



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

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 5. Sitzung

am Mittwoch, dem 8. November 2017, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Vorsitzender
Hartmut Hamerich (CDU)
Andreas Hein (CDU)
Klaus Jensen (CDU)
Lukas Kilian (CDU)
Thomas Hölck (SPD)
Kerstin Metzner (SPD)
Kai Vogel (SPD)
Christopher Vogt (FDP)
Volker Schnurrbusch (AfD)
Flemming Meyer (SSW)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zum sechsspurigen Ausbau der Rader Hochbrücke	5
2.	Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zu den Problemen auf der Marschbahnstrecke zwischen Sylt und Elmshorn	8
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/238	
3.	Keine Übertragung der Verwaltung der Bundesstraßen an den Bund	13
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/66	
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/95	
a)	Präsentation der Ergebnisse der Untersuchung der bei der Unternehmensberatung KPMG durch die Landesregierung in Auftrag gegebene Studie	13
	Umdruck 19/299	
b)	Mündliche Anhörung zu den o. g. Vorlagen	13
4.	Vorstellung des Projektes NEW 4.0	21
5.	Tariftreue bei eigenwirtschaftlichen Verkehren sichern	22
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/15	
6.	Überholverbot für Lkws auf der A 7	23
	Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/12 (neu)	
	Stauvermeidung auf Schleswig-Holsteins Autobahnen	23
	Änderungsantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/36	
7.	Gebührenfreie Meisterprüfung ermöglichen und Meistergründungsprämie schaffen	24
	Alternativantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/271	

8.	Verschiedenes	25
9.	Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zum Ausbau der A 7 Richtung Hamburg	26

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zum sechsspurigen Ausbau der Rader Hochbrücke

hierzu: Anlage 1 zu dieser Niederschrift

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Dr. Buchholz, verleiht seiner Hoffnung Ausdruck, durch den Bericht für etwas Beruhigung zu diesem Thema zu sorgen. Aus seiner Sicht begrüßten alle Akteure im Wirtschaftsausschuss den sechsspurigen Ausbau der Brücke. Sein Haus versuche mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln, etwa durch Planungszeitpuffer, Verzögerungen im Bauverlauf zu vermeiden, sodass es nicht zur Situation einer Abgängigkeit des alten Brückenbauwerks vor der Errichtung einer neuen Brücke kommen werde.

Durch die Entscheidung für den sechsspurigen Ausbau sei ein Verzug von etwa sechs Monaten mit Blick auf die notwendigen Umplanungen eingetreten. Der Einschätzung der Lebensdauer einer Brücke liege ein rechnerisches Prognoseverfahren zugrunde. Dieser minimale rechnerische Wert betrage bei Berücksichtigung des derzeitigen Zustands der Brücke etwa zwölf Jahre. Parallel dazu würden Untersuchungen an der Brücke vorgenommen und etwa nicht sauber ausgeführte Schweißnähte durch eine Stützung der Stahlkonstruktion verstärkt. Mit weiteren Maßnahmen werde versucht, eine Stützung des Brückenbauwerks zu erreichen. DEGES, LBV und die Fachabteilung des Ministeriums seien felsenfest davon überzeugt, dass derzeit alles getan werde und dass so geplant werde, dass keine solche Beeinträchtigung des bisherigen Zeitplans statfinde, dass durch eine Abgängigkeit der Brücke Verkehre lahmgelegt würden.

Der Gesehen-Vermerk des Bundes werde bis Ende 2018 erwartet und stelle den nächsten Meilenstein dar. Daran werde sich unmittelbar das Planfeststellungsverfahren anschließen. Eine enge Abstimmung der Zeitschiene sei sichergestellt.

Die Aufgaben der DEGES beständen hierbei in der Planung der Rader Hochbrücke und in der Überwachung der Realisierung, so Herr Rothe, DEGES. Er zeige sich im Übrigen erfreut

über die Entscheidung des Bundes zur Rader Hochbrücke. Für das Bauprojekt habe die DEGES in Abstimmung mit Bund und Land ein Risikomanagement in einer frühen Projektphase eingeführt. Dabei sei auch eine mögliche Änderung des Querschnitts in Betracht gezogen worden. Die vom Minister erwähnten sechs Monate stellten den in der Entwurfsplanung hierfür vorgesehenen Puffer dar. Weitere Puffer werde es bei der Planfeststellung und bei der Bauvorbereitung geben. Aus heutiger Sicht könne er trotz der Umplanungen keine Gefahr mit Blick auf das Jahr 2026 als prognostischen Zeitpunkt erkennen. Zunächst werde ein Bauwerk auf der östlichen Seite der vorhandenen Brücke errichtet, danach werde die bestehende Brücke abgebrochen, sodann werde die zweite Hälfte der neuen Brücke errichtet.

Die zeitlichen Abläufe könnten anhand des Handouts (siehe Anlage 1 zu dieser Niederschrift) nachvollzogen werden. Die grundsätzliche Konstruktion des Brückenbauwerks werde nicht geändert. Im Vergleich zum bisherigen vierstreifigen Querschnitt werde sich nun auf jeder Seite eine Verbreiterung von 2 m einstellen. Bisherige Untersuchungen etwa zum Baugrund könnten für weitere Planungsstufen verwendet werden. Im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Rendsburg und der Anschlussstelle Büdelsdorf müssten Kartierungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung, für die Artenschutzfachbeiträge und für die Aufstellung der landschaftspflegerischen Begleitplanung nachgeholt werden.

Die Haushaltsunterlage solle im nächsten Frühjahr durch das Land Schleswig-Holstein beim Bund eingereicht werden. Geplant sei, das Planfeststellungsverfahren Anfang 2019 zu eröffnen. In der Phase der Baurechtsschaffung könne es zu Klagen kommen. Entsprechende Verzögerungen seien unvorhersehbar, aber zumindest teilweise in die Planungen eingeflossen. In der Endphase der Baurechtsplanung werde mit der Ausführungsplanung begonnen. Bauvorbereitende Maßnahmen würden ergriffen, sodass mit Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses die Veröffentlichung der Bauleistungen erfolgen werde. Er rechne fest damit, Anfang 2023 mit dem Bau beginnen zu können. Die Nutzung von Fertigteilen werde im Übrigen zu einer zügigen Fertigstellung der Fahrbahntafel führen.

Auf die Frage des Abg. Vogel nach Gesprächen mit den Bewohnern der Rader Insel antwortet Minister Dr. Buchholz, sein Haus befinde sich selbstverständlich im Dialog mit den Beteiligten. Im Übrigen sei der Staatssekretär in der Region stark verwurzelt, weshalb das Ministerium die Verhältnisse vor Ort und die beteiligten Personen sehr gut kenne. Er sei guter Hoffnung, dadurch Klagen verhindern zu können.

Auf die Nachfrage des Abg. Hölck zum zeitlichen Ablauf des Bauverfahrens erläutert Minister Dr. Buchholz, der Querschnitt gewährleiste eine vierstreifige Nutzung der Brücke während der gesamten Bauphase - zweistreifig in jede Richtungsfahrbahn verschwenkt und gegebenenfalls begleitet mit Temporeduzierungen.

2. **Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zu den Problemen auf der Marschbahnstrecke zwischen Sylt und Elmshorn**

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)
[Umdruck 19/238](#)

hierzu: Anlage 2 zu dieser Niederschrift

Unter Hinweis auf die Aussage des Ministers nach der letzten Ausschusssitzung, alles sei in Sachen Marschbahn auf einem guten Weg, macht Abg. Vogel auf die Proteste der letzten Wochen vor Ort aufmerksam, die dieser Aussage entgegenstünden. Seit letztem Sommer kenne man die Probleme mit den Kupplungen; Verschiebungen hätten zu einem geplanten Ende der Arbeiten im Spätsommer geführt. Er halte es nicht für einen Erfolg, zunächst ein Zeitfenster zu öffnen, um dann „ganz hinten am Zeitfenster zu hängen“.

In der letzten Ausschusssitzung habe der Minister auf Anfrage mitgeteilt, es gebe keine Probleme mit den Motoren, vielmehr machten die Radumläufe Schwierigkeiten. Er, Vogel, habe jedoch im Vorfeld von Problemen mit den Motoren gehört. Einige Tage nach der Sitzung hätten Zeitungen von Problemen mit den Motoren berichtet. Zwei Tage nach der Ausschusssitzung, am 6. Oktober 2017, habe der Kreistag Nordfriesland eine Resolution zu den Problemen auf der Marschbahnstrecke gefasst.

Mitte Oktober 2017 hätten Proteste von Bürgerinnen und Bürgern sowie Pendlerinnen und Pendlern im Bereich Klanxbüll stattgefunden. Einzelne Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hätten laut der Berichterstattung des NDR inzwischen aufgrund der Probleme mit der Bahn ihre Jobs auf Sylt gekündigt. Die heutige Befassung des Ausschusses solle dazu dienen, im Gegensatz zu den Informationen in der letzten Ausschusssitzung nun ehrliche Planungen vorgestellt zu bekommen.

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Dr. Buchholz, führt aus, er halte das einjährige Jubiläum des Schienenersatzkonzepts für traurig und für kein Ruhmesblatt. Das Ersatzkonzept sehe den Einsatz eines aus alten und bundesweit zusammengeliehenen Wagen bestehenden Fuhrparks vor. Er finde, die Nutzung dieser Wagen stelle für die Beteiligten eine Zumutung dar.

Heute sei zudem der Zugverkehr in der Verlängerung der Strecke Westerland–Niebüll Richtung Itzehoe durch einen Oberleitungsschaden bei Elmshorn unterbrochen worden. Ein sol-

ches Ereignis könne mannigfaltige Ursachen haben, habe aber mit dem Ersatzkonzept nichts zu tun. Er spreche sich dafür aus, nüchtern mit den Fakten umzugehen und nach den unterschiedlichen Ursachen für Verspätungen zu differenzieren.

Ab dem 13. November 2017 werde das Ersatzkonzept der DB Regio zwischen Westerland und Hamburg Geschichte sein. Schon heute würden 13 von 15 Zügen mit komplett reparierten Kupplungen eingesetzt. Die noch fehlenden beiden Züge stünden ab kommendem Montag zur Verfügung. Für den ab 10. Dezember 2017 geltenden Winterfahrplan sollten ohnehin zehn Züge ausreichen. Dieses Ende des Ersatzkonzeptes löse indes noch nicht alle auf der Strecke vorhandenen Probleme, etwa mit der Instandsetzung von Lokomotiven. Auch weiterhin werde daher Geduld benötigt. Er halte das Vorgehen für richtig, Züge aus dem Verkehr zu ziehen, solange man nicht gewusst habe, worin der Schaden bestehe und wie er behoben werden könne. Ein Kupplungsriß stelle im Übrigen keine Lappalie dar, sondern könne zu Verletzten und Toten führen. Ein Gutachten des TÜV Süd habe im Frühjahr 2017 das Ergebnis erbracht, dass die Kupplungen repariert werden könnten und müssten. Die weiteren Ergebnisse des Gutachtens stünden für November 2017 zu erwarten. Daraus werde hervorgehen, wie lange die Kupplungen eingesetzt werden könnten. Alle bisherigen Anhaltspunkte sprächen für einen normalen Nutzungszeitraum der Kupplungen mit Hauptuntersuchungen im Abstand von acht Jahren.

15 Bombardier-Lokomotiven der Baureihe 245 müssten bis September 2018 nacheinander eine Rollkur durchlaufen und überarbeitet werden. Bislang habe die DB Regio sechs Lokomotiven einer Rollkur unterzogen. Diese täten ihren Dienst seitdem deutlich verlässlicher und stabiler. Weiterhin setze die DB Regio Leihlokomotiven zur Aufrechterhaltung des Betriebs ein. Er habe kürzlich anfragen lassen, ob der Einsatz weiterer Leihlokomotiven möglich sei, um Zugausfälle aufgrund der Durchführung der Rollkuren zu vermeiden.

Derzeit stelle sich die Lage auf der Strecke für das Ministerium als relativ stabil dar. Anhand einer Grafik (siehe Anlage 2 zu dieser Niederschrift) erläutere der Minister sodann die Ausfallquote der Züge von Niebüll nach Westerland. In seiner Oktobersitzung habe der Ausschuss ausgiebig über erhebliche Beeinträchtigungen durch Flachstellen gesprochen, weil ein Instandhaltungswerk in Hamburg nicht greifbar gewesen sei und Züge in Hannover hätten instandgesetzt werden müssen. Das Flachstellenproblem und Probleme mit den Lokomotiven hätten zu Zugausfällen zwischen dem 16. September 2017 und dem 14. Oktober 2017 geführt. Die erheblichen Zugausfälle an zwei Tagen nach dem 14. Oktober 2017 könn-

ten einerseits mit Sturmschäden und andererseits mit der Zugbesetzung in Klanxbüll erklärt werden.

In der letzten Ausschusssitzung habe er seiner Hoffnung Ausdruck verliehen, dass bald alle Züge einsatzbereit seien. Das werde am kommenden Montag der Fall sein. Auch das Thema „Rollkuren“ habe er in der letzten Ausschusssitzung angesprochen. Eine Pünktlichkeitsquote von nur 70 Prozent hielten weder er noch DB Regio noch NAH.SH für akzeptabel. Weiterhin werde an Verbesserungen gearbeitet, jedoch müsse auch weiter mit Engpässen aufgrund der Instandsetzung der Lokomotiven gerechnet werden.

Eine wirkliche Verbesserung auf der Marschbahnstrecke werde es jedoch nur durch einen zweigleisigen Ausbau zwischen Niebüll und Westerland geben. Durch die Eingleisigkeit an mehreren Stellen der Strecke und durch die dichte Taktung führe jedes Problem zu einer massiven Verspätungssituation.

Auf die Frage des Abg. Hölck nach den Wagenparks antwortet Herr Wewers, NAH.SH, auch nach Montag blieben 30 Ersatzwagen vorläufig im Lande. Für den Einsatz im Rahmen des Winterfahrplans benötige man nur zehn Wagenparks.

Dem Abg. Vogel antwortet der Minister auf dessen Frage zu den kurz- und mittelfristigen Problemen bei Lokomotiven und Flachstellen, das Thema „Flachstellen“ komme im Herbst immer auf. Durch die Nutzung von Instandhaltungswerken in der Nähe von Hamburg stelle der Umgang mit diesem Thema normalerweise kein Problem dar. In diesem Jahr sei ein Instandhaltungswerk ausgefallen, was Umwege bis zu einem Instandhaltungswerk in der Nähe von Hannover nach sich gezogen habe, und so sei das Problem entstanden. Auch zukünftig könnten Instandhaltungswerke im Norden ausfallen. Das habe jedoch nichts mit dem Ersatzkonzept zu tun. Natürlich gebe es Probleme mit Lokomotiven, an denen der Hersteller Bombardier die Schuld trage. Mit Rollkuren werde versucht, einen deutlich stabileren Betrieb zu gewährleisten.

Herr Wewers, NAH.SH, ergänzt, bei den in Rede stehenden Lokomotiven handele es sich um die besten derzeit in Deutschland verfügbaren Dieselloks von Bombardier aus Kassel. Der Ausschuss habe sich vor zwei Jahren mit den entsprechenden Beschaffungsvorgängen befasst. Die eingesetzten vier Baumaschinenmotoren pro Lok hielten den hohen Laufleistungen an der Westküste nicht stand. Der Normalbetrieb erfordere den Einsatz von zehn Loko-

motiven. Die Deutsche Bahn AG habe 15 Lokomotiven regelmäßig im Einsatz und verfüge derzeit über zwei Reservelokomotiven von Vossloh und vom Autozug Sylt. Das reiche für den Normalbetrieb völlig aus. Das Ersatzkonzept laufe am Montag aus und werde durch den Regelbetrieb ersetzt.

Der Minister dankt dem Abg. Vogel für kreative Vorschläge wie die Freigabe der Nutzung von IC und Sylt Shuttle von und nach Sylt. Das Ministerium habe viele Möglichkeiten mit den Beteiligten erörtert. Der Minister spreche sich dafür aus, Vorschläge nicht an ihrem Symbolwert, sondern an ihrem Nutzen für Pendlerinnen und Pendler zu bemessen. So sei die Freigabe von bestimmten ICs mit der Pendlerinitiative besprochen worden, die diese aufgrund der unpassenden Zeiten für Pendlerinnen und Pendler jedoch zurückgewiesen habe. Sein Haus sei jedoch dem Vorschlag gefolgt, stattdessen den Sylt Shuttle plus an bestimmten Nachmittagszeiten freizugeben. Den SPD-Vorschlag, einen Bus auf dem Sylt Shuttle zu transportieren, halte er für nicht praktikabel, weil Zeiten für Be- und Entladen sowie Fahrzeiten für Pendler zu lange ausfielen.

Abg. Hölck macht darauf aufmerksam, dass ein zweigleisiger Ausbau der Strecke an den kaputten Kupplungen und Waggons nichts geändert hätte. Er halte den Umgang mit dem eingesetzten Material für ein Armutszeugnis für die DB und fordere dazu auf, sich Gedanken über die Qualität des von der Industrie verkauften Materials zu machen, um ähnliche Probleme für die Zukunft auszuschließen. - Der Minister widerspricht dem Abg. Hölck, die Zweigleisigkeit hätte trotz der Schäden an den Anhängerkupplungen etwas bewirkt. Denn Störungen führten bei Eingleisigkeit dazu, alle Taktungen durcheinanderzubringen. Das wäre bei Zweigleisigkeit nicht in dem Maße der Fall gewesen.

Abg. Vogel merkt an, den Pendlerinnen und Pendlern sei die Diskussion, wer die Schuld an den Problemen trage, egal. Er halte die Freigabe aller ICs indes für eine Verbesserung der Wahlmöglichkeiten der Pendlerinnen und Pendler - nicht zuletzt mit Blick auf die Flexibilität. Da Pendler sich derzeit auf erheblich längere Fahrzeiten einstellten, könnte auch der Einsatz von Bussen auf dem Sylt Shuttle etwas bringen.

An den Problemen beim Syltverkehr werde derzeit konsequent gearbeitet, so Abg. Vogt. Der Empörung der SPD-Fraktion bedürfe es daher nicht. Unsinnige Vorschläge müsse man auch als solche benennen dürfen. Er könne sich noch gut an die entsprechende Anhörung und daran erinnern, dass die alte Landesregierung dem Dienstleister den Zuschlag erteilt habe,

obwohl damals auch andere Möglichkeiten existiert hätten. Die SPD kritisiere mithin eigene Entscheidungen.

Seit dem Amtsantritt der neuen Landesregierung habe sein Haus den Dialog mit den Pendlern noch verstärkt, so Minister Dr. Buchholz. Alle geäußerten Wünsche, die diese „zwingend auf der Brust“ gehabt hätten, seien inzwischen umgesetzt worden. Das habe jedoch noch nicht zu superstabilen Verkehren geführt. Es sei bereits unter der alten Landesregierung versucht worden, Busse aufs Shuttle zu verladen. Dabei habe sich herausgestellt, wie unsinnig dieses Vorgehen gewesen sei. Der nochmalige Vorschlag zu demselben Vorgehen mache dieses nicht attraktiver. Im Winter führen drei ICs nach Sylt, die die Insel um die Mittagszeit erreichten, was er für nichts sonderlich attraktiv für Pendlerinnen und Pendler halte. Alle Beteiligten täten das ihnen Mögliche, um die Situation zu verbessern.

3. **Keine Übertragung der Verwaltung der Bundesstraßen an den Bund**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/66](#)

Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

[Drucksache 19/95](#)

(überwiesen am 20. Juli 2017)

hierzu: [Umdrucke 19/237](#), [19/243](#), [19/253](#), [19/256](#), [19/257](#), [19/258](#),
[19/299](#), [19/376](#)

a) **Präsentation der Ergebnisse der Untersuchung der bei der Unternehmensberatung KPMG durch die Landesregierung in Auftrag gegebene Studie**

[Umdruck 19/299](#)

b) **Mündliche Anhörung zu den o. g. Vorlagen**

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Dr. Buchholz, führt ein, nach Übernahme der Regierungsverantwortung habe sich die neue Landesregierung dafür ausgesprochen, die wesentlichen Entscheidungsfaktoren für den Umgang mit den Bundesstraßen herauszuarbeiten, und eine Nutzwertanalyse bei KPMG in Auftrag gegeben. Die Art der Gewichtung der herausgearbeiteten Einflussfaktoren stelle eine subjektive Entscheidung dar. Weiterhin seien auch Kostenüberlegungen eingeflossen.

Dem Wunsch der SPD-Fraktion nach vorheriger Überlassung der Materialien habe er nicht entsprochen, da er diese für erläuterungsbedürftig halte, jedoch biete er an, nach der Diskussion im Ausschuss die zugrunde liegenden Datensätze zur Verfügung zu stellen ([Umdruck 19/299](#)).

Herr Wiegand, KPMG, erläutert einfühend, KPMG gebe mit der erstellten Nutzwertanalyse keine Entscheidung vor, sondern biete vielmehr eine Möglichkeit an, vor dem Hintergrund unterschiedlicher Gewichtungen eine politische Entscheidung zu treffen.

Herr Rönnau, KPMG, erläutert die Schwerpunkte der Nutzwertanalyse Bundesstraßen anhand einer PowerPoint-Präsentation ([Umdruck 19/299](#)). Mit Blick auf die Präsentation betone

er, dass die Bewertung der beiden Handlungsoptionen von KPMG und die Gewichtung durch die Fachabteilung des Wirtschaftsministeriums unter Moderation von KPMG vorgenommen worden sei.

Minister Dr. Buchholz ergänzt, das Kriterium „Personal“ werde von KPMG mit Blick auf die Verfügbarkeit qualifizierten Personals in der Zukunft behandelt. KPMG berücksichtige die Situation und Interessen der Beschäftigten indes nicht, weshalb dies zusätzlich betrachtet werden müsse.

KPMG habe nicht realisierte Einsparungen in Höhe von etwa 11 Millionen Euro für den Fall angenommen, dass das Land die Verwaltung der Bundesstraßen behalte. Das Finanzministerium habe diese Zahl in Absprache mit dem Wirtschaftsministerium geprüft (Folie 16 in [Umdruck 19/299](#)). Im ermittelten Betrag von 10,34 Millionen Euro seien Synergieverluste nicht enthalten. Allein mit Blick auf den Winterdienst spreche der LBV über eine Größenordnung von 800 000 Euro; zu dieser Zahl könne der Minister derzeit noch keine Ausführungen machen.

Nur bei starker Gewichtung des Kostenfaktors ergebe sich also die Empfehlung einer Abgabe der Verwaltung der Bundesstraßen an den Bund.

Auf die Frage der Abg. Metzner zu den von KPMG geschätzten beziehungsweise vom Ministerium ermittelten Kosten antwortet Minister Dr. Buchholz, die von KPMG vorgenommene Schätzung habe das Finanzministerium überprüft und habe dabei einen geringeren als den geschätzten Betrag ermittelt.

Minister Dr. Buchholz sagt darüber hinaus zu, den der Stellen- und Kostenermittlung Bundesstraßen (Folie 16 in [Umdruck 19/299](#)) zugrunde liegenden Vermerk dem Ausschuss zukommen zu lassen, um so einer Bitte des Abg. Voß zu entsprechen.

Dem Abg. Hölck erläutert Minister Dr. Buchholz, bei dem Posten „Nicht-Investitionen“ handle es sich um Betriebsmittel.

Auf die Bitte des Abg. Dr. Tietze nach näheren Erläuterungen zu Synergien beim Winterdienst erläutert Minister Dr. Buchholz, dass der Landesbetrieb Straßenbau von zusätzlichen

Kosten bei der Abgabe der Bundesstraßenverwaltung ausgehe. So müssten mit Blick auf den Winterdienst etwa Gerätschaften doppelt vorgehalten werden. Wenn einer der Beteiligten den Winterdienst als Dienstleistung für den anderen erbringe, müssten Kosten angesetzt werden. Synergieverluste würden bei Abgabe der Verwaltung der Bundesstraßen eintreten.

Vom Abg. Vogel nach dem Kriterium der qualifizierten Fachkräfte befragt, antwortet Herr Rönna, KPMG, die Suche nach qualifizierten Kräften für diesen Bereich erübrige sich, wenn Schleswig-Holstein die Verwaltung der Bundesstraßen abgebe.

Auf die Frage des Abg. Voß nach dem schwindenden Einfluss des Landes antwortet Herr Rönna, KPMG, derzeit lägen Planung und Steuerung von Bauvorhaben sowie sämtliche Erhaltungsmaßnahmen in der Hand des Landes. Bei der Priorisierung könne das Land daher sehr flexibel vorgehen. Bei einer Abgabe würde sich das Land dieser Möglichkeiten entäußern. Auch die Daten über den Straßenzustand lägen derzeit beim Land vor, was bei einer Verwaltung durch den Bund nicht oder nicht zeitnah der Fall sein könnte, weshalb auch die Informationshoheit einen wesentlichen Punkt darstelle. - Auch Herr Wiegand, KPMG, und Minister Dr. Buchholz sehen die Gefahr, dass bei einer Abgabe an eine Infrastrukturgesellschaft die Priorisierungsmöglichkeiten des Landes - etwa bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans - entfielen.

Den Abg. Hölck und Abg. Holowaty antwortet Minister Dr. Buchholz, selbst bei einer Abgabe der Bundesstraßenverwaltung stehe die Überlebensfähigkeit des LBV völlig außer Frage, da mindestens die Verwaltung der Landes- und Kreisstraßen gewährleistet werden müsse. Bei einer Abgabe der Bundesstraßenverwaltung stünden weniger Personal und damit auch weniger Know-how zur Verfügung. Auch bestehe die Gefahr, nur noch weniger qualifiziertes Personal gewinnen zu können, da dieses sich eher bei größeren Behörden bewerben werde. - Die Abg. Metzner entgegnet, bei einer Angleichung der Löhnung in Schleswig-Holstein an die des Bundes stelle sich die Frage des Wegzugs von Personal nicht oder zumindest anders.

Herr Rönna, KPMG, weist auf die Beschränkung des Untersuchungsauftrags und darauf hin, dass sich ein zweites Projekt von KPMG zum LBV etwa mit der Gestaltung der Übergangsphase bei Abgabe der Autobahnen sowie mit dem LBV nach einer solchen Abgabe befasse, um dessen Schlagkraft für die verbliebenen Bereiche sicherzustellen. Mit Blick auf die Gewinnung qualifizierten Personals gebe es zum Beispiel mit dem Bund neue Konkur-

renten am Markt, weshalb KPMG diesen Faktor nicht bewertet habe. Weiterhin könne man eine starke Zunahme der Nachfrage nach Ingenieuren insbesondere im Norden Deutschlands in den letzten Jahren feststellen. Unter gegebenen Voraussetzungen halte er es für schwierig, qualifiziertes Personal zu rekrutieren. - Abg. Hölck erinnert daran, dass sich die Konkurrenz um qualifiziertes Personal nicht sofort bei der möglichen Übertragung einstelle. Er sehe insbesondere die Gefahr, dass LBV-Mitarbeiter zu den Kommunen wechselten, da es dort derzeit viele offene Stellen mit besserer Bezahlung gebe. Er halte das derzeitige Gehaltsgefüge des LBV im Übrigen für nicht zukunftsfähig.

Dem Abg. Dr. Tietze antwortet Minister Dr. Buchholz, die Frage, ob eine Bundesinfrastrukturgesellschaft möglicherweise die Durchführung von Projekten in eigener Verwaltung priorisieren werde, könne der Gutachter nicht beantworten, ohne zu spekulieren. Daher sei man der Frage nachgegangen, ob anderen Bundesländer planten, ihre Bundesstraßen abzugeben. Das sei zwar der Fall, jedoch handele es sich dabei nicht um Flächenländer. Nur das Flächenland Thüringen prüfe ernsthaft, die Bundesstraßen abzugeben. In allen übrigen Flächenländern gebe es Tendenzen beziehungsweise Entscheidungen, die Auftragsverwaltung der Bundesstraßen zu behalten.

b) Mündliche Anhörung

Keine Übertragung der Verwaltung der Bundesstraßen an den Bund

Antrag der Fraktion der SPD

Drucksache 19/66

Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜ-NEN und FDP

Drucksache 19/95

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände

Carsten Schreiber

Carsten Schreiber bringt zum Ausdruck, er sehe die Position der kommunalen Landesverbände durch die Präsentation von KPMG gestärkt. In der Tendenz teilten die kommunalen Landesverbände die darin aufgeworfenen Fragen: Es gehe um die Frage, ob das Land ein bedarfsgerechtes Straßennetz erhalte oder 9 bis 10 Millionen € einspare, dafür aber auf Gestaltungsmöglichkeiten verzichte. Die Arbeitsgemeinschaft spreche sie gegen eine Abgabe der Bundesstraßen aus; er verweise insofern auf die bereits bekannten Argumente.

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein

Torsten Conradt

[Umdruck 19/257](#)

Torsten Conradt trägt die schriftliche Stellungnahme des LBV, [Umdruck 19/257](#), vor.

Gesamtpersonalrat Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein

Ralf Wrobel

[Umdruck 19/256](#)

Für den Gesamtpersonalrat des LBV erinnert Ralf Wrobel an verschiedene Einsparkonzepte der letzten Jahre und deren Auswirkungen auf den LBV. Durch Mehrarbeit und großes Engagement der Kolleginnen und Kollegen habe man in der Vergangenheit einige große Herausforderungen bewältigen können. Sodann stellt er die Kernpunkte der Stellungnahme des Gesamtpersonalrats, [Umdruck 19/256](#), vor. Zur Situation in Thüringen merkt er an, Thüringen habe die Landesstraßen vor vielen Jahren privatisiert, während die schleswig-holsteinischen Landes- und Kreisstraßen weiterhin dem Land gehörten. Der Gesamtpersonalrat spreche sich für einen Verbleib der Verwaltung der hiesigen Bundesstraßen beim Land Schleswig-Holstein aus.

**Fachgewerkschaft der Straßen- und Verkehrsbeschäftigten,
Verband deutscher Straßenwärter, Landesverband Schleswig-Holstein**

Marco Bibow

[Umdruck 19/253](#)

Marco Bibow unterstreicht das Interesse der Beschäftigten des LBV an diesem Thema, die zahlreich der heutigen Diskussion im Ausschuss beiwohnten. Sodann trägt er die schriftliche Stellungnahme der Fachgewerkschaft der Straßen- und Verkehrsbeschäftigten, [Umdruck 19/253](#), vor.

Ver.di Bezirk SH Nordost

Matthias Pietsch

[Umdruck 19/243](#)

Zunächst merkt Matthias Pietsch an, dass er auch den DGB Nord in dieser Anhörung vertrete. Danach führt er in die Kernpunkte der Stellungnahme von ver.di, [Umdruck 19/243](#), an. Dabei unterstreicht er, die derzeitigen Diskussionen über eine Abgabe der Auftragsverwaltung wirkten stark demotivierend auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBV. Viele befänden sich derzeit „auf dem Absprung“, weshalb er mit Blick auf die Planungssicherheit der Beschäftigten eine möglichst rasche Entscheidung empfehle. Im Übrigen habe er gestern erfahren, dass sich die Planungen zur Infrastrukturgesellschaft des Bundes noch längst nicht in trockenen Tüchern befänden und der angestrebte Zeitpunkt 2021 aus heutiger Sicht nicht gehalten werden könne. Dies bitte er, bei der Entscheidungsfindung zu bedenken. Bei einer Abgabe der Auftragsverwaltung werde es zu erheblichen Unterschieden bei der tariflichen Entlohnung der Landes- und Bundesbeschäftigten kommen, die mitunter auf demselben Fahrzeug ihren Dienst täten. Um weitere Unruhen in der Belegschaft zu vermeiden, müsse auch dieses Problem gelöst werden.

Auf die Fragen des Abg. Kilian nach Wegbewerbungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LBV, des Abg. Vogel nach unterschiedlicher Bezahlung und des Abg. Dr. Tietze nach einer Erfassung von Wechseln der Arbeitsstellen antwortet Herr Wrobel, es gebe Wechsel zu Kommunen zu verzeichnen. Dort könnten schneller als beim LBV Beförderungen vorgenommen werden. Weiterhin wechselten Kolleginnen und Kollegen zu den Kreisen, da dort bessere tarifliche Bedingungen als beim LBV herrschten. Durch die unklare Situation bei der Auftragsverwaltung der Bundesstraßen komme es zu Unsicherheiten in der Belegschaft, etwa mit Blick auf Planungssicherheit, Standort oder Entlohnung. Ein Wechsel etwa zu Kommunen bringe oftmals mehr Planungssicherheit für die Beschäftigten. - Herr Bibow ergänzt, dass es sich beim privaten Sektor ebenfalls um einen starken Mitbewerber um qualifiziertes Personal handle, was man nicht unterschätzen dürfe. - Darüber hinaus zeige sich ver.di bei den tariflichen Regelungen grundsätzlich offen, so Herr Pietsch. Die TdL habe sich bislang gesperrt, aus dem Gefüge des TV-L auszubrechen bzw. Spartentarifverträge abzuschließen. - Herr Bibow erinnert daran, dass die Vorgängerregierung diesbezüglich Gesprächsbereitschaft signalisiert habe. Solange Schleswig-Holstein der TdL angehöre, was viele Vorteile bringe, sehe er keine Möglichkeiten diesbezüglicher Änderungen.

Abg. Vogt fordert eine zügige Entscheidung - möglichst noch bis zum Ende dieses Jahres. Die Äußerungen der SPD halte er für Krokodilstränen, da die SPD auf Bundesebene mitentschieden habe. Weiterhin sehe er Bedarf, an der Konkurrenzfähigkeit der Gehälter beim LBV zu arbeiten. - Abg. Vogel pflichtet dem Abg. Vogt bei, die SPD habe regiert und Entscheidungen getroffen, die die FDP vielleicht nicht teile. Jedoch stelle er klar, dass die FDP die Formulierung in den Koalitionsvertrag geschrieben habe, die nun für Unsicherheit Sorge.

Er halte den LBV auch mit Blick auf die nächsten Jahre für gut aufgestellt, auch wenn Schleswig-Holstein die Auftragsverwaltung bei Bundesstraßen behalte, so Herr Wrobel auf die Rückfrage des Abg. Dr. Tietze. Jedoch müsse man berücksichtigen, dass Ausbildung und Studium eine Weile dauerten. Zwar gebe es für StudiLe ziemlich hohe Bewerberzahlen, jedoch stünden für StudiLe nicht genügend Stellen zur Verfügung. Auch versuche das LBV, mit einer vereinfachten Ausbildung „Straßenwärter zum Techniker“ und mit anderen Maßnahmen, dem Fachkräftemangel zu begegnen. - Herr Conradt stellt ergänzend auf das Gesamtangebot ab, das einen attraktiven Arbeitgeber ausmache. Bei Abgabe der Bundesstraßenverwaltung ergebe sich eine komplett andere Ausrichtung der Arbeit des LBV, die dann primär der Erhaltung des Straßennetzes dienen würde. Wenn die Auftragsverwaltung der Bundesstraßen beim Land verbleibe, könne der LBV ein wesentlich größeres Spektrum abdecken, was ihn auch als Arbeitgeber attraktiver mache. Der LBV versuche, alle Optionen der internen Weiterbildung zu realisieren, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Der LBV hoffe auf eine weitere stellenmäßige Verbesserung im Jahr 2018. Mit Blick auf Bewerberinnen und Bewerber müsse man eine entsprechende Perspektive darstellen können. Im Übrigen befinde sich das LBV in Gesprächen mit dem Minister über die Nutzung der Möglichkeiten des bestehenden Tarifgefüges, um zu positiven Veränderungen zu kommen.

Auf die Nachfrage des Abg. Dr. Tietze nach einer möglichen Anhebung des Lohns auf den Bundestariflohn befragt, antwortet Herr Pietsch, das sei sicherlich wünschenswert, jedoch aus seiner Sicht eher sekundär. Vielmehr gehe es den Kolleginnen und Kollegen zunächst um eine verlässliche Perspektive und um Planungssicherheit. - Herr Wrobel ergänzt, bei der Erarbeitung des Gutachtens, das eben vorgestellt worden sei, sei der Personalrat nicht beteiligt worden. Ansonsten werde er für alle Arbeitsgruppen eingesetzt; so sei es etwa bei der Abgabe der Autobahnverwaltung der Fall gewesen.

Abg. Voß zeigt sich erstaunt, dass die SPD auf Bundesebene die Möglichkeit Abgabe der Auftragsverwaltung an den Bund mitbeschlossen habe, sich dann jedoch über einen ent-

sprechenden Prüfvermerk im Koalitionsvertrag wundere. - Auf seine Frage nach möglichen Synergieeffekten auf kommunaler Ebene antwortet Herr Conradt, die Länder könnten im Rahmen der Auftragsverwaltung vieles für die Regionen ermöglichen. Diese Einflussmöglichkeiten halte er für richtig in der Bewertung abgebildet. Der LBV habe in der Vergangenheit das gemeinsame Betreiben von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen begrüßt, da sich der Betrieb eines engen und zusammenhängenden Netzes als günstiger darstelle. Der LBV habe kein Problem, mit den Kreisen über mögliche Kooperationen zu sprechen. Diese hätten die Kreise in der Vergangenheit jedoch nicht gewollt. Der LBV gehe davon aus, dass sich die Kreise im Bedarfsfall nach den Regelungen des Straßen- und Wegegesetzes melden würden, wenn sie eine Übertragung wünschten. Das LBV sehe erhebliche Synergieverluste bei einer Abgabe der Auftragsverwaltung; der genannte Betrag von 800 000 Euro allein für den Winterdienst resultiere aus einer vorsichtigen Schätzung allein mit Blick auf Wegstrecken.

Herr Conradt erklärt auf die Frage des Abg. Dr. Tietze nach einem eventuellen schnelleren Bau der B 5 in Eigenregie, das hänge davon ab, welche Aufgabenstellung die Landesregierung dem LBV zuweise. Nach jetzigem Stand verfüge der LBV über einen Planungsauftrag für die Ortsumgehung Bredtstedt, Struckum, Hattstedt sowie für den ersten Abschnitt des dreistreifigen Ausbaus zwischen Tönning und Husum. Beide Projekte befänden sich in Arbeit. Dem Ministerium lägen Angebote der DEGES zum dreistreifigen Ausbau weiterer Abschnitte vor. Nach seinem Kenntnisstand sei noch keine diesbezügliche Entscheidung getroffen worden.

Vorsitzender Dr. Tietze dankt den Sachverständigen für ihre Stellungnahmen und die mündlichen Ausführungen.

4. Vorstellung des Projektes NEW 4.0

hierzu: Anlage 3 zu dieser Niederschrift

Herr Dr. Beba, Projektkoordinator und Professor an der HAW Hamburg, stellt die Eckwerte und Ziele des Projektes NEW 4.0, Norddeutsche EnergieWende, vor.

Zusammenfassend stellt er dabei fest, es gehe hier nicht um ein Forschungsprojekt, sondern es handle sich um einen Praxisgrößtest, um zu zeigen, wie es technisch gelingen könne, mit erneuerbaren Energien eine sichere und stabile Energieversorgung in einem funktionierenden Markt zu schaffen und das der Gesellschaft zu vermitteln. Mit dem Projekt solle nachgewiesen werden, wie man 100 % erneuerbare Energien in das Netz integrieren könne. Darüber hinaus wolle man mit einer großflächigen Demonstration auch wirtschaftliche Impulse erreichen.

Im Folgenden informiert Herr Dr. Beba über die aktuellen Herausforderungen und Probleme, den Projektstand, die Partner und die Kosten des Projektes NEW 4.0 (s. a. Anlage 3 zu dieser Niederschrift). - Auf Nachfragen von Abg. Schnurrbusch antwortet Herr Dr. Beba, der Eigenanteil der Wirtschaft an den Projektaktivitäten betrage regelmäßig 60 bis 65 %.

5. Tariftreue bei eigenwirtschaftlichen Verkehren sichern

Antrag der Abgeordneten des SSW

[Drucksache 19/15](#)

hierzu: [Umdrucke 19/48, 19/69, 19/114, 19/165, 19/171, 19/176,](#)
[19/178, 19/182, 19/183, 19/187, 19/189, 19/190,](#)
[19/192](#)

Der Tagesordnungspunkt wird von der Tagesordnung abgesetzt.

6. Überholverbot für Lkws auf der A 7

Antrag der Abgeordneten des SSW
[Drucksache 19/12](#) (neu)

Stauvermeidung auf Schleswig-Holsteins Autobahnen

Änderungsantrag der Fraktion der SPD
[Drucksache 19/36](#)

hierzu: [Umdrucke 19/49, 19/62, 19/64, 19/75, 19/85, 19/86, 19/129,](#)
[19/134, 19/148, 19/172, 19/175, 19/188, 19/191,](#)
[19/193, 19/195](#)

Der Tagesordnungspunkt wird von der Tagesordnung abgesetzt.

7. Gebührenfreie Meisterprüfung ermöglichen und Meistergründungsprämie schaffen

Alternativantrag der Fraktion der SPD
[Drucksache 19/271](#)

(überwiesen am 13. Oktober 2017)

Der Tagesordnungspunkt wird von der Tagesordnung abgesetzt.

8. Verschiedenes

Zum Tagesordnungspunkt Verschiedenes liegt nichts vor.

9. Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zum Ausbau der A 7 Richtung Hamburg

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Dr. Buchholz, informiert den Ausschuss, dass die Auftragnehmerin für das ÖPP-Projekt „Ausbau der A 7 zwischen Bordesholmer Dreieck und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest“, die Via Solutions Nord, heute Morgen eine Pressekonferenz zum Thema „Tunnel Schnelsen auf Hamburger Gebiet“ einberufen habe. Nach den ihm vorliegenden Informationen werde die Auftragnehmerin dabei auf eine Verzögerung der Bauzeit dieses Tunnels hinweisen, sodass eine Fertigstellung Ende 2018 nicht mehr sichergestellt werden könne. Seines Wissens gebe es kein belastbares Enddatum, jedoch könne nach Einschätzung der Fachleute mit der Gesamtfertigstellung im zweiten Halbjahr 2019 gerechnet werden. Der schleswig-holsteinische Teil der Maßnahme umfasse etwa 95 % der Strecke, und hierbei werde der Zeitplan eingehalten. Er gehe von einer Fertigstellung dieser Strecke bis Ende 2018 aus. Das Ziel stelle jedoch ein sorgfältig ausgeführter und sicherer Tunnel dar. Weiterhin müssten beim Bau Sicherheits Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

Vom Abg. Vogel nach den Verzögerungen bei den Brückenbauten befragt, antwortet Minister Dr. Buchholz, auf dem 60 km langen Abschnitt auf der A 7 bis Bordesholm befinde man sich im Zeitplan. Der Ausbau der Infrastruktur bringe auch Baustellen mit sich.

Herr Rothe, DEGES, teilt ergänzend mit, insbesondere hätten in der Planungsphase die Brückenbauwerke Probleme bereitet. Die vorgelegten Pläne habe sein Haus oftmals nicht freigeben können. Diese Punkte seien im Dialog geklärt worden. Die Rückstände seien im Wesentlichen aufgeholt worden. Laut den von Via Solutions Nord eingereichten und inzwischen geprüften aktuellen Ablaufplänen werde bei den im Bau befindlichen Abschnitten die Verkehrsumlegung auf die andere Seite im ersten Quartal 2018 erfolgen. Bis zum Jahresende könnten die Arbeiten zumindest bis zur Landesgrenze mit Hamburg abgeschlossen sein. Im Baustellenbereich in Schleswig-Holstein solle man auch nach Absprache mit dem Bund 80 km/h fahren können, jedoch gebe es vereinzelte Ausnahmen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 13:45 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder
Geschäfts- und Protokollführerin