Projekt die volle Unterstützung, und zwar vertreten durch Johannes, der vor Ort immer wieder dafür kämpft.

(Beifall des Abgeordneten Peter Lehnert [CDU])

In Kiel befindet sich auf der anderen Seite des Nord-Ostsee-Kanals **Holtenau**. Dieser Flugplatz ist gut für die Stadt und erfüllt eine wichtige Funktion für unser UK S-H. Hier finden jedes Jahr unzählige Transplantationsflüge statt, die helfen, Leben zu retten. Auch die Wirtschaft der Landeshauptstadt profitiert von den dortigen Geschäftsflügen. Selbst unsere geschätzte Bundeskanzlerin ist dort vor wenigen Tagen gelandet. Sie hat gesehen, wie leistungsfähig dieser Flugplatz ist.

(Beifall bei der CDU)

Wir sind uns allerdings darin einig, dass wir dort den Status quo erhalten werden, wie er ist.

In **Hohenlockstedt, Sankt Michaelisdonn, Heist und Hartenholm** haben wir weitere Flugplätze, die die zusätzliche Möglichkeit eröffnen, Hamburg im Bereich der Geschäfts- und Privatflüge zu entlasten.

Der wichtigste Flugplatz für Schleswig-Holstein ist allerdings nach wie vor **Lübeck-Blankensee**. Wir haben im Moment das Problem, dass wir nicht genau wissen - -

(Zuruf des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

- Ich habe Blankensee gesagt. Das liegt nach wie vor in Schleswig-Holstein. Zu Hamburg komme ich gleich noch, Kollege Astrup. Bitte hör bis zum Schluss zu. Wir wissen nicht, wie es nach dem Sommerflugplan des Betreibers weitergehen wird. Das ist klar. Sollte sich Infratil tatsächlich zurückziehen, werden wir als Land die Stadt Lübeck bei der Suche nach einem neuen Investor und Betreiber unterstützen.

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Baasch [SPD])

Der Bedarf ist für den Flughafen Lübeck in jedem Fall vorhanden, davon bin ich zutiefst überzeugt. Ryanair hat in diesem Jahr mit seiner Ankündigung, den Flugplan auszuweiten, schließlich eindrucksvoll unterstrichen, dass dies auch wirtschaftlich vernünftig ist.

Auch ich habe gestern Zeitung gelesen und von dem Verlust von 6 Millionen € gelesen.

(Beifall des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

- Das ist kein Grund zu klatschen. Ich lese häufiger Zeitung, Herr Kollege Astrup. Auch ich habe gelesen, dass es dort den Verlust gab. Wir reden aber über die Vergangenheit. In diesem Jahr sind weitere Flüge angeboten. Das heißt, dass der Verlust in den Jahren 2009 und 2010 sicherlich nicht so groß sein wird. Man hat daraus gelernt. Man sagt, gerade **Low-Cost-Flüge** hätten in Zukunft einen größeren Markt, weil die Menschen in der Krise sparen. Daher sparen sie auch bei den Flügen. Wo gehen sie hin? - Sie wenden sich den Low-Cost-Flügen zu. Von daher gehe ich, was Lübeck-Blankensee anbetrifft, ziemlich optimistisch in die Zukunft.

Aber zu einem übergreifenden Konzept gehört ohne Zweifel auch die Beantwortung der Frage, wie sich Hamburg weiterentwickelt. Daran müssen wir denken, daran müssen wir auch ein großes Interesse haben, aber nicht nur wir, sondern auch die Hamburger. Sollte Hamburg an seine Kapazitätsgrenzen stoßen, was gerade im Bereich der Parkplätze schon heute der Fall ist, so weichen die Leute automatisch aus und werden ab Hannover fliegen. Um das zu verhindern, müssen wir uns die **Option Kaltenkirchen** als Ergänzung zu Hamburg-Fuhlsbüttel offenhalten, und darüber müssen wir auch in diesem Haus miteinander diskutieren,

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Herr Kollege Arp, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Matthiessen?

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Aber gern.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]. Verehrter Herr Kollege Arp, Sie sagten eben, das höhere Fluggastaufkommen werde zur Wirtschaftlichkeit beitragen. Bisher konnte man den Statistiken entnehmen, dass sich mit der Erhöhung des Fluggastaufkommens das Defizit erhöht. Haben Sie dafür eine Erklärung?

- Nein, dafür habe ich keine Erklärung, weil es für mich logisch ist: Je mehr Fluggäste kommen, umso leichter wird die Rentabilität erreicht.

(Zuruf des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Lieber Herr Kollege, vor wenigen Wochen haben wir den Geschäftsführer des Flughafens Lübeck und den geschätzten Lübecker Bürgermeister bei uns im Wirtschaftsausschuss zur Gast gehabt. Sie haben uns gesagt, bei 1,3 Millionen werde der

(Hans-Jörn Arp)

Break-even-Point erreicht. Das heißt: Je mehr Fluggäste kommen, desto eher besteht auch diese Wahrscheinlichkeit.

(Beifall bei der CDU - Zuruf des Abgeordneten Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Lassen Sie mich noch einmal auf **Fuhlsbüttel** zurückkommen. Herr Kollege Garg, bevor wir mit anderen Bundesländern über ein **norddeutsches Konzept** reden, sollten wir als Schleswig-Holsteiner zunächst hier im Haus klären, wie wir zu Fuhlsbüttel und zu einer Erweiterung von Fuhlsbüttel und zu der Alternative einer zusätzlichen Erweiterung von Kaltenkirchen stehen und die Frage klären, ob wir Kaltenkirchen zusätzlich brauchen oder nicht. Erst dann sind wir nämlich in der Lage, mit anderen Bundesländern hierüber zu diskutieren.

(Beifall bei der CDU - Dr. Heiner Garg [FDP]: Kaltenkirchen - kalter Kaffee!)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Hans-Jörn Arp. - Für die SPD-Fraktion hat der Herr Abgeordnete Bernd Schröder das Wort.

Bernd Schröder [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! In unserem geltenden Koalitionsvertrag heißt es: Der Flughafen Lübeck ist für

„den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein von großer Wichtigkeit. Wir werden in Abstimmung mit Hamburg ein Flughafenentwicklungs- und Luftverkehrskonzept für Schleswig-Holstein und Hamburg in Auftrag geben. Dieses wird unter anderem berücksichtigen: Den zügigen Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee ...“

Dieses **Konzept** wurde bereits im Dezember 2005 vorgelegt. Es trägt den Titel „**Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg**“. Auf der Grundlage der Empfehlungen der Gutachter haben wir dann im Januar 2006 in diesem Hause beschlossen, den Flughafen **Kiel-Holtenau** nicht auszubauen, weil dies wirtschaftlich nicht zu realisieren gewesen wäre. - Ich füge an: Zu diesem Zeitpunkt war es nicht mehr wirtschaftlich zu realisieren.

(Beifall des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

Alle hier im Haus wissen, wie die Arbeiten bis dato gewesen sind, dass man, auch unter Schwarz-Grün, alles getan hat, um einen wirtschaftlichen Ausbau zu verhindern. Das ist gelungen. Ob es ein Erfolg ist, wage ich zu bezweifeln.

Der Kollege Kubicki setzt sich hier vehement für ein Flughafenkonzept für Schleswig-Holstein ein, verschweigt aber gleichzeitig, dass auch die FDP einen großen Anteil daran hat, dass Holtenau - aus welchen Gründen auch immer - als **regionaler Flughafen** überhaupt nicht berücksichtigt wurde.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist Schnee von vorgestern!)

Bei Ihrem sonstigen Einsatz für die Wirtschaft ist dies durchaus eindrucksvoll. Am Sonntag vor einer Woche ist deutlich geworden, dass es die Bürgerinnen und Bürger doch registrieren, wer sich für Arbeitsplätze einsetzt und wer eben nicht.

Herr Minister Dr. Marnette hat auf die „**Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik**“ hingewiesen, die allerdings aus dem Jahr 1995 stammen, und gesagt, dass diese jetzt aktualisiert werden müssten, damit diese Leitlinien gemeinsam mit den anderen norddeutschen Ländern nun auch umgesetzt werden. In diesen Leitlinien soll auch das beabsichtigte Flughafenkonzept des Bundes berücksichtigt werden.

Der **Bund will große Verkehrsflughäfen** unterstützen, er hat aber auch deutlich gemacht, dass er den **Neubau** von Flughäfen erschweren beziehungsweise verhindern will und dass er auch den **Ausbau bestehender Regionalflughäfen** erschweren möchte. Wenn der Bund davon ausgeht, dass nicht jeder Landrat seinen eigenen Flughafen brauche, so ist das sicherlich richtig. Dennoch müssen wir bei diesem **Bundskonzept** unsere schleswig-holsteinischen Interessen wahren und darauf hinweisen, welche regionalen Flughäfen wir noch haben und welche davon sich sinnvollerweise im Ausbau befinden.

(Beifall des Abgeordneten Thomas Stritzl [CDU])

Jene Abgeordnete, die diesem Haus schon einige Jahre angehören, kennen die Diskussion um **Jagel**. Ob es nun wünschenswert ist oder nicht, so fehlt mir nach all den Jahren und nach dem, was wir in den letzten Jahren diskutiert haben, dass nun Schwung in die Sache kommt. Man erwartet immer noch, dass sich einiges mehr tut.

Im **Gutachten** vom Dezember 2005 steht auf **Blankensee** bezogen: Der Flughafen Lübeck würde sich,

(Bernd Schröder)

sofern die Ausbauplanungen realistisch werden, in Zukunft als Wettbewerber Hamburgs entwickeln, ohne dessen Gateway-Funktion für Norddeutschland ernsthaft gefährden zu können. Die Gutachter geben folgende Empfehlung: Vonseiten Hamburgs solle der Ausbau des **Flughafens Lübeck** positiv bewertet werden. Der Flughafen **Hamburg** werde sich im Wettbewerb positiv entwickeln, sagen sie.

Dass ein solcher **Wettbewerb** gut funktionieren kann, sehen wir am Beispiel von Mailand, wo sogar drei Flughäfen erfolgreich betrieben werden, wobei Mailand-Bergamo genauso wie Hamburg-Lübeck fast ausschließlich von sogenannten Low-Cost-Cariern bedient wird.

Machen wir uns nichts vor. Bezogen auf den Flughafen Lübeck-Blankensee werden die eigentlichen Entscheidungen nicht in diesem Haus, in Kiel, sondern in Wellington und Dublin, den Standorten des Miteigentümers Infratil und des Hauptnutzers Ryanair, getroffen.

Unsere Aufgabe ist es, optimale **Rahmenbedingungen** zu schaffen und Genehmigungsprozesse zu optimieren.

(Beifall des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

Mit dem kürzlich ergangenen **Planfeststellungsbeschluss** zum Ausbau von Lübeck-Blankensee haben wir unsere Hausaufgaben erledigt. Ich hoffe, dass wir weiterhin unsere Chance nutzen, um diesen Plan umzusetzen, um die Zukunft von Blankensee und die dortigen Arbeitsplätze, zu sichern, und dass wir das auch gemeinsam unterstützen und auf den Weg bringen. Diese Chance besteht, und wir sollten sie gemeinsam nutzen.

Wir sollten die Interessen des Landes im Wirtschaftsausschuss weiter diskutieren und vertiefen und dann zu einem gemeinsamen norddeutschen Luftverkehrskonzept kommen.

(Beifall bei SPD, CDU und FDP)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Schröder.

Lassen Sie mich, bevor ich dem nächsten Redner das Wort erteile, einige geschäftsleitende Bemerkungen machen. - Die Geschäftsführer haben sich darauf geeinigt, dass der Antrag zu Tagesordnungspunkt 29 ohne Aussprache an den Ausschuss überwiesen wird. Bei Tagesordnungspunkt 43 sind wir gestern schon so verfahren. Die Tagesordnungspunkte 32, 41, 42 und 44 werden im Mai behandelt.

Somit rufen wir heute noch den Tagesordnungspunkt 39 sowie den Tagesordnungspunkt 12 - die zweite Lesung - sowie die Sammeldrucksache auf. - Dies zu Ihrer Orientierung.

Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat nun Herr Abgeordnete Detlef Matthiessen das Wort.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidentin! Herr Kollege Arp, **Kaltenkirchen** ist tot. Damit will ich das Thema in meiner Rede abschließend behandelt haben.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der FDP-Antrag ist im Prinzip sinnvoll, um eine abgestimmte Flughafenentwicklungs- und Luftverkehrskonzeption für Norddeutschland zu erhalten. Darauf aufbauend kann für den gesamten räumlichen Bereich abgeschätzt werden, welche **Kapazitäten** zukünftig gebraucht werden.

Wir können aber nicht verstehen, dass der Flughafen Hannover zum Konzept gehört, nicht aber Bremen, oder dass etwa Mecklenburg-Vorpommern nicht in die Betrachtung mit einbezogen werden soll. **Norddeutschland** ist größer als die von Ihnen genannten Destinationen. Wie lautet die Begründung hierfür? Immerhin hat Ryanair in **Bremen** und nicht in Lübeck sein zweites Flugkreuz errichtet, Herr Garg. Bremen sollte also unbedingt einbezogen werden.

Angesichts der Wirtschaftskrise stellt sich allerdings die Frage, ob der jetzige Zeitpunkt für eine **Untersuchung** wirklich geeignet ist. Aktuell beobachten wir ja ein Zerrbild. Im **Geschäftsflugverkehr** sind zum Teil erhebliche Rückgänge zu verzeichnen. Das betrifft alle großen Flughäfen. Prognosen aufgrund sinkender Nutzerzahlen der Flughäfen sind im Moment sicherlich keine seriöse Grundlage für Zukunftskonzepte.

Die fünfjährige Diskussion über den Ausbau des Flughafens Kiel hat zu einer Unzahl von Gutachten geführt. Wenige davon, zum Beispiel der Endbericht der Uniconsult zu den Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, waren brauchbar. Dieser Bericht von Uniconsult empfahl für **Kiel** entweder eine Planungspause von vier Jahren oder den Abbruch der Planungen. Hier hat die Landesregierung von Schleswig-Holstein wirklich einmal den Mut gehabt - zusammen mit der Stadt Kiel - zu sagen: Jetzt reicht es. Kein Mensch glaubt mehr, dass Holtenau gebaut werden soll.

(Detlef Matthiessen)

(Beifall der Abgeordneten Angelika Birk
[BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Also sagten wir als Mehrheitsgesellschafter der Kieler Flughafengesellschaft: Schluss, aus, Feierabend. Im Januar 2006 beschloss das Kabinett den Abpfeiff für das Ausbauprojekt, und im Februar 2006 gab es den einstimmigen Beschluss der Kieler Ratsversammlung, alle Planungen endgültig einzustellen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Einstimmig!)

Das ist aus unserer Sicht ein sehr kluger Beschluss gewesen.

Die **Lübecker** sind einen anderen Weg gegangen. Sie haben allerdings - im Gegensatz zu Kiel - bekanntlich ein prall gefülltes Stadtsäckel. Da kann man schon einmal etwas riskieren, liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem Raum Lübeck, die Sie sich hier immer so für den Flughafen einsetzen.

Die **Anbindung Kiels** an den internationalen **Hamburger Airport** ist deutlich verbessert worden. Neben dem stündlichen Kielius-Bus der Autokraft fährt der Kiel-EXX von Vineta zweimal pro Stunde zum Flughafen und zurück. Mittel- und langfristig ist aus unserer Sicht der Metro-Express die optimale Verkehrsverbindung zwischen den Innenstädten von Kiel und Hamburg.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten Manfred Ritzek [CDU] und Lars Harms [SSW])

Am 3. März 2009 wurde der **Planfeststellungsbeschluss** für den **Flughafen Lübeck-Blankensee** feierlich überreicht. Am Grundproblem des Lübecker Flughafens kann allerdings ein Planfeststellungsbeschluss nichts ändern: Solange der Hauptkunde **Ryanair** nur **Flughafengebühren im Dumpingsegment** bezahlt, wird die Flughafengesellschaft weiterhin tiefrote Zahlen schreiben. Blankensee bleibt ein Finanzfass ohne Boden und ohne Aussicht auf Verbesserung.

(Beifall der Abgeordneten Angelika Birk
[BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Damit die Schüler auf der Zuschauertribüne auch meine Zwischenfrage, die ich an den Kollegen Arp gerichtet hatte, nachvollziehen können, möchte ich Ihnen noch einmal die Antwort, wie sie hätte lauten müssen, sagen. Es ist nämlich so, die Fluggastzahlen steigen, und die Verluste steigen. Dazu gab es meine merkwürdige Frage: Wer kann das erklären?

Wie lässt sich dieses merkwürdige Phänomen erklären?

(Zurufe von SPD und FDP)

Das liegt daran, dass auf dem Flughafen für jeden Reisenden noch ein paar Euros für die Koffer dazugelegt werden. Die Frage der in diesem Zusammenhang **unerlaubten staatlichen Beihilfe** ist nach meiner Kenntnis noch vor Gericht anhängig. Auf die Entscheidung darf man gespannt sein.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU] - Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Air-Berlin-Klage!)

- Die Air-Berlin-Klage, ja. Die Entscheidung kommt ja noch.

Völlig unklar ist, wer den nun möglichen Flughafenausbaubezahlen soll. Der Planfeststellungsbeschluss ist da. Die **Hansestadt Lübeck** kann das jedenfalls nicht schaffen. Sie ist praktisch pleite. Der vermeintliche **Investor Infratil** macht sich vom Acker, und Lübeck bleibt möglicherweise auf 23,3 Millionen € Rückzahlungsverpflichtungen sitzen.

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Die Zeit, Herr Kollege!

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidentin, ich komme zum letzten Satz. Aus unserer Sicht sollte der Flugverkehr wegen seiner besonderen klimaschädlichen Folgen auf das Notwendigste beschränkt werden. Der Bau neuer Flughäfen und der Ausbau von Flughäfen gehört jedenfalls nicht dazu.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herr Abgeordneten Matthiessen. - Das Wort für den SSW im Landtag hat Herr Abgeordneter Lars Harms.

Lars Harms [SSW]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dass wir ein **Flughafenentwicklungskonzept** brauchen, haben gerade die Beratungen zum neuen **Landesentwicklungsplan** eindrucksvoll gezeigt. Die Initiatoren, die sich für eine **zivile Mitnutzung** des Flugplatzes in **Jagel** einsetzen, haben

(Lars Harms)

hierbei den Wunsch geäußert, auch in die landesweiten Planungen mit aufgenommen zu werden.

Egal, wie man zu diesem Konzept steht, macht doch dieser Fall deutlich, dass es derzeit keine vernünftigen Planungen des Landes in diesem Bereich gibt. Sieht man eine Perspektive in den Jageler Planungen, so müsste dieses Projekt eigentlich - wie selbstverständlich - in den Landesentwicklungsplan aufgenommen werden. Sieht man die Notwendigkeit nicht, müsste man eigentlich die Initiatoren hiervon informieren und planerisch festlegen, wie sich der Luftverkehr dann in Schleswig-Holstein entwickeln soll. Beides ist bisher nicht geschehen. Deshalb war der Antrag der FDP zu diesem Thema notwendig.

Wir haben viele offene Fragen, auf die die Landesregierung bis zum heutigen Tag keine Antwort hat. So weiß man nicht, ob und wie sich der **Flughafen Lübeck-Blankensee** in Zukunft entwickeln wird. Der Lübecker Flughafen ist der einzige Flughafen, der überhaupt eine Chance hat, am Markt zu bestehen.

(Beifall beim SSW - Wolfgang Baasch [SPD]: Richtig!)

Wie dies gelingen soll, und wie der Beitrag der Landesregierung hierzu aussehen soll: Fehlanzeige. Es reicht nicht, zu sagen, dass eng mit Hamburg zusammengearbeitet werden soll. Es müssen auch diesbezüglich Planungen gemacht und konkrete Schritte unternommen werden. Hiervon sind wir aber noch ein Stück weit entfernt. In diesem Zusammenhang wäre es sicherlich auch wichtig zu erfahren, ob die alten Pläne eines Flughafens in **Kaltenkirchen** - die in den Diskussionen immer noch herumspuken - immer noch aktuell sind oder ob die Entwicklungen in Lübeck,

(Zurufe)

die durchaus dazu geführt haben, dass die Fluggastzahlen dort gestiegen sind, und die mögliche Ergänzungsfunktion des dortigen Flughafens zum Hamburger Airport inzwischen eine neue Grundlage geschaffen hat, die einem Bau von Kaltenkirchen entgegenstehen. In diesem Zusammenhang möchte ich auch noch einmal den **Jageler Flugplatz** nennen, der ja zumindest auch theoretisch eine Ergänzungsfunktion zum Hamburger Flughafen haben könnte.

(Beifall bei der FDP)

Untersucht worden ist in dem Bereich nichts. Wenn wir uns dann auch noch Fragen der Luftsicherheit, der Belastungen der Bevölkerung und Umweltsichtspunkten widmen, sehen wir erst recht, dass

hier noch vieles im Argen liegt. Jeder Initiator und jeder Investor plant vor sich hin, aber es gibt keine **Gesamtkonzeption**, die in der Planungsphase einen Ausschlag geben könnte. Das sich dann bei der sektoralen Planungsweise, wie sie jetzt vorherrscht, gegenteilige Interessen aneinander hochschaukeln, ist dann schon fast die logische Konsequenz. Mit **belastbaren Planungen** durch das Land Schleswig-Holstein ließe sich ein Projekt jedenfalls besser umsetzen als derzeit, und es könnten auch Investoren und Initiatoren von Projekten abgehalten werden, die im Land nicht gewünscht sind.

(Beifall des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

Wir brauchen aber auch eine Aussage darüber, wie wir **grenzüberschreitend** aufgestellt sein wollen. Das beinhaltet den Flughafen in **Rostock** genauso wie den in **Hannover** oder in **Bremen**. Wir sind ein gemeinsames Ziel- und Abfluggebiet, und deshalb müssen die konkreten Angebote miteinander abgestimmt sein. Und auch die Planungen für die jeweiligen Flughäfen müssen Hand in Hand gehen, damit wir uns ergänzen und nicht bekämpfen. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass auch eine Berücksichtigung der **dänischen Flughäfen** in Billund und Sønderborg Sinn machen würde. - Das aber nur am Rande.

In der Debatte um die **Finanzierung** des Flughafenbetriebs in **Lübeck** ist auch ein finanzielles Engagement des Landes diskutiert worden. Die Landesregierung hat dieses Ansinnen abgelehnt. Nach unserer Auffassung hat sie dies auch zu Recht getan. Es ist nicht staatliche Aufgabe, Flughäfen zu betreiben oder Anteile hieran zu halten. Das heißt aber auch, dass das Land konkrete Schritte unternehmen muss, um die Anteile am Flugplatz in Holtenau abzugeben. Wenn sich dort etwas entwickeln soll, dann muss es sich privat entwickeln. Der Staat kann hier nicht ständig zuschießen und unrentable Strukturen künstlich aufrechterhalten.

(Thomas Stritzl [CDU]: Das ist wichtig für die Region! - Weitere Zurufe)

Wir haben nichts gegen kurzfristige Hilfen, aber eine dauerhafte Unterstützung und **Subventionierung** solcher Strukturen ist nicht sinnvoll. Auch das müsste in einem zukünftigen Konzept angesprochen werden.

Wir als SSW haben vor einigen Monaten schon ein gemeinsames länderübergreifendes Konzept für unsere norddeutschen Häfen gefordert und beantragt, dass die Landesregierung hier aktiv wird. Diese SSW-Initiative ist seinerzeit von der Landesregie-

(Lars Harms)

rung und der sie tragenden Großen Koalition abgelehnt worden,

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Unglaublich!)

obwohl dies immer noch dringend notwendig ist. Ich hoffe, dass der sinnvolle Antrag der FDP für ein Flughafenentwicklungskonzept für Norddeutschland nicht das gleiche Schicksal erleidet. Unsere Unterstützung haben Sie.

(Beifall beim SSW sowie der Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP] und Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke Herrn Abgeordneten Lars Harms. - Das Wort zu einem Kurzbeitrag hat nun Herr Abgeordneter Beran.

(Wolfgang Baasch [SPD]: Der hat doch gar keinen Flughafen!)

Andreas Beran [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Genau, Wolfgang Baasch, ich habe gar keinen Flughafen, aber er geistert hier ständig durch die Beratungen. Zum **Flughafen Kaltenkirchen** möchte ich als Bürger Kaltenkirchens sagen: Ich finde es langsam leichtsinnig, wie oft hier die Bevölkerung immer wieder in Aufruhr versetzt wird - Flughafen in Kaltenkirchen: ja oder nein.

(Vereinzelter Beifall bei SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Es macht tatsächlich Sinn, sich das Gelände dort einmal genauer anzuschauen. Man muss einmal genauer hinsehen, wie die Konzepte aussehen, wenn man darüber nachdenkt, dass **Fuhlsbüttel** irgendwann nicht mehr ausreichen wird. Es macht dann vielleicht aber mehr Sinn, so eine Flughafenerweiterung oder einen Ersatzflughafen in der Region um Hamburg herum zu bauen. Ich denke hier viel eher an den Osten von Hamburg, wovon dann auch andere Länder mit profitieren und ihn mit betreiben könnten. Das wäre wirtschaftlich sicher wesentlich sinnvoller.

(Zuruf von der CDU)

- Ja, das ist völlig in Ordnung. Man kann das von mir aus auch gern auf schleswig-holsteinischem Gebiet machen.

(Zurufe von CDU und FDP)

Bevor Sie immer wieder anfangen, hier Gespenster im Zusammenhang mit Kaltenkirchen zu schaffen, schauen Sie doch bitte einmal genauer hin, wieweit es überhaupt lohnend ist, sich mit einem Konzept dort auseinanderzusetzen. Das ist meine Bitte, damit das endlich einmal aufhört. Ich glaube, die Bürgerinnen und Bürger in Kaltenkirchen wären Ihnen dankbar, wenn dieses Gespenst irgendwann einmal nicht mehr auftauchen würde.

(Beifall beim SSW)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Das Wort für die Landesregierung hat jetzt Herr Wirtschaftsminister Dr. Werner Marnette.

Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr:

Frau Präsidentin!

(Zurufe)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Das Wort hat der Minister und sonst niemand.

Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist doch sicherlich unstrittig, dass Flughäfen Sauerstoffspender für die Wirtschaft in Regionen sind.

(Beifall bei CDU, FDP und des Abgeordneten Bernd Schröder [SPD])

Sie sehen dies an München, Sie sehen dies an Shanghai, Sie sehen dies an Kopenhagen, Sie sehen dies an Santiago de Chile. Aber wir wissen alle: Die **Planungszeiten für Flughäfen** dauern lange. Deshalb muss man sich gerade, was Flughafenkonzepte angeht, von kleinteiligen Überlegungen sehr schnell trennen.

(Beifall bei CDU und FDP)

Im Jahr 1995 beschlossen die **fünf Nordländer** zuletzt Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik. 2005 erstellten Hamburg und Schleswig-Holstein ein gemeinsames **Konzept** zu den Entwicklungsperspektiven der Flughäfen in den beiden Ländern auf der Grundlage des hier wiederholt erwähnten Uniconsult-Gutachtens. In diesem Gutachten wurden die Stärken und Schwächen der wichtigsten Flughäfen untersucht und Entwicklungsperspektiven aufgezeigt, unter anderem der Beschluss

(Minister Dr. Werner Marnette)

bezüglich Kiel-Holtenau, der im Jahr 2006 ergangen ist.

Im vergangenen Jahr hat die **Bundesregierung** den Entwurf des **Flughafenkonzepts 2008** vorgelegt. Inzwischen gibt es diesen in der dritten Fassung. Diese **dritte Fassung** wird derzeit in den Bundesressorts abgestimmt. Auch dieser Entwurf enthält aus unserer Sicht erhebliche Entwicklungshindernisse für die norddeutschen Länder. Der Bund beabsichtigt, vorrangig die großen und die Hub-Flughäfen zu unterstützen. Er will den Neubau von Flughäfen vor allem im regionalen Bereich verhindern und Ausbau und Konversion stark erschweren. Hiervon wäre beispielsweise auch **Jagel** betroffen.

Im Planfeststellungsverfahren für Ausbauvorhaben sollen zusätzlich zur derzeitigen Lage weitere Gutachten und Analysen vorgelegt werden, was den Prozess zusätzlich erschwert.

(Zuruf der Abgeordneten Angelika Birk
[BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

So geht es beispielsweise um Wettbewerbs- und Konkurrenzanalysen, die zusätzlich angefertigt werden müssen.

Mit der Erarbeitung eines norddeutschen Luftverkehrskonzepts werden sich die beteiligten Länder, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Bremen, kritisch mit den Positionen des Bundes befassen und ihre eigenen Ziele festlegen müssten.

(Beifall bei der CDU)

Zur Ausgangslage! **Hamburg-Fuhlsbüttel** ist derzeit sicherlich das internationale Luftkreuz für ganz Norddeutschland - aber überseemäßig nur bedingt. Das Umsteigen in München, Frankfurt oder Kopenhagen ist nicht gerade ein spezieller Brand für unsere Region.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Das liegt an den Flugesellschaften und nicht am Flughafen!)

- Natürlich liegt das an den Flugesellschaften.

Ich bleibe aber bei der von der Landesregierung bisher vertretenen Position zu einem Flughafenneubau. Die **Option** eines **Flughafens Kaltenkirchen** muss aus den von mir geschilderten Gründen meines Erachtens nach wie vor offengehalten werden.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Zwar genügt uns derzeit der Hamburger Flughafen mit seinem Aufkommen von circa 12,8 Millionen Passagieren und rund 80.000 t Fracht. Die bisherigen Prognosen gehen dahin, dass die Passagierzah-

len um 4 bis 5 % und die Frachtraten um 6 % jährlich wachsen. Es ist davon auszugehen, dass die derzeitige Wirtschaftskrise, die natürlich auch ihre Auswirkungen hat, nur einen vorübergehenden Dämpfer darstellt und dass das **Verkehrswachstum** 2010 oder 2011 wieder anzieht.

Der **Flughafen Hamburg** selbst ist überzeugt, dass seine **Kapazitäten** absolut ausreichen, um die für 2020 prognostizierten knapp 18,3 Millionen Passagiere abzufertigen. Aber wir können das Erweiterungspotenzial des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsraumes nicht an das langfristig begrenzte Erweiterungspotenzial von Hamburg-Fuhlsbüttel koppeln, wir müssen uns auch davon befreien und weiterdenken.

Der derzeit einzige **überregionale Flughafen** in Schleswig-Holstein ist der Flughafen **Lübeck-Blankensee**, der 2008 ein Aufkommen von etwas über 540.000 Passagieren aufwies und - davon bin ich überzeugt - erhebliches Potenzial hat. Denn er hat ein sehr gutes Einzugsgebiet, und - das muss man einfach sehen - Hamburg wird zu irgendeinem Zeitpunkt limitiert sein. Ob dieses Potenzial erschlossen werden kann, ist in erster Linie abhängig vom Fortgang des Planfeststellungsverfahrens. Der **Planfeststellungsbeschluss** eröffnet dem Flughafen große **Entwicklungsmöglichkeiten**. Er wird derzeit bekannt gemacht, eventuelle Klageverfahren sind abzuwarten.

Auch bedarf es voraussichtlich ab 2009 eines **neuen Investors** und vor allem langfristiger Start- und Landeverträge. Dafür müssen wir auch ein bisschen werben, damit wir interessierte Investoren in dieses Land bekommen.

(Beifall bei der CDU)

Unser zweitgrößter Flughafen, **Sylt**, hatte 2008 ein Aufkommen von 153.000 Passagieren und ist damit um 12 % gewachsen. Ob die Konzepte zur **zivilen Mitnutzung** des Flughafens **Jagel** verwirklicht werden können, steht derzeit noch nicht fest, aber wir haben immerhin einen interessierten Investor.

Die **weiteren Flughäfen** wie zum Beispiel Helgoland, Husum, Kiel haben natürlich nur regionale Bedeutung, sind aber dennoch wichtig.

(Vereinzelter Beifall bei CDU und FDP)

Was wäre Helgoland ohne den Flughafen? Was wäre die Windmesse in Husum ohne die Flughafenanbindung? Das ist eine essenzielle Größenordnung. Oder was wären die Organtransplantationen am UK S-H ohne die Flughafenanbindung in Kiel?

(Minister Dr. Werner Marnette)

(Beifall bei der CDU)

Was sind die Punkte, die wir im norddeutschen Flughafenkonzept gemeinsam zu bearbeiten haben? - Herr Garg, ich stimme Ihnen zu, genau das muss der Weg sein. Wir müssen uns **belastbare Prognosen** beschaffen für Angebot und Nachfrage im Luftverkehr in Norddeutschland. Hier spielen auch die technologische Entwicklung und die absehbaren Infrastrukturvorhaben über den norddeutschen Raum hinaus eine ganz bedeutende Rolle. Angebot und Nachfrage sind nicht nur quantitativ zu bewerten, sondern auch im Hinblick auf die Nutzer der Luftverkehrsanbindung. Welches sind die Bedürfnisse der Geschäftsreisenden, der Transportwirtschaft oder der Urlauber? Möglicherweise bringt auch die Fehmarnbelt-Querung für den Raum Lübeck und den Flughafen dort neue Interessenten.

Eine wesentliche Frage ist die **nachhaltige Finanzierung** der Flughäfen und ihr wirtschaftlicher Betrieb. Bei negativem Ergebnis sind auch Umwidmung, Schließung oder Beschränkung von Flughafeninfrastruktur durchaus Optionen.

Die regionale Bedeutung der Flughäfen und der Luftfahrtindustrie im Norden ist daher zu bewerten. Fragen zum Umweltschutz und Lärmschutz werden beantwortet werden müssen. Dies betrifft im Übrigen ganz besonders den Flughafen Hamburg. Hier werden die bisherigen Lärmschutzprogramme im Umfeld bewertet werden müssen.

Die Auswirkungen des Emissionshandels auf den Luftverkehr werden auch hier eine Rolle spielen. Die Sicherstellung ausreichender Verkehrsanbindung der Flugplätze - Stichwort Intermodalität - wird eine große Rolle spielen. Die Anbindung des Lübecker Flughafens an den Regionalverkehr und die Autobahn ebenso wie die S-Bahn-Anbindung von Hamburg-Fuhlsbüttel sind meines Erachtens gelungene Beispiele.

(Beifall des Abgeordneten Manfred Ritzke [CDU])

Die Landesregierung wird auf einer soliden wissenschaftlichen Grundlage mit den anderen **norddeutschen Ländern** langfristige **Ziele und Maßnahmen** entwickeln. Es gilt, auch gemeinsame Positionen gegenüber dem Bund - wie ich eingangs dargestellt habe - zu erarbeiten und ihnen stärkere Durchsetzungskraft zu verleihen.

Meine Damen und Herren, die Landesregierungen können in einem Flughafenkonzept Ziele vorgeben, aber den in der Regel privaten Flugplatzbetreibern können wir das Geschäftsmodell nicht vorschrei-

ben. Auch Kooperationen können nicht erzwungen werden. Kooperationen werden von Flughäfen eingegangen, wenn sie wirtschaftlich sind und die großen Luftverkehrsgesellschaften das Modell annehmen. Da liegt eben der Schlüssel.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: So ist es!)

Wir können allerdings Hilfen anbieten, die nötigen **Rahmenbedingungen** schaffen, den potenziellen Investoren Unterstützung anbieten, die Genehmigungsverfahren zügig bearbeiten, für einen Ausgleich mit den Interessen der Anwohner und dem Umweltschutz sorgen.

Wo stehen wir aktuell? - Vertreter meines Ministeriums haben mit Hamburger Vertretern eine grobe Linie abgestimmt. Nun sollen die anderen drei Nordländer mit ins Boot geholt werden, um die Ziele für alle Flugplätze in Norddeutschland abzustechen. Danach wird die notwendige externe wissenschaftliche Untersuchung eingeholt. Das **Konzept** soll Mitte nächsten Jahres fertig sein und wird dann in den entsprechenden Gremien diskutiert werden.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Minister. - Es sind pro Fraktion zusätzliche Redezeiten von vier Minuten entstanden. Als Erster hat Herr Dr. Heiner Garg das Wort.

(Hans-Jörn Arp [CDU]: Das musst du aber nicht ausnutzen!)

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Fraktionsvorsitzender Kubicki, ich brauche keine vier Minuten. Aber die Diskussion um Kaltenkirchen wollte ich doch noch einmal aufgreifen. Ich bin der Auffassung: Wir sollten uns auf das konzentrieren, was machbar ist. Ich halte die Option Kaltenkirchen für eine, die nicht machbar ist und die man deswegen nicht weiterverfolgen sollte.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wenn man Infrastrukturpolitik ernsthaft so diskutiert, wie das der Kollege Beran getan hat, kriegen wir in unserem Land nicht einmal mehr Kreisverkehre gebaut. Man kann sich doch nicht ernsthaft hier hinstellen und sagen: Ich will den **Flughafen Kaltenkirchen** nicht, aber wir brauchen irgendwo,

(Dr. Heiner Garg)

vielleicht östlich von Hamburg, meinetwegen auch auf schleswig-holsteinischer Seite noch einen Flughafen. - Das ist die schlimmste Form der Kirchturnpolitik. Ich hatte eigentlich gehofft, dass wir das überwunden haben, denn - das sage ich noch einmal - auf diese Art und Weise kriegen wir in Zukunft kein Stück Umgehungsstraße geschweige denn wirklich notwendige Infrastrukturmaßnahmen finanziert. Ich bitte herzlich, in Zukunft von solch weitreichenden Vorschlägen Abstand zu nehmen.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Als Nächstes hat Herr Abgeordneter Karl-Martin Hentschel das Wort.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Erstens. In **Frankfurt-Hahn** - das liegt erstaunlicherweise bekanntlich in Rheinland-Pfalz, gilt aber als Teil von Frankfurt - wurde angekündigt, der Flughafen wäre im Plus, wenn er 2 Millionen Fluggäste im Jahr hätte. Jetzt hatte er bereits 4 Millionen. Das Defizit ist kontinuierlich gewachsen, weil die Gebühren nicht kostendeckend waren. Je mehr Personen flogen, desto mehr Aufwand trat auf. Ryanair, die auch in Lübeck fliegt, hat klar gesagt, sie sei mit einer Erhöhung der Flughafengebühren nicht einverstanden; dann ginge sie weg. Ergebnis war, dass der private Investor in Frankfurt-Hahn, nämlich die Frankfurter Flughafengesellschaft, ausgestiegen ist und das Land Rheinland-Pfalz diesen Flughafen für 1 € gekauft hat, um die Defizite allein zu tragen. Ich wünsche dem Land Rheinland-Pfalz viel Spaß dabei. Ich wünsche aber nicht, dass in Schleswig-Holstein das Gleiche passiert.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es ist völlig offensichtlich. Wenn man sich die Entwicklung des **Flughafens Lübeck** in den letzten Jahren anguckt und die Kurven, wie viele Fluggäste geflogen sind und wie viele Zuschüsse gezahlt worden sind, ansieht

(Martin Kayenburg [CDU]: Ich denke, Sie haben einmal Mathematik studiert!)

und sieht, wie viele Zuschüsse gezahlt worden sind, stellt man fest: Je mehr Fluggäste geflogen sind, desto mehr Zuschüsse gab es. Wir haben also genau die gleiche Entwicklung wie in Frankfurt-Hahn. Von daher ist völlig logisch, dass das Ganze auf

Dauer ein Zuschussgeschäft ist, und es völlig unsinnig ist, dort weiter zu investieren.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zweitens. Acht Flughäfen in Deutschland werden überleben. Acht Flughäfen, so sagen alle Studien, so sagt auch die Lufthansa, befinden sich in der Gewinnzone. Alle Regionalflughäfen werden sich nicht rentieren. Je mehr das ICE-Netz für 300 bis 400 km/h ausgebaut wird - was in der nächsten Stufe passieren wird -, desto klarer wird, dass die regionalen Flughäfen keine Chance haben und überflüssig sind.

Letzter Punkt. Damit wende ich mich an den Ministerpräsidenten.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Chefsache!)

Herr Ministerpräsident, eben ist hier mitgeteilt worden, dass der Wirtschaftsminister dieses Landes den **Flughafen Kaltenkirchen** bauen will. Ich frage Sie: Ist das die offizielle Position der Landesregierung? Trägt das Ihr Koalitionspartner mit?

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Ministerpräsident Peter Harry Carstensen: Lesen Sie den Koalitionsvertrag!)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Als Nächstes hat der Herr Abgeordnete Wolfgang Kubicki das Wort. Ich habe zwei Minuten oder einen Kurzbeitrag zu bieten.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Kurzbeitrag!)

- Gut, Kurzbeitrag.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Ich habe dir zwei Minuten geschenkt!)

Wolfgang Kubicki [FDP]:

Liebe Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Ich muss doch einige Sachen geraderücken. Der von mir sehr geschätzte Genosse Schröder von dem Arbeitgeberflügel der Sozialdemokraten hat vorhin erklärt - wahrscheinlich in Verkennung meiner Möglichkeiten -, ich hätte erheblich dazu beigetragen, dass der **Flughafen Kiel-Holtenau** in seiner Ausbauphase gestoppt worden sei. Ich habe mir in der der Vergangenheit schon viel zugetraut, Kollege Schröder, aber dass meine Wirkungsmöglichkeiten so weit reichten, das übersteigt doch meine Möglichkeiten.

Was ich sage, gesagt habe und was ich immer wieder sage, ist, dass die Planungen der damaligen

(Wolfgang Kubicki)

Landesregierung zu diesem Miniausbau nie dazu führen können, dass dieser Flughafen wirtschaftlich betrieben werden kann.

(Beifall bei der FDP)

Aufgrund der Tatsache nämlich, dass dort nur Turboprop-Maschinen abgefertigt werden können und wir auf die Fluggesellschaften keinen Einfluss nehmen können, wie sie ihre Maschinen um- und in ihrem Ablauf leiten, haben wir das Problem, nie ausreichend Passagierzahlen generieren zu können, damit sich das rechnet.

Ich wende mich immer gegen wirtschaftlich unsinnige Maßnahmen. Das erklärt auch, warum ich gegen **Kaltenkirchen** bin - abgesehen davon, dass ich ohnehin glaube, dass es planungsrechtlich nicht mehr hinzubekommen sein wird.

Wir alle wissen, dass Kaltenkirchen, wenn es denn neu gebaut werden sollte, von der Investitionssumme her so groß ist, dass es sich wirtschaftlich überhaupt nur rechnet - abgesehen davon, dass es sich flugtechnisch auch nicht anders machen lässt -, wenn gleichzeitig Hamburg stillgelegt wird. - Herr Kollege Kayenburg, ich sehe, dass Sie nicken. Wir sind uns da einig. Wer in diesem Haus aber wirklich glaubt, dass wir die Hamburger bewegen könnten, ihren Flughafen, nachdem sie eine Rieseninvestition getätigt haben, abzuwickeln, damit wir einen Kaltenkirchener Flughafen generieren können, der ist nicht von dieser Welt - jedenfalls nicht in dem von mir überschaubaren Zeitraum.

(Beifall bei FDP, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Insofern ist das tatsächlich eine Monsterdiskussion, die übrigens gelegentlich von den Hamburgern selbst hochgezogen wird, nämlich immer dann, wenn sie kurz vor Wahlen stehen, um ihrer Bevölkerung zu erklären, dass sie für den Flughafen vielleicht doch eine Alternative haben, die sie aber eigentlich gar nicht wollen, wenn man sich ihre Ausbaupläne anschaut.

Wir sollten uns auf das konzentrieren, was wir haben. Wir haben im Herzen Schleswig-Holsteins einen Flughafen, der bereits besteht, wo alle Voraussetzungen vorhanden sind. Selbstverständlich kann in **Jagel** Cargo-Verkehr abgewickelt werden, Touristikverkehr abgewickelt werden, jedenfalls auf Langstrecke, wobei die Verkehrsreise und -abreise das geringste der Probleme darstellt, denn die Verkehrsanbindung von Jagel ist ausgezeichnet; es gibt eine Eisenbahnanbindung, es gibt eine Autobahnanbindung.

Wenn wir wissen, dass es einen Investor gibt, der erklärt - wie Herr Harm das in Olpenitz auch erklärt; wir wundern uns immer wieder -, dass er keine öffentlichen Mittel haben will, sollten wir zumindest unseren inhaltlichen Widerstand aufgeben, der im Wirtschaftsministerium vorhanden ist, und das offensiver begleiten und nicht infrage stellen. Herr Wirtschaftsminister, Ihre Bemerkung zu Jagel heute war auch eher skeptisch als offensiv nach vorn gerichtet. Ich wünsche mir, dass wir mit unseren Erklärungen den privaten Investor unterstützen, denn das ist eine der wesentlichen Möglichkeiten, tatsächlich einen Flughafen in Schleswig-Holstein zu generieren, der aus eigener Kraft lebensfähig wäre,

(Beifall des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

was ich für Lübeck übrigens auch erwarte.

Ein letzter Punkt: **Infrastrukturinvestitionen**. Herr Kollege Hentschel, wir brauchen wirklich mehr Ökoverstand, aber mehr ökonomischen und weniger ökologischen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist das Gleiche!)

- Das ist für Sie das Gleiche. Das scheint mir tatsächlich auch so zu sein. Deshalb kommen Sie zu so vielen unsinnigen wirtschaftlichen Aussagen.

Entscheidend ist, was bei Investitionen dieser Art herauskommt, die einen Zeitraum von 30 bis 50 Jahren umfassen und nicht von drei, vier, fünf Jahren, die sehr konjunkturabhängig sind, was man im Auge behalten muss. Ich bin sicher, dass **Lübeck-Blankensee** bereits auf mittlere Sicht eine ordentliche Chance hat, jedenfalls dann, wenn man neben Ryanair eine weitere Anbindung, eine weitere Destination erhält.

(Thomas Stritzl [CDU]: So ist es!)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Gestatten Sie eine Frage des Herrn Abgeordneten Astrup, Herr Kollege?

Wolfgang Kubicki [FDP]:

Da ich jetzt zur Fortbildung beitrage, immer gern.

Holger Astrup [SPD]: Gut. Dann will ich Ihnen ein bisschen auf die Sprünge helfen, Herr Kollege Kubicki. - Teilen Sie meine Auffassung, dass all das, was Sie hier fordern, in **Jagel** möglich wäre, wenn diejeni-

(Wolfgang Kubicki)

gen, die das wollten, endlich einmal die Anträge in der entsprechend vorgeschriebenen Fassung stellten, gleichzeitig die wirtschaftliche Sicherheit feststellten und dann von Jagel aus fliegen könnten, wenn sie die Voraussetzung erfüllten, und es insofern Ihres Appells nicht bedarf?

- Das waren jetzt zwei Fragen. Ich versuche, sie nacheinander zu beantworten.

(Holger Astrup [SPD]: Das schaffen Sie!)

Letzte Frage: Nein, es bedarf offensichtlich meines Appells. Sonst hätte ich ihn nicht gemacht. Jedenfalls ist das meine Ansicht.

Zu der ersten Frage: Ich glaube, dass man mit gutem Willen - wie bei anderen Investitionen auch - dem künftigen Betreiber dabei helfen kann, die Anträge so zu formulieren, dass sie bescheidungsfähig sind. Wenn wir die gleichen Kriterien, Herr Kollege Astrup, die Sie an Jagel anlegen, an **Port Olpenitz** und den dortigen Investor angelegt hätten, dann gebe es Port Olpenitz nicht.

(Beifall bei FDP und SSW - Holger Astrup [SPD]: Dann regeln wir das intern!)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Das Wort hat nun der Herr Abgeordnete Hans-Jörn Arp in vier Minuten Restredezeit.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Der baut in Kaltenkirchen ein Atomkraftwerk auf!)

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte noch etwas zu den Grünen sagen.

Erster Punkt. Die Situation, wie wir sie hier bei Infrastrukturfragen seit neun Jahren erleben, ist unerträglich. Sie wollen keinen weiteren Schiffsverkehr, und deshalb wollen Sie den Ausbau der Elbe nicht. Sie wollen keinen Straßenverkehr, deshalb sind Sie gegen die A 20 und gegen die Fehmarnbelt-Querung. Sie wollen kein Flugverkehr. Meine Damen und Herren, Sie nehmen den Menschen die Freiheit. Lassen Sie die Menschen doch selbst entscheiden, ob Sie fahren wollen oder nicht.

(Beifall bei der CDU)

Es ist eine der großen Aufgaben, die wir als Land haben, die wir überhaupt in der Politik haben, **Infrastruktur** zu schaffen. Herr Hentschel, Sie sind doch ein intelligenter Mensch; dafür halte ich Sie

zumindest. Gucken Sie einmal nach, womit die Römer ihr Reich begründet haben. Sie haben erst die Infrastruktur gebaut und dann anschließend die Wirtschaft. Das ist 2.000 Jahre her. Das sollten Sie eigentlich wissen; so ist es wirklich.

(Heiterkeit und Zurufe)

Vor 2.000 Jahren war das schon erfolgreich.

Zweiter Punkt: Wir haben die Aufgabe, lieber Herr Kollege Kubicki, Verantwortung für dieses Land zu übernehmen, Arbeitsplätze zu schaffen oder zu sichern. Das heißt, wir haben doch die Verantwortung, und wir wissen beide ganz genau, dass ein Neubau eines Flugplatzes ungefähr 20, eher 30 Jahre dauert. Wir sind die Generation, die jetzt entscheiden muss: Wollen wir Kaltenkirchen, oder wollen wir diese Option nicht? Die Entscheidung müssen wir in den nächsten Jahren hier treffen, oder wir schaffen die Situation

(Wortmeldung des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

- nur den Gedanken zu Ende, dann können Sie Ihren äußern -, dass sich die Passagiere, aber auch die Fluglinien abwenden und nach Hannover gehen. Das ist die Entscheidung, vor der wir stehen.

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Herr Kollege Arp, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Kubicki?

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Das habe ich befürchtet; jawohl.

Wolfgang Kubicki [FDP]: Herr Kollege Arp, sind Sie mit mir der Auffassung, dass wir eine solche Entscheidung überhaupt erst ansatzweise bedenken müssen, ob Kaltenkirchen gebaut werden soll, wenn die Hamburger uns verbindlich erklärt haben, dass sie bei Eröffnung von Kaltenkirchen ihren Flughafen stilllegen werden?

- Ich glaube nicht, dass das jetzt die Frage ist. Wir müssen zunächst einmal ein Sowohl-als-auch ins Auge fassen. Wir müssen mit den Hamburgern darüber reden, ob wir eine Basis finden. Ohne die Unterstützung der Hamburger - da haben Sie recht, Herr Kollege Kubicki - werden wir den Weg nicht gehen können. Aber wir tragen Verantwortung für Infrastruktur und Arbeitsplätze hier und jetzt, und wir müssen deshalb jetzt die Entscheidung treffen. Natürlich werden auf Dauer keine zwei Flugplätze nebeneinander funktionieren. Aber die Frage des

(Hans-Jörn Arp)

Entweder-oders wird Hamburg aus seiner Sicht heute doch ganz klar mit entweder beantworten und nicht mit oder, deshalb müssen wir den Weg des Sowohl-als-auch gehen.

(Zurufe)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Als Nächster hat der Herr Abgeordnete Karl-Martin Hentschel das Wort zu einem Kurzbeitrag.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Arp hat mich ja gebeten, etwas dazu zu sagen, wofür und wogegen wir sind. Ich will erst einmal sagen, wofür wir sind. Wir sind für den Bau der **Stadtregionalbahn in Kiel**. Wir sind für den **Metroexpress**, weil wir damit unter anderem den Hamburger Flughafen und die Hamburger City nach Norden anbinden und damit 30.000 Pendler von der A 1 holen würden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir sind für den **Ausbau der Fährverbindungen** an der Ostsee, insbesondere auch die Anbindung der Häfen und die Rückenbindung der Häfen. Es war beim Bundesverkehrswegeplan 2002 mein Anliegen, für das ich mich als Erster stark gemacht habe, was letztlich dann auch die Position von Schleswig-Holstein war und gegenüber dem Bund durchgesetzt worden ist, dass die Hafenanbindungen in Zukunft Teil des Bundesverkehrswegeplanes werden. Wir sind für den Ausbau von Straßen da, wo es Engpässe gibt. Das ist zum Beispiel der Fall - das haben wir auch in unserem Programm gesagt - auf der **A 21** beziehungsweise **B 404**. Das ist eine der meist belasteten und am höchsten unfallträchtigsten Bundesstraßen in Schleswig-Holstein.

Wir sind nicht für den Ausbau von Straßen, die kaum Verkehr haben,

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

wie zum Beispiel die Verbindung zwischen Segeberg und Bad Bramstedt als Autobahn, wo die Prognosen unterhalb der Kapazität einer Landstraße liegen. Wir sind absolut gegen die **Fehmarnbelt-Querung**, wo die neuesten Prognosen von 9.000 Fahrzeugen am Tag reden. Nur einmal zum Vergleich: Unter 40.000 wird normalerweise keine Autobahn gebaut.

Wir sind im Flughafenbereich dafür, dass man die Investitionen privat tätigt, aber wir sind dagegen,

dass ein Flugverkehr, der sowieso steuerfrei ist und auch in sonstiger Weise subventioniert wird, auch noch direkt subventioniert wird.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das allerdings halten wir für unsinnig.

Das zu der Frage, was wir fördern wollen und was wir nicht fördern wollen. Man kann es auch ganz kurz fassen, Herr Arp: Wir sind immer dafür, es zu fördern, wenn etwas ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist. Wir sind aber dagegen, unsinnige ökonomische Abenteuer zu finanzieren, nur weil sie in das ideologische Konzept von CDU-Abgeordneten passen.

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Herr Kollege, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Stritzl?

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Aber absolut gern. Ich bin gerade in Form.

Thomas Stritzl [CDU]: Ich bedanke mich, Herr Kollege. Können Sie mir sagen, ob ich richtig informiert bin, dass das dänische Parlament mit großer Mehrheit zugestimmt hat, wissend, dass der dänische Staat die Hauptlast der Finanzierung trägt? Können Sie mir erklären, wie die Dänen das machen können vor dem Hintergrund Ihrer Äußerung, wie Sie das einschätzen, was es da gibt?

-Das kann ich gern tun. Dänemark hat folgende Bedingungen für den Bau der Fehmarnbelt-Querung gestellt: Erstens. Die EU zahlt 1,6 Milliarden € Subventionen für diesen Bau. Zweitens. Dänemark bekommt 100 % der Mauteinnahmen. Die Rechnung, die dem dänischen Parlament vorgelegt worden ist, beinhaltet, dass Dänemark keinen Pfennig dazu bezahlen muss und Deutschland 1 Milliarde € dazu zahlt. Das heißt, die gesamten Lasten tragen die EU-Kommission und Deutschland. Das ist dem dänischen Parlament in einer Parlamentsvorlage vorgelegt worden.

Ob das funktioniert, ist eine zweite Frage. Es wird auf jeden Fall nur funktionieren, wenn die EU die 1,6 Milliarden € gibt. Daran hängt die ganze Geschichte. In Dänemark ist den Leuten immer gesagt worden: Dänemark zahlt keinen Pfennig dazu. Das muss man wissen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

(Karl-Martin Hentschel)

In Deutschland macht man sich da etwas vor, weil Deutschland zugesagt hat, 1 Milliarde € zu zahlen, und keine Mauteinnahmen bekommt.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Das Wort hat nun der Herr Abgeordnete Bernd Schröder. Er hat eine Restredezeit von vier Minuten.

Bernd Schröder [SPD]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Man muss sich ja langsam wundern. Die Überschrift heißt „Flughafenkonzept der norddeutschen Bundesländer“. Mittlerweile sind wir beim Römischen Reich, bei der Fehmarnbelt-Querung, also bei einer Generaldebatte. Wenn ich die Geschichte richtig verstanden habe, gab es zuzeiten des Römischen Reiches noch nicht einen einzigen Flughafen. Das mag ja bei dem einen oder anderen anders angekommen sein.

(Zurufe)

Ich will hier nur deutlich sagen: Auch in Abwandlung eines Geschichtsspruch, Kollege Arp, hatte ich eben den Eindruck, kann man bei Ihnen schlecht sagen: Er kam, sah und siegte. Es war eher so: Er kam, sah und siechte.

(Heiterkeit)

Damit hier keine Legendenbildung eintritt: Es geht zurzeit absolut nicht darum, ob es Kaltenkirchen als Option gibt, ob es Gespräche mit Hamburg gibt, ob es eine Erweiterung von Fuhlsbüttel gibt. Da bin ich, was ja selten genug ist, an der Seite des Kollegen Kubicki, der ja eindeutig klargestellt hat, wie die Situation ist. Lesen Sie einmal im Koalitionsvertrag nach. Damit auch das klar ist: Die Sozialdemokraten in Schleswig-Holstein haben zu Kaltenkirchen eine ganz klare Aussage gemacht, und daran wird sich auch nichts ändern.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung. Es ist Ausschussüberweisung beantragt worden, richtig?

(Zurufe: Ja!)

Es ist beantragt worden, den Antrag Drucksache 16/2521 dem Wirtschaftsausschuss zu überweisen.

Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist so geschehen.

Dann rufe ich Tagesordnungspunkt 29 auf:

Anwerbung von Lehrkräften in Ausbildung für Berufsschulen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 16/2549](#)

Wir haben uns darauf geeinigt, dass eine Aussprache nicht erfolgt. Es ist aber Ausschussüberweisung beantragt worden. Wer die Drucksache 16/2549 dem Bildungsausschuss und mitberatend dem Finanzausschuss überweisen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Dann ist auch das so geschehen.

Nun kommen wir fast zu dem letzten Tagesordnungspunkt.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 39 auf:

Landesweiter Nahverkehrsplan für Schleswig-Holstein 2008 bis 2012

Bericht der Landesregierung
[Drucksache 16/2449](#)

Ich erteile das Wort dem Herrn Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Herrn Dr. Werner Marnette.

Dr. Werner Marnette, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Landesweite Nahverkehrsplan, kurz LNVP, bildet nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein den Rahmen für die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs und für die Koordinierung mit dem gesamten öffentlichen Personennahverkehr. Lassen Sie mich zunächst einmal die Ergebnisse der ersten beiden landesweiten Nahverkehrspläne Revue passieren lassen.

Im ersten LNVP von **1998 bis 2002** haben das Land und die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft LVS die neuen Strukturen nach der Regionalisierung des SPNV beschrieben und sehr ehrgeizige Angebotsverbesserungen für den SPNV entwickelt. Das Ergebnis: neue Stationen, mehr Züge, Ausschreibung und Betriebsaufnahme des Teilnetzes Nord mit neuen Verkehrsunternehmen und neuen Triebwagen.

Fast alle geplanten Projekte wurden realisiert. Die Zahl der Fahrgäste im SPNV stieg an. Das Ziel, ein

(Minister Dr. Werner Marnette)

Gesamtsystem Nahverkehr Schleswig-Holstein zu schaffen, wurde formuliert und umgesetzt.

Der **zweite Landesweite Nahverkehrsplan** von **2003 bis 2007** setzte diese insgesamt positive Entwicklung fort. Die weitere Ausgestaltung des Systems Nahverkehr stand dabei im Mittelpunkt: Reaktivierung von Strecken, integraler Taktfahrplan, landesweiter Tarif, Fortführung des Stationsprogramms, neue Doppelstockwagen, Ausschreibung Netz-West und Netz-Ost, Einführung des Qualitätsmanagements mit Kundengarantie im SPNV, Schnellbusse, Imagekampagne und die Übertragung der ÖPNV-Mittel des Landes auf die Kreise und kreisfreien Städte. Allerdings - das muss man kritisch sagen - sind nicht alle geplanten Maßnahmen realisiert worden. Besonders der Ausbau der Strecken und Stationen verzögerte sich, da die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund seit 2006 die finanziellen Möglichkeiten des Landes deutlich reduziert hat. Die Zahl der Fahrgäste stieg dennoch weiter an. Das Bild des Nahverkehrs verbesserte sich dabei. Allerdings haben sich die finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen geändert.

Im **dritten Landesweiten Nahverkehrsplan** wird nun dargelegt, wie der öffentliche Personennahverkehr unter Berücksichtigung der sich verändernden Rahmenbedingungen in den nächsten fünf Jahren weiterentwickelt werden soll. Er stellt die Notwendigkeit und die Möglichkeiten dar, den Bahn- und Busverkehr flächendeckend kontinuierlich in Schleswig-Holstein weiter auszubauen.

Hierbei sind die Erfahrungen aus der Aufstellung und Umsetzung des ersten und zweiten LNVP in die Konzeption des neuen einbezogen worden. Mein Dank gilt zunächst einmal der landesweiten Nahverkehrsgesellschaft LVS, die den LNVP entworfen und erstellt hat.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD sowie der Abgeordneten Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] und Lars Harms [SSW])

Ich glaube, das hat einen Applaus verdient, auch für diejenigen, die durch ihre Stellungnahmen und Beiträge an der Umsetzung mitgewirkt haben. Auch der Geduld und der Zeit, die sie durch Anwendung des **neuen Beteiligungsverfahrens** investieren mussten, gilt mein Dank. Denn anders als bei den letzten beiden Landesweiten Nahverkehrsplänen wurde - um die Kosten sowie die Ablaufzeiten zu minimieren - das Beteiligungsverfahren erstmalig online durchgeführt. Allein durch den Wegfall der

Druckkosten für den Entwurf konnten finanzielle Mittel in ganz beträchtlicher Höhe eingespart werden.

Nach den Vorgaben des ÖPNVG beteiligt das Land rund 60 Institutionen an der Erstellung des LNVP. Von diesen Institutionen haben 40 eine Stellungnahme abgegeben, 25 nutzten hierfür das Online-Portal.

Schwerpunkte der Stellungnahmen sind die Themen Fahrplan, Bahn und Bus, Finanzierung, Infrastruktur und natürlich Tarif. Grundsätzliche inhaltliche Änderungen wie zum Beispiel Ergänzungen oder Streichungen von Kapiteln wurden nicht vorgenommen. Nähere Einzelheiten sind dem Bericht zu entnehmen und dort enthalten.

Der dritte LNVP trifft auf Basis eines Gutachtens zur **Auswirkung des demografischen Wandels** streckenbezogene Aussagen zur Nachfrageentwicklung bis 2025 und berücksichtigt hierbei auch die Änderungen des Mobilitätsverhaltens und der Schullandschaft.

Grundsätzlich ist bis 2025 von einer Zunahme der Verkehrsleistung auf fast allen Strecken in Schleswig-Holstein auszugehen. Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und auf den die Zentren verbindenden Strecken ist mit einer Steigerung der Verkehrsleistung zu rechnen.

Die Zusammenlegung von Schulstandorten, die Bereitschaft der Arbeitnehmer beziehungsweise die Notwendigkeit, längere Arbeitswegen in Kauf zu nehmen und die Konzentration öffentlicher Einrichtungen auf die zentralen Orte sind die wesentlichen Gründe für diese Entwicklung.

Die **Kernaussagen** sind: Demografischer Wandel und Klimawandel unterstreichen die Bedeutung des Nahverkehrs. Bahn und Bus sind ein System und müssen sich auf Änderungen im Mobilitätsverhalten vorbereiten. Schleswig-Holstein und Hamburg bilden einen Verkehrsraum.

Die **Angebotsmaßnahmen** bis 2025 sind in den Maßnahmepaketen Fortschreibung und Perspektive beschrieben. Die Fortschreibung beschreibt Maßnahmen, mit denen das SPNV-Angebot in Schleswig-Holstein kurzfristig weiterentwickelt und verbessert werden kann. Der Angebotsumfang reicht jedoch mit Blick auf die zu erwartende Nachfrageentwicklung nicht aus. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten muss das Angebot auf einigen Strecken in Schleswig-Holstein bereits bis 2012 ausgeweitet werden.

(Minister Dr. Werner Marnette)

(Beifall des Abgeordneten Klaus-Peter Puls [SPD])

Bis 2025 wird mit einer landesweiten Zunahme der Verkehrsleistung um insgesamt 16 % gerechnet. Im Kapitel Perspektive werden Maßnahmen beschrieben, die zusätzlich notwendig sind, um den Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und der Fahrgastnachfrage bis 2025 gerecht zu werden.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen können darüber hinaus **weitere Fahrgäste** für den **SPNV** gewonnen werden. Die hier bekannten Projekte müssen bereits frühzeitig vorbereitet und auch geplant werden. Die landesweiten Maßnahmen, zum Beispiel Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs, Verbesserung der Qualität, Modernisierung der Stationen und Imagekampagne werden weitergeführt. Das Fazit lautet: Der Ausbau des ÖPNV auf Strasse und Schiene soll und muss gemeinsam mit Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, Wirtschaft, Kommunen und Tourismusorganisationen erfolgen. Der Nahverkehr muss verkehrsmittelübergreifend Integrationsfunktion übernehmen. Bahn, Bus, Fahrrad, Schiff und Pkw müssen zu einem Gesamtverkehrskonzept entwickelt werden. Dies wird die Aufgabe der nächsten Jahre sein. Nahverkehr muss für alle Menschen nutzbar sein, das heißt, es gilt, Barrieren abzubauen, wo es möglich ist, Service zu erhalten oder auch Alternativen zu entwickeln.

Insofern haben wir mit dem dritten Landesweiten Nahverkehrsplan ein zwischen allen Beteiligten abgestimmtes **Strategiepapier**, was auch den Begriff Strategie verdient. Dies ist aber nur die Pflicht. Die Umsetzung dieses Plans in die Realität, das ist die Kür für die nächsten Jahre. Vielleicht sind neue Strukturen notwendig, um diese Aufgaben zu bewältigen. Sicher ist, dass wir neue Formen der Finanzierung entwickeln müssen.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Welche denn?)

Beides muss geprüft werden, und dafür schauen wir uns auch Beispiele aus anderen Ländern genau an. Und, lieber Her Kubicki, ich nehme gern Anregungen entgegen.

(Beifall bei CDU und SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Minister. Er hat acht Minuten geredet. Entsprechende Redezeiten stehen den Fraktionen selbstverständlich auch zu.

Bevor ich das Wort erteile, möchte ich sehr herzlich auf der Tribüne interessierte Zuhörer der Landes-

weiten Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein - LVS Schleswig-Holstein - begrüßen, unter anderem Herrn Wewers. - Seien Sie uns sehr herzlich willkommen!

(Beifall)

Das Wort für die antragstellende Fraktion hat nun Herr Abgeordneter Dr. Heiner Garg.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Minister, bei allem Respekt, Sie haben hier einen netten Besinnungsaufsatz abgeliefert, Sie haben allerdings drei von vier gestellten konkreten Anforderungen an den Bericht schlicht nicht erfüllt, und zwar nicht nur in Ihrem Besinnungsaufsatz, den Sie hier vorgetragen haben, sondern auch in Ihrem **Berichtsauftrag**. Ich frage mich vor diesem Hintergrund ernsthaft, Herr Minister Marnette: Wir haben am 16. September 2008 diesen Berichts Antrag gestellt. Wir wollten unter anderem - und deswegen wollten wir darüber diskutieren - die „Ergebnisse der Abstimmung mit den Aufgabenträgern nach § 4 Abs. 4 ÖPNVG“, die „Stellungnahmen der nach § 4 Abs. 5 ÖPNVG am Verfahren Beteiligten“ und die „geplanten Änderungen der Landesregierung an dem Planentwurf aufgrund der Stellungnahmen“. Genau deswegen haben wir den Berichts Antrag gestellt. Daraufhin kam aus Ihrem Haus die Bitte um mehrfache Vertagung. Was wir heute vorgesetzt bekommen haben, ist der LNVP. Von 105 Seiten Bericht kriegen wir auf 103 Seiten den LNVP und magere zwei Seiten Anhang.

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

Das, Herr Minister, ist nicht ernsthaft die Antwort Ihres Hauses auf unseren Berichtsauftrag.

(Beifall bei der FDP und des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Sie haben ihn schlichtweg nicht erfüllt.

Das, was wir eigentlich diskutieren wollten - und ich dachte, das konnte man dem Berichts Antrag ausreichend entnehmen -, war, welche Stellungnahmen, welche Einsprüche und welche Verbesserungsvorschläge es von den Kreisen, Gemeinden, Verbänden und Bürgern an den Plänen der Landesregierung gegeben hat und wie die Landesregierung darauf reagiert hat. Dazu haben Sie heute kein einziges Wort gesagt.

(Dr. Heiner Garg)

So heißt es nur, es seien Stellungnahmen zum **Achsenkonzept** abgegeben worden. Damit alle verstehen, was ich meine: Das Achsenkonzept ist das Achsenkonzept, das unter Herrn Minister Austermann noch **Dreiaachsenkonzept** hieß. Wohin die anderen Achsen gekommen sind, könnten Sie vielleicht im Ausschuss erklären.

Weiter heißt es, dass Anmerkungen zur Organisation oder zum **Perspektiv Szenario** abgegeben worden seien. Aha, Herr Minister. Welche Anmerkungen waren das denn? Vielleicht könnten Sie uns an dem Wissen teilhaben lassen. Schön wäre gewesen, wenn die Landesregierung uns mitgeteilt hätte, was das für Anmerkungen gewesen sind. Immerhin wurden davon einige Anregungen offenbar aufgenommen. Aber auch an der Stelle hätte ich gern erfahren, welche Anregungen Sie denn aufgenommen haben und warum Sie sie aufgenommen haben.

Offenbar hat es weitere **Stellungnahmen** gegeben. 40 von Institutionen und unzählige Eingaben von Bürgern. Ich finde es nachvollziehbar, dass die Schwerpunkte der Bürgereingaben die Themen Fahrplan, Infrastruktur und Tarif betreffen. Welche Maßnahmen wurden aber kritisiert? Herr Minister, Sie hätten uns doch mitteilen können, welche Maßnahmen schwerpunktmäßig kritisiert worden sind. Was von den **Kritikpunkten** wurde seitens der Landesregierung ernst genommen? Was haben Sie möglicherweise sogar geändert?

Wenn die unter viertens genannten Änderungen alle sind, die Sie vorgenommen haben, dann war das Beteiligungsverfahren, das Sie hier so großartig gelobt haben, eine reine Showveranstaltung; denn Ihre Änderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Erstens. Das Dreiaachsenkonzept heißt jetzt nur noch Achsenkonzept.

Zweitens. Das Land sagt eine Diskussion über den Wunsch der Kreise, zu einer Dynamisierung der ÖPNV-Mittel zu gelangen, zu. - Herr Minister, von einer Zusage einer Diskussion haben die Kreise nichts.

Drittens. Lübeck hat einen neuen Haltepunkt. - Was für eine gravierende Änderung!

Viertens. Formulierungen und Abbildungen wurden geändert. - Schön.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich finde es befremdlich, dass der Landtag bei einem Thema, das im Land für nicht unerhebliche Aufruhr gesorgt hat, dermaßen uninformiert ist und dermaßen uninformiert bleiben soll.

(Beifall bei der FDP)

Ich meine, wir sollten im Wirtschaftsausschuss deutlich ernsthafter über die Einwände und Verbesserungsvorschläge der Betroffenen diskutieren und damit als Landtag das Signal aussenden, dass wir nicht immer alles, was die Regierung uns vorsetzt, unwidersprochen stehen lassen.

(Beifall bei der FDP)

Kann es denn wirklich gewollt sein, dass durch den im **LNVP** eingeschränkten Schienenverkehr im **Herzogtum Lauenburg** der Kreis Busse einsetzen muss, um die Schülerbeförderung zu gewährleisten und um nicht die freie Schulwahl einschränken zu müssen? Ist es wirklich gewollt, dass durch die neue Taktung auf der Bahnstrecke Kiel-Lübeck die Stadt Bad Schwartau von der jetzt bestehenden halbstündlichen Verbindung zur Kreisstadt Eutin abgehängt wird und dann nur noch eine stündliche **Anbindung** existiert mit den sich dadurch ergebenden erheblichen Verschlechterungen für zahlreiche **Pendler und Schüler**? Ist es wirklich gewollt, dass in der **Region Kiel** die Festlegung auf die **Stadtregionalbahn** der Weiterentwicklung des restlichen ÖPNV in Kiel im Wege ist, wie zum Beispiel die Beseitigung des Schienenengpasses in Kiel-Hassee?

Sehr geehrter Herr Minister, Sie haben heute die Chance verpasst, das Parlament ordentlich darüber zu informieren, welche Probleme es bei der Aufstellung des LNVP gab und wie Sie diese Probleme beseitigt haben. Ich finde das schade. Ich appelliere an Sie, dass wir diese Diskussion im Wirtschaftsausschuss noch einmal ernsthaft aufgreifen.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Für die CDU-Fraktion hat nun der Herr Abgeordnete Karsten Jasper das Wort.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Ralf Stegner [SPD])

Karsten Jasper [CDU]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Stegner, Sie haben den Nagel auf den Kopf getroffen. Nach einer solchen Rede ist schwer zu reden. Herr Dr. Garg, ich denke, wir sollten das heute hier etwas unaufgeregter diskutieren.

Im Bereich des **Nahverkehrs** stehen wir vor großen Herausforderungen. In den vergangenen Jahren haben sich eine Reihe von Entwicklungen abgezeich-

(Karsten Jasper)

net, die sich grundlegend auswirken werden. Ich danke daher der Landesregierung, Herrn Minister Marnette, ganz besonders auch Herrn Wewers von der LVS und der Projektleiterin, Petra Coordes, die oben auf der Tribüne sitzen, für diesen Bericht.

(Beifall bei der CDU - Dr. Heiner Garg [FDP]: Das ist kein Bericht, das ist der LNVP!)

Darin werden auch die Probleme über das Jahr 2012 hinaus aufgezeigt, und es werden Lösungen dargestellt.

Der **Anstieg des Rohölpreises** hat nicht nur dafür gesorgt, dass die Nachfrage nach benzinsparenden Automobilen gestiegen ist, sondern er hat auch zu einem **Wechsel der Transportmittel** bei vielen Bürgerinnen und Bürgern geführt. Hinzu kommt, dass in unserer globalisierten Welt eine besondere Flexibilität der Arbeitnehmer erwartet wird. Die Bereitschaft, längere Anfahrtswege zur Arbeit in Kauf zu nehmen, ist heute viel größer als noch vor einem Jahrzehnt. Dabei verzichten die Bürgerinnen und Bürger aus den zuvor genannten Gründen häufig auf das Auto. Durch die vergangenen Debatten über den Klimawandel wurde zusätzlich das Bewusstsein für eine **umweltfreundliche Beförderung** geschärft.

Das alles sind Gründe, warum wir im nächsten Jahrzehnt einen deutlichen **Anstieg der Fahrgastzahlen im ÖPNV** erwarten können. Wir alle sind jetzt aufgefordert, die richtigen Konsequenzen daraus zu ziehen und **Prognosen** anzustellen.

Zunächst müssen wir jedoch feststellen, dass sich in Schleswig-Holstein in den vergangenen Jahrzehnten ein **Investitionsstau** gebildet hat, der viele Entwicklungen in unserem Land hemmt. Wir brauchen mehr Investitionen im Bildungsbereich. Wir haben Nachholbedarf im Bereich der energetischen Sanierung, und wir brauchen unbedingt zusätzliche Mittel für die **Verkehrsinfrastruktur**.

Die CDU-geführte Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, diesen Investitionsstau aufzulösen. Es gibt sie, die positiven Beispiele, die das belegen. Erst kürzlich wurde die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde abgeschlossen. Das schafft zusätzliche Kapazitäten und ist ein guter Beitrag für den Umweltschutz, Herr Kubicki.

Hinzu kommt, dass durch das **Konjunkturpaket II** die Bundesregierung **zusätzliche Mittel** für Investitionen bereitstellt. Dadurch erhalten die Modernisierungsanstrengungen der Landesregierung einen weiteren Schub. Allerdings muss auch erwähnt

werden, dass der **Bund Regionalisierungsmittel für den ÖPNV** seit 2006 gekürzt hat. Doch die **Ausgleichszahlungen des Landes** zeigen, dass Schleswig-Holstein die Bedeutung des Nahverkehrs anerkennt und die Landesregierung eine Unterfinanzierung nicht zulassen wird.

Wir haben es bereits bei der Aussprache zum norddeutschen Flughafenkonzept thematisiert: Die **Zusammenarbeit mit Hamburg** ist für Schleswig-Holstein von elementarer Bedeutung. Das gilt gerade auch beim **Nahverkehr**. Man darf die beiden Bundesländer nicht getrennt voneinander betrachten. Viele tausend Arbeitnehmer pendeln jeden Tag nach Hamburg. Teilweise fahren Bürgerinnen und Bürger durch das halbe Land, um in der **Metropolregion** einer Beschäftigung nachzugehen. Dementsprechend verlaufen die wichtigsten **Verkehrssachen** - ob auf der Schiene oder auf der Straße - direkt auf Hamburg zu.

Ich möchte an dieser Stelle nur einmal das **Achsenkonzept** hervorheben, das Herr Garg vorhin kritisiert hat. Es ist der zentrale Baustein für den **Schiennenpersonennahverkehr** in Schleswig-Holstein. Die Bahnstrecken von Elmshorn, Kaltenkirchen, Ahrensburg und Büchen nach Hamburg sind heute schon stark frequentiert. Die fortwährende Ertüchtigung dieser Trassen wird daher weiterhin ein wichtiges Interesse des Landes sein.

Im Ergebnis müssen wir also feststellen: Der Nahverkehr ist ein entscheidender Wirtschaftsfaktor für Schleswig-Holstein. Es geht nicht nur um Umweltschutz und um Komfort bei der Fahrt zur Arbeit. Das ist auch wichtig - verstehen Sie mich nicht falsch -, doch durch die vielen **Pendler** ist der Nahverkehr in erster Linie eine wichtige Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg unseres dünn besiedelten Flächenlandes. Wir brauchen deshalb nicht nur kontinuierliche Investitionen, wir brauchen deshalb auch eine direkte Abstimmung mit Hamburg. Schleswig-Holstein und Hamburg, das ist ein Verkehrsraum. Als solchen müssen wir ihn betrachten, und als solchen müssen wir ihn auch behandeln. Ich danke daher der Landesregierung für die gute Zusammenarbeit mit der Hansestadt.

(Beifall bei der CDU)

Zum Abschluss möchte ich noch einen anderen wichtigen Bestandteil des Nahverkehrsplanes hervorheben, nämlich die **Abstimmung** zwischen den **Transportsystemen** und den verschiedenen **Liniennetzen**. Wenn wir davon sprechen, dass wir in den nächsten Jahren weitere Kapazitäten im ÖPNV

(Karsten Jasper)

brauchen, dann sollten wir zuerst überlegen, wie wir das bestehende Netz optimieren können.

Daher stimmt die CDU-Fraktion mit der Landesregierung überein, dass die **Effizienz** des Nahverkehrs weiter gesteigert werden muss. Dadurch kann Geld gespart werden, ohne dass das Angebot leidet.

Ich kann sogar auf ein ganz aktuelles Beispiel verweisen. Heute war der Presse zu entnehmen, dass die **Deutsche Bahn** ab dem 4. April die **Strecke Kiel-Neumünster** übernimmt, die bisher von der NOB bedient wurde. Die NOB erhält im Gegenzug die Strecke Kiel-Eckernförde. Für die Landeskasse bedeutet das eine **jährliche Entlastung** um 150.000 €. Da kann ich nur sagen: Kompliment an die beteiligten Parteien!

Im Wirtschaftsausschuss können wir das Ganze dann sicherlich etwas unaufgeregter diskutieren. Daher bitte ich um Überweisung an den Wirtschaftsausschuss.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Für die SPD-Fraktion hat nun der Herr Abgeordnete Bernd Schröder das Wort.

Bernd Schröder [SPD]:

Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Wenn wir heute über den **Landesweiten Nahverkehrsplan** für Schleswig-Holstein für die Jahre 2008 bis 2012 reden, sollte das auch einmal Anlass sein, über die LVS, über die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein zu sprechen. Schleswig-Holstein hat 1995 als erstes Bundesland eine landesweite Verkehrsservicegesellschaft eingerichtet. Nach 13 ½ Jahren können wir und die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land durchaus Stolz darauf sein, was durch die LVS und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im SPNV und im ÖPNV erreicht wurde.

(Beifall bei SPD und SSW sowie vereinzelt bei CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich darf Ihnen, Herr Weber und Frau Coordes, sowie Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sicherlich, auch Herrn Seyb, im Namen aller hier im Haus Dank für das bisher Erreichte aussprechen.

(Beifall bei SPD und SSW und vereinzelt bei CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Andere Bundesländer sind inzwischen dem erfolgreichen Beispiel Schleswig-Holsteins gefolgt und haben eigene Verkehrsservicegesellschaften eingerichtet. Die wichtigsten **Erfolge der LVS** sind aus dem Landesweiten Nahverkehrsplan ersichtlich. Mehr und zufriedene Fahrgäste, ein funktionierender Wettbewerb auf der Grundlage innovativer Lösungen, Kostensenkungen trotz Leistungssteigerungen, eine Vernetzung von Bus und Bahn, der integrale Taktfahrplan und eine Angebotsverbesserung im SPNV von 19 Millionen Zugkilometer auf 23,55 Millionen Zugkilometer pro Jahr belegen die Erfolge eindrucksvoll. Ein Stationsprogramm mit 22 neuen Stationen, Verkehrsverträge, Imagekampagnen und die Beratung der Kreise runden das Aufgabengebiet ab und machen deutlich, wie ernst wir es in den vergangenen Jahren mit der **Sicherstellung der Mobilität** der Bürgerinnen und Bürgern in unserem Flächenland Schleswig-Holstein genommen haben und mit dem neuen Landesweiten Nahverkehrsplan nehmen.

Die Aussage des Verkehrsministers, dass Nahverkehr als **Standortfaktor** wichtig für unser Land ist, kann nur unterstrichen werden. Gerade für ansiedlungswillige Betriebe ist ein entsprechendes Angebot ein wichtiger Bewertungsfaktor. Nichts ist aber so gut, dass man es nicht noch verbessern kann. Das wollen wir durch eine noch bessere Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr, eine Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifs und des HVV-Tarifs, den ganztägigen Halbstundentakt zwischen Hamburg und Lübeck, die neue Bahnstation in Burg auf Fehmarn im Jahr 2010 und das landesweite Jobticket erreichen.

Im dritten Plan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein im Zeitraum 2008 bis 2012 wird dargelegt, wie der öffentliche Personennahverkehr in den nächsten fünf Jahren weiterentwickelt werden soll. Erfahrungen aus der Aufstellung und Umsetzung der ersten beiden Pläne sind in die Konzeption des neuen Plans einbezogen worden.

Aufgrund eines Gutachten zur Auswirkung des **demografischen Wandels** trifft der Plan streckenbezogene Aussagen zur **Nachfrageentwicklung** bis 2025 und berücksichtigt hierbei auch die Änderung des **Mobilitätsverhaltens** und weiterer Rahmenbedingungen, zum Beispiel im Hinblick auf zukünftige Schulstandorte. Im Mittelpunkt stehen zwei Szenarien zum **zukünftigen Zugangebot**. Im Szenario Fortschreibung steigt die Verkehrsleistung von heute 23,55 Millionen auf 24,26 Millionen Zugkilometer pro Jahr, im Szenario Perspektive auf 28,2 Mil-

(Bernd Schröder)

lionen Zugkilometer pro Jahr. Neben der Angebotsausweitung setzt die LVS in der Planung vor allem auf eine bessere Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr, auf die Weiterentwicklungen des Schleswig-Holstein-Tarifs und auf konsequenten Wettbewerb im Nahverkehr. Wir wollen den Nahverkehr in Schleswig-Holstein weiter ausbauen, um die Herausforderungen des Klimawandels und des demografischen Wandels zu meistern.

Zum **Ausbau des Nahverkehrs** gehört vor allem eine Ausweitung des Angebots, wie sie in der sehr mutigen Variante Perspektive im Nahverkehrsplan beschrieben ist. Diese Variante ist deshalb sehr mutig, weil sie noch nicht vollständig finanziert ist, so dass wir mit allen Nahverkehrsakteuren - das müssen wir im Wirtschaftsausschuss diskutieren, Herr Garg - sowie mit den Kommunen und der Wirtschaft über neue Finanzierungswege sprechen müssen. Wir müssen das diskutieren und neue Lösungen erreichen.

Die **Nachfrage** wird in den kommenden Jahren vor allem auf den **Hauptstrecken** stark zunehmen. Darauf muss der Nahverkehr reagieren, wenn öffentliche Verkehrsmittel dauerhaft eine attraktive **Alternative zum Auto** bieten sollen. Außerdem kann der Nahverkehr bei entsprechenden Angeboten heute noch unerschlossene **Fahrgastpotenziale** erschließen. Es wird bis 2025 mit 25 % mehr Fahrgästen gerechnet, wenn wir die mutige Variante Perspektive des Verkehrsplans umsetzen. Zum Ausbau des Nahverkehrs gehört auch, dass Bahn und Bus noch enger miteinander vernetzt werden. Im Nahverkehrsplan ist die Idee eines **Busliniengrundnetzes** beschrieben. Diese Idee, mit der bessere Anschlüsse zwischen Bahn und Bus erreicht werden sollen, ist völlig richtig. Zum Ausbau des Nahverkehrs gehört auch, dass wir die heutige Organisation des Nahverkehrs weiterentwickeln. Eine transparente Verwendung der Steuermittel ist heute noch nicht überall erreicht, aber nicht nur wegen der neuen EU-Verordnung nötig. Außerdem müssen wir untersuchen, wie wir eventuell einen **Verkehrsverbund der Aufgabenträger** gründen können.

Der Nahverkehr der Zukunft ist nur finanzierbar, wenn wir durch **Wettbewerb** weiter die Effizienz im Bahnverkehr und im Busverkehr steigern. Außerdem müssen sich die Kommunen und die Wirtschaft stärker für den Nahverkehr engagieren, der ein wichtiger Standortfaktor ist. **Private Investoren** können vor allem bei Baumaßnahmen helfen, wichtige Nahverkehrsprojekte zu finanzieren; auch darüber haben wir bereits mehrfach diskutiert.

Die Botschaft des neuen Nahverkehrsplans ist eindeutig. Wir müssen den Nahverkehr weiter modernisieren und ausbauen, um die Herausforderungen des Klimawandels und des demografischen Wandels zu meistern.

(Beifall bei SPD, CDU und SSW)

Nahverkehr muss, kann und wird weiter an Bedeutung gewinnen, wenn wir jetzt gemeinsam die entsprechenden Weichen stellen. Projekte und Maßnahmen dafür stehen im neuen Landesweiten Nahverkehrsplan für Schleswig-Holstein. Wir sollten uns im Wirtschaftsausschuss sehr intensiv den Lösungen zuwenden und diese diskutieren.

(Beifall bei SPD, CDU und SSW)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat nun der Herr Abgeordnete Detlef Matthiessen das Wort.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidentin! Meine verehrten Kolleginnen und Kollegen! Wir behandeln heute den dritten **Landesweiten Nahverkehrsplan** für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein. Vorgelegt wird der Plan vom Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr. Im Wesentlichen vorbereitet wird er aber von der LVS Schleswig-Holstein, der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft. Neben dem Ministerium gebührt daher in besonderer Weise der LVS unser Dank.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die **LVS** erledigt vielfältige Aufgaben im Auftrag des Landes. Es geht um die Ausschreibung und die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs, die Abstimmung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, die Weiterentwicklung des Taktfahrplans und die Weiterentwicklung des landesweiten Tarifs. Weitere Aufgaben sind die Marktforschung, die Imagekampagne „Mein Weg“, das Stationsprogramm Schleswig-Holstein, die Sicherung und Überprüfung der Qualität des SPNV und die Verwaltung der Haushaltstitel für den ÖPNV.

Bei der **Ausschreibung von Schienenverkehrsstrecken** hat Schleswig-Holstein die Nase immer noch weit vorn. Bundesweit sind wir Spitzenreiter. Begonnen wurde das konsequente Ausschreiben von Schienenpersonennahverkehrsstrecken durch die rot-grüne Landesregierung. Der Erfolg gibt uns

(Detlef Matthiessen)

recht. Beim Vergleich der Situationen des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein in den Jahren 1996 und 2007 wird das deutlich. Es fahren jetzt sieben SPNV-Unternehmen auf unseren Strecken, drei Unternehmen mehr als 1996. Die jährliche Fahrleistung ist auf 23,55 Millionen Zugkilometer gestiegen; das sind 23,7 % mehr als 1996.

Wir haben jetzt 168 Bahnhöfe und Stationen, das sind 20 mehr als 1996. Der durchschnittliche Zuschuss beträgt 7,30 € je Zugkilometer. Ab 2010 sind es sogar nur noch 7,06 €. Das sind 29 % weniger als 1996. Durch die Ausschreibungen ist es gelungen, die **Kosten** zu senken und mit neuen Fahrzeugen die **Qualität** sowie die Fahrleistung zu steigern. Das ist eine echte Erfolgsstory für den ÖPNV in Schleswig-Holstein.

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Wir erinnern uns alle noch gut an die Auseinandersetzung mit dem früheren Wirtschaftsminister Austermann, der das **Ostnetz** partout nicht ausschreiben wollte, sondern die Vergabe in einem Interessenbekundungsverfahren regeln wollte. Bei den Sitzungen des Wirtschafts- und des Finanzausschusses ging es hoch her, und Minister Austermann geriet mehrfach in argumentative Bedrängnis. Im Ergebnis hat er sich durchgesetzt, und die DB Regio bekam den Zuschlag. Es bleibt aber bis heute ein schaler Beigeschmack, dass die Vergabe nicht sauber gelaufen ist.

(Beifall des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Nicht umsonst hat die Vergabekammer des Hauses das ganze Vergabeverfahren ausgesetzt beziehungsweise gestrichen. Wir Grüne haben es sehr begrüßt, dass alle Fraktionen nach dem Theater um das Ostnetz wieder auf das bewährte Ausschreibungsverfahren zurückgreifen wollen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der neue Minister Marnette hat folgerichtig verkündet, dass die nächste Vergabe einer SPNV-Strecke wieder mit einer europaweiten Ausschreibung laufen wird. Herr Minister, das ist gut so.

(Beifall des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Der **ÖPNV** hat Zukunft, und er muss politisch und finanziell unterstützt werden. Der **demografische Wandel** und der **Klimawandel** erhöhen die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs. Das Älterwerden

der Gesellschaft eröffnet neue Wachstumschancen für den ÖPNV. Die Bedrohungen des Klimawandels verlangen eine konsequente und ökologisch orientierte Verkehrswende. Nur mit einem attraktiven Angebot des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene und auf der Straße kann der Verkehrsanteil des motorisierten Individualverkehrs zurückgedrängt werden. Die steigende **CO₂-Belastung** aus dem Verkehrsbereich kommt allein aus dem Pkw- und Lkw-Verkehr. Wir Grüne freuen uns, dass in dem jetzt vorgelegten Plan das Projekt der **Stadtregionalbahn** in der **Kieler Region** im Nahverkehrsplan positiv behandelt wird.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es ist aus unserer Sicht das wichtigste kommunale Verkehrsprojekt hier in Schleswig-Holstein. Mit einer modernen Stadtregionalbahn kommen die Menschen schnell und bequem aus der Region direkt in die Innenstadt und - wenn sie wollen - wieder in das Umland. Die Stadtregionalbahn ist als größtes ÖPNV-Projekt vom Land beim **Bundesprogramm** angemeldet worden. Stadt und Land müssen in engem Schulterschluss die Entwicklung und die Finanzierung vorantreiben. Bus und Bahn sind ein gemeinsames System, dessen Angebot in einem Guss weiterentwickelt werden muss. Der Verkehrsraum von Schleswig-Holstein und Hamburg ist als ein gemeinsamer Raum zu entwickeln. Herr Minister, Sie sagten es richtig. Der Landesweite Nahverkehrsplan 2008 bis 2012 wird von uns Grünen in toto unterstützt. Wir sehen allerdings durch das Fehlen eines Konzeptes zum Ausbau eines Metroexpress eine Lücke.

(Zuruf des Abgeordneten Hans-Jörn Arp [CDU])

- Herr Kollege Arp, ich komme dazu. Ich verbinde das mit den interessanten Ausführungen über das **Thema Ökologie und Ökonomie**, die wir mal wieder von Herrn Kubicki genießen durften. Herr Kollege Kubicki, Sie haben gemerkt, wie wir Grüne darauf reagiert haben. Ökonomie und Ökologie sind kein Gegensatz.

(Beifall des Abgeordneten Konrad Nabel [SPD])

Ökonomie hat nur eine Zukunft auf diesem Planeten, wenn ich das einmal pathetisch ausdrücken darf, wenn sie ökologische Belange berücksichtigt.

(Beifall des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Die Natur kann ohne uns leben, aber wir nicht ohne die Natur. Herr Hentschel hat mehrfach auf die

(Detlef Matthiessen)

Ausführungen und Berechnungen von Sir Nicolas Stern hingewiesen, der die ökonomischen Folgewirkungen des Klimawandels berechnet hat. Herr Kubicki, Sie haben den Schlammpeitzger belächelt, der in den Schlammgewässern Schleswig-Holsteins geschützt wird. Sie haben sich sehr darüber amüsiert, dass ein vom Aussterben bedrohter Fisch geschützt werden soll. Ich sage Ihnen aber: Auch im Verkehrsbereich ist die Ökonomie ganz entscheidend darauf abzustellen, dass wir den in Bezug auf den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen günstigsten Verkehrsträger ökonomisch bevorzugen. Hier muss man allgemein sagen: Der öffentliche Personennahverkehr ist im Schienenverkehr in Deutschland insbesondere im Vergleich mit den Geldern, die wir für den Straßenverkehr aufwenden, unterfinanziert.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke Herrn Abgeordneten Matthiessen. - Für den SSW im Landtag hat nun Herr Abgeordneter Lars Harms das Wort.

Lars Harms [SSW]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Neue Rahmenbedingungen rufen veränderte **Finanzierungsmodalitäten** im öffentlichen Nahverkehr hervor. Die Energiekrise und der demografische Wandel erfordern darüber hinaus entsprechende Neujustierungen am Landesweiten Nahverkehrsplan. Der vorliegende Plan greift derartige Veränderungen auf und macht deutlich, wie die Herausforderungen der Zukunft angegangen werden sollen. Demnach soll das **Bahnangebot** insbesondere auf den nachfragestärkeren Linien ausgebaut werden und alle Bahnlinien sollen erhalten bleiben. Weiter soll für den **Busverkehr** ein landesweites Busliniengrundnetz geschaffen werden, das auf die wichtigen Bahnknoten abgestimmt wird, um den **Schienenverkehr** sinnvoll zu ergänzen.

Ich frage mich aber, ob die Sicherung aller **Bahntrassen** wirklich notwendig ist. Hierbei denke ich zum Beispiel in meiner Heimat an die Strecke Flensburg-Niebull. Der Plan macht deutlich, dass perspektivisch eine **Reaktivierung** der Strecke und eine Bedienung im Stundentakt geplant ist, und zwar einhergehend mit Maßnahmen wie Ertüchtigung der Strecke und Bau von fünf Stationen. Wir haben auf der Strecke eine hervorragende Busverbindung, und es stellt sich aus meiner Sicht die Fra-

ge, inwieweit dieses Szenario sinnvoll ist. Mit der Aufrechterhaltung der Trasse sind auch Ausgaben verbunden. Als Stichwort nenne ich den Erhalt der **Trassensicherheit**. Gerade angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen sollten wir uns überlegen, ob wir uns solche Trassen noch leisten wollen, zumal ein guter Ersatz vorhanden ist. Ich glaube, wir müssen hier weniger ideologisch herangehen. Wir sollten den Busverkehr nicht unbedingt gegen den Schienenverkehr ausspielen, sondern genau gucken, was sowohl ökonomisch als auch ökologisch das Sinnvollste ist.

Um die finanziellen Einbußen auch künftig ausgleichen zu können, müssen neue Wege gefunden werden. Die Ausschreibungen von Verkehrsleistungen im Anbieterwettbewerb haben finanzielle Vorteile mit sich gebracht. Die gemachten Erfahrungen sind durchaus positiv, das haben auch schon Vorredner gesagt. Das soll heißen: Dadurch wurden bis 2007 jährlich Einsparungen in Höhe von 25 Millionen € erreicht. Bei Ausschreibungen von Leistungen auch im **ÖPNV** hat sich der SSW immer für die Einhaltung der **Tariftreue** stark gemacht. Bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen dürfen keine Unternehmen den Zuschlag erhalten, die Dumpinglöhne zahlen. Hier sollten wir den Spielraum nutzen, der uns noch zur Verfügung steht. Damit will ich sagen, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, zumindest hohe qualitative Anforderungen zu stellen. So, wie man auch ökologische Standards verlangen kann, so können auch Kriterien zu Komfort und Qualität eingefordert werden.

Weiter steht es jedem Anbietenden zu, zumindest Tarife abzufragen, auch wenn diese nicht vergaberelevant sein können. Weiter glaube ich, wir sollten auf **kommunaler Ebene** darüber nachdenken, **Verkehre** wieder **selbst zu betreiben**, um ordentliche Tarife zahlen zu können und die Qualitätsstandards im ÖPNV zu halten. Dieser Spielraum muss nach unserer Auffassung genutzt werden.

Ich will deutlich sagen, dass der **Landesweite Nahverkehrsplan** durchaus gute Ansätze aufzeigt, um die Herausforderungen wie Klimawandel, steigende Energiepreise oder demografische Entwicklung aufzugreifen. Gerade als SSW sind wir der LVS durchaus dankbar für die Arbeit, die in den vergangenen Jahren geleistet wurde.

Das, was wir im Landesweiten Nahverkehrsplan nachlesen können, liest sich natürlich ein bisschen wie ein Wunschkatalog. Ich sage nicht, dass das, was dort beschrieben ist, utopisch ist, aber ich glaube, die größte Herausforderung für das Land wird es sein, die Unwägbarkeiten der **Finanzmittel** si-

(Lars Harms)

cher einschätzen zu können. Wir können feststellen, dass die Mittel begrenzt sind und dass wir für uns in der Politik die richtigen Prioritäten setzen müssen. Hierfür ist der Landesverkehrsplan eine gute und wichtige Planungsgrundlage. Der Kollege Garg hat es schon gesagt. Allerdings erfahren wir nicht, was die am Beteiligungsverfahren zum LNVP gefragten Institutionen und Unternehmen zu den niedergelegten Planungen gesagt haben.

Ich habe den Eindruck, dass auch dieser Bericht deutlich macht, dass der Landtag die Entscheidungskompetenz an sich ziehen sollte, weil uns die Landesregierung anscheinend freiwillig nicht genau über diese Tatsachen informieren will. Um politisch entscheiden zu können, brauchen wir auch die Antworten der Beteiligten auf Fragen, zur Finanzierung und zur Ausrichtung eines Landesweiten Nahverkehrsplans. Die FDP hat danach gefragt. Bisher sind uns die Antworten vorenthalten worden. Das ist nicht in Ordnung und muss im Wirtschaftsausschuss auf jeden Fall korrigiert werden. Das sollte im Übrigen auch das Parlamentsverständnis der Großen Koalition sein.

Der Plan ist also noch nicht abgehakt. Wir müssen ihn vielmehr im Wirtschaftsausschuss, auch anhand der Antworten, die andere Beteiligte gegeben haben, intensiv diskutieren und feststellen, was für uns wichtig ist, wo wir Prioritäten setzen und in welchen Projekten es möglicherweise Nachbesserungen geben kann. Hierin besteht jetzt die wichtige Aufgabe.

(Beifall beim SSW und des Abgeordneten Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herr Abgeordneten Lars Harms. - Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Es ist beantragt worden, den Bericht der Landesregierung, Drucksache 16/2449, dem Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung zu überweisen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 12 auf:

Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Landesbesoldungsgesetzes und des Beamtenversorgungsgesetzes - Überleitungsfassung für Schleswig-Holstein - (Besoldungs-

und Versorgungsanpassungsgesetz 2009/2010 - BVAnpG 2009/2010)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 16/2553

Bericht und Beschlussempfehlung des Finanzausschusses
Drucksache 16/2578

Ich erteile dem Berichterstatter des Finanzausschusses, Herrn Abgeordneten Günter Neugebauer, das Wort.

Günter Neugebauer [SPD]:

Ich darf Ihnen mitteilen, dass wir konstruktiv, wie wir es gewohnt sind, einen einstimmigen Beschluss herbeigeführt haben. Wir empfehlen dem Parlament, diesem Beschluss zu folgen. Im Übrigen verweise ich auf die Vorlage.

(Beifall)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. - Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Das ist nicht der Fall. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt die Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung, Drucksache 16/2578. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe sodann noch auf:

Sammeldrucksache über Vorlagen gemäß § 63 Abs. 1 a der Geschäftsordnung des Schleswig-Holsteinischen Landtags

Drucksache 16/2569

Wir werden diese Tagesordnungspunkte, für die eine Aussprache nicht vorgesehen ist, eine Gesamtabstimmung durchführen, vorausgesetzt, niemand von Ihnen widerspricht. - Es widerspricht niemand.

Die Tagesordnungspunkte mit den entsprechenden Voten der Ausschüsse und der Fraktionen entnehmen Sie bitte der Ihnen vorliegenden Sammeldrucksache.

Wer mit der Übernahme der Empfehlungen entsprechend der Sammeldrucksache 16/2569 einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Empfehlungen sind übernommen worden.

(Vizepräsidentin Ingrid Franzen)

Meine Damen und Herren, ich darf Ihnen am Schluss dieser Tagung bekannt geben, dass die nächste, die 42. Tagung des Landtags - es ist eine außerordentliche Tagung - am Freitag, dem 3. April 2009, um 13 Uhr stattfinden wird.

Genießen Sie den Sonnenschein, solange wir ihn noch haben!

Ich schließe die Sitzung.

Schluss: 13:34 Uhr