



# **Niederschrift**

## **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss**

20. Wahlperiode – 9. Sitzung

am Mittwoch, dem 18. Januar 2023, 10:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender

Andreas Hein (CDU)

Lukas Kilian (CDU)

Peer Knöfler (CDU)

Rasmus Vöge (CDU)

Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Thomas Hölck (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybilla Nitsch (SSW)

### **Weitere Abgeordnete**

Uta Wentzel (CDU)

Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Christian Dirschauer (SSW)

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

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zu den Auswirkungen der Verspätungen von erixx Holstein sowie zur Reduzierung des Fahrplanangebots und zum Ersatzfahrplan</b>	<b>6</b>
	Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD) Umdruck 20/548	
<b>2.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand und zur landesseitigen Finanzierung des Deutschlandtickets</b>	<b>19</b>
	Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD) Umdruck 20/599	
<b>3.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zu Härtefallhilfen für energieintensive Unternehmen, insbesondere für besonders betroffene Handwerksbetriebe</b>	<b>24</b>
	Antrag der Abgeordneten Sybilla Nitsch (SSW) Umdruck 20/606	
<b>4.</b>	<b>Bericht der Landesregierung über die Fortschreibung der Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in Schleswig-Holstein</b>	<b>29</b>
	Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz in der 7. Sitzung am 2. November 2022	
<b>5.</b>	<b>Für einen qualitativ hochwertigen und gut ausgebauten Nahverkehr mit effizienten und transparenten Strukturen</b>	<b>33</b>
	Alternativantrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/294	
<b>6.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zum Schienenersatzverkehr auf der AKN-Linie A 1 zwischen Ellerau und Burgwedel</b>	<b>34</b>
	Antrag des Abgeordneten Dr. Buchholz (FDP) Umdruck 20/627	
<b>7.</b>	<b>Entwurf eines Gesetzes zur Abschaffung von Straßenbaubeiträgen</b>	<b>36</b>
	Gesetzesentwurf der Fraktionen des SSW, FDP und SPD Drucksache 20/21 (neu) – 2. Fassung	
<b>8.</b>	<b>Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie für fairen Wettbewerb (Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein – TTG)</b>	<b>37</b>
	Gesetzesentwurf der Fraktionen von SSW und SPD Drucksache 20/69 (neu)	

<b>9.</b>	<b>Potenziale der Geothermie in Schleswig-Holstein nutzen</b>	<b>38</b>
	Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 20/481	
	<b>Geothermie-Potenziale heben</b>	<b>38</b>
	Alternativantrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/532	
<b>10.</b>	<b>Übergreifende Kostenbetrachtung der Auswirkungen des Klimawandels in Schleswig-Holstein</b>	<b>39</b>
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 20/414	
<b>11.</b>	<b>Nutzung von Recycling- und nachhaltigen Baustoffen stärken</b>	<b>40</b>
	Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/374	
	<b>Nutzung von Recyclingbaustoffen fördern und Recyclingcluster für die Bauwirtschaft im Land etablieren</b>	<b>40</b>
	Alternativantrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/526	
<b>12.</b>	<b>Mitfinanzierung der dänischen Linie 110 (Sønderborg - Flensburg)</b>	<b>41</b>
	Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/505	
<b>13.</b>	<b>Neujustierung und gezielte Weiterentwicklung der Beziehungen des Landes Schleswig-Holstein zu China</b>	<b>42</b>
	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/411	
	<b>Neuausrichtung der China-Beziehungen</b>	<b>42</b>
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 20/550	
<b>14.</b>	<b>Information/Kennntnisnahme</b>	<b>43</b>
	Umdruck 20/500 – Einsatz von Regionalisierungsmitteln im Verhältnis zum Einsatz von Landesmitteln im Haushalt 2023	
	Umdruck 20/566 – Evaluation des Beirats für Energiewende und Klimaschutz	
	Umdruck 20/539 – Beschlüsse der 35. Veranstaltung „Jugend im Landtag“	
	Umdruck 20/579 – Einsichtnahme Vergabe Netz Mitte/ Netz Süd-West – Verfahren MSW I	

**15. Verschiedenes**

**44**

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 12:10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung einstimmig gebilligt.

**1. Bericht der Landesregierung zu den Auswirkungen der Verspätungen von erixx Holstein sowie zur Reduzierung des Fahrplanangebots und zum Ersatzfahrplan**

Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)  
[Umdruck 20/548](#)

Zu seinem Antrag erläutert Abgeordneter Dürbrook, dass die Landesregierung allerspätestens ab Anfang November 2022 von den Problemen des Unternehmens erixx Holstein gewusst habe; er selbst habe es im verkehrspolitischen Beirat angesprochen. Ihn interessiere, was die Landesregierung daraufhin unternommen habe: inwiefern sie den Hinweisen nachgegangen sei, inwiefern sie eine zutreffende Schilderung von erixx erhalten habe oder inwiefern sie gegenüber dem Unternehmen Druck bezüglich eines Schienenersatzverkehrs aufgebaut habe. Des Weiteren bitte er um Informationen zu den Folgen für erixx, dadurch, dass die Verkehre nicht bedient würden. Er habe dazu verschiedene Aussagen der Landesregierung vernommen und frage, was zutreffe: dass nicht erbrachte Leistungen nicht bezahlt würden, aber auch, dass Strafzahlungen fällig würden.

Minister Madsen drückt sein Bedauern über die Situation und Verständnis für Menschen, die verärgert seien, aus. Zur Frage, ob auf erixx Holstein Druck ausgeübt worden sei, erwidert er, dass Vertragspartner angesichts großer Herausforderungen ins Gespräch kommen müssten. Der Krankenstand sei deutschlandweit im November 2022 sehr hoch gewesen. erixx Holstein habe versichert, mit der Problemlösung, dass zu wenige Lokführerinnen und Lokführer zur Verfügung gestanden hätten, befasst zu sein. Der Minister weist darauf hin, dass allgemein ein Fachkräftemangel herrsche. Es habe diverse regelmäßige Gespräche auf den verschiedenen Ebenen gegeben.

Am 11. Dezember 2022, als es zusätzlich zum Betriebswechsel einen Fahrplanwechsel gegeben habe, seien vermehrt Klagen aufgekommen, die noch nicht als ungewöhnlich einzustufen seien. Die Probleme hätten dann aber noch zugenommen, weshalb der Verkehrsstaatssekretär mit der Geschäftsführung von erixx telefoniert und darum gebeten habe, dass die Probleme abgestellt würden. In dieser Form sei Druck aufgebaut und schon ein Termin für eine Aussprache auf Hausleitungsebene für den 10. Januar 2023 vereinbart worden.

Der Verkehrsminister betont, das Unternehmen habe ebenso Interesse daran gehabt, dass der Betrieb laufe, und diesbezügliche Maßnahmen ergriffen. Er persönlich habe im Gespräch geäußert, dass die Unternehmenskommunikation sehr schlecht gewesen sei. Die Situation infolge des Fachkräftemangels unter anderem lasse sich erklären, müsse aber auch erklärt werden. Ein Unternehmen müsse sicherstellen können, dass bestehende Probleme dargelegt und Problemlösungen auch gegenüber den Fahrgästen aufgezeigt würden. Er als Minister habe das Unternehmen aufgefordert, auch mit Bürgermeistern vor Ort in Kontakt zu treten, und darüber hinaus deutlich gemacht, dass Stellengesuche per Plakat allein nicht ausreichten, um Lokführerinnen und Lokführern zu gewinnen, sondern die Fachkräfte gegebenenfalls auch von anderen Standorten in Deutschland abgezogen werden müssten, um einen guten Start hinzubekommen.

Die Muttergesellschaft von erixx Holstein sei deutschlandweit für ordentliche und gute Arbeit bekannt. Daraus ergebe sich die Erwartung, dass bei der Betriebsaufnahme in Schleswig-Holstein gleichfalls gute Arbeit geleistet werde. Die Landesregierung sei mit dem tatsächlichen Verlauf nicht einverstanden. Nicht erbrachte Leistungen würden nicht bezahlt. Dass ein wirtschaftliches Interesse daran bestehen könnte, nicht zu fahren, glaube er angesichts des Imageschadens, der dem Unternehmen entstanden sei, allerdings nicht.

Herr Dr. Beck, Geschäftsführer bei NAH.SH, bekräftigt, dass es mit dem Unternehmen erixx Holstein im Vorfeld der Betriebsaufnahme laufend Gespräche auf unterschiedlichen Ebenen – Arbeitsebene, Projektleiterebene und Geschäftsführungsebene im Lenkungskreis – gegeben habe. Im November 2022 habe erixx mitgeteilt, dass die im Vorwege ergriffenen Maßnahmen, um den Triebfahrzeugführerbedarf nicht nur durch eigene Ausbildung, sondern durch Leihloführer, Konzernleihe und andere Maßnahmen zu decken, zum Betriebsstart möglicherweise nicht ausreichen würden. Daraufhin sei sofort ein Maßnahmenkatalog eingefordert worden; wichtig sei, dass die Fahrgäste gut informiert würden, es einen verlässlichen, gerade auch auf Pendlerinnen und Pendler ausgerichteten Fahrplan gebe. Seitdem sei NAH.SH mehrmals täglich mit erixx im Austausch. Dies gelte auch auf Geschäftsführungsebene mit Herrn Knebel als Konzernchef.

Es werde alles darangesetzt, die Probleme zu lösen, auch mit Strafzahlungen, die der Vertrag über die Abgeltungen pro Zugkilometer hinaus zulasse. Diese Strafzahlungen stiegen bei zunehmend schlechter Qualität an und seien sehr umfangreich. Das Interesse von NAH.SH

seien im Übrigen nicht Strafzahlungen, sondern ein guter Verkehr. Dies bedeute, erixx Hilfeleistung zu leisten, als neues Unternehmen in der Region Ansätze zu finden, wie der Verkehr besser werden könne. Grundsätzlich sei indessen der Betrieb Sache des Verkehrsunternehmens.

Herr Knebel, Geschäftsführer der NETINERA Deutschland GmbH, Konzernchef von erixx, leitet seinen Bericht damit ein, dass erixx seit einer Woche, indem ein neuer Plan gelte, pünktlich und ohne Zugausfälle gefahren sei – bis nach Mitteilung einer Langsamfahrstelle bei Mölln durch die Deutsche Bahn mit eingleisigem Abschnitt fünf Minuten Verzögerung je Richtung eingetreten seien. In der Folge komme es in Ratzeburg zu Wartezeiten, und Büchen werde nicht pünktlich erreicht. Das Beispiel zeige, dass selbst wenn betrieblich alles glatt laufe, äußere Umstände die Pünktlichkeit einschränken könnten.

Bis Mitte November 2022 sei erixx Holstein sich sicher gewesen, ausreichend Triebfahrzeugführer zu haben. Es brauche knapp über 70, um Krankheitsausfälle und Urlaubsvertretungsreserven zu haben. Ende November 2022 habe es zehn Abgänge gegeben. Drei davon seien im Unternehmen selbst ausgebildete Personen gewesen, die zum dritten Mal eine Prüfung nicht bestanden hätten und erst nach einem Jahr erneut geprüft werden könnten. In Schleswig-Holstein schlossen nur 30 Prozent derjenigen, die einen Kurs begonnen hätten, diesen auch erfolgreich ab. Angesichts einer zehn- bis elfmonatigen Ausbildungsdauer ließen sich zusätzliche Fachkräfte nicht kurzfristig ausbilden. Einige Leihlokführer, die engagiert worden seien, um den Mangel kurzfristig auszugleichen, hätten zudem bei ihren Leihlokfirmen gekündigt. Vier weitere Personen, die zu erixx hätten wechseln sollen, seien dann doch bei der DB Regio geblieben.

Herr Knebel führt weiter aus, dass zehn fertige Triebfahrzeugführer, die noch die Streckenkunde hätten erlernen oder die Baureihe der Transferflotte hätten kennenlernen müssen, erkrankt seien, wodurch sich Verzögerungen ergeben hätten. In der Bilanz hätte die Betriebsaufnahme mit 50 Personen starten sollen, was gereicht hätte, um den Betrieb zu gewährleisten, da die fehlenden 20 Personen in etwa die Urlaubsreserve abgebildet hätten. Direkt nach einer Betriebsaufnahme gebe es keinen Urlaub, weshalb die Information an die NAH.SH gelautet habe, dass die personelle Besetzung knapp sei, es aber hinzubekommen sein werde. Um sicherzustellen, dass es zu keinen Ausfällen käme, habe die Einigung darin bestanden, den Verkehr zwischen Kiel und Kiel-Oppendorf mit Bussen zu ersetzen.



Die dann eingetretene Krankheitswelle habe das Unternehmen komplett überrascht. In der Hochphase habe der Krankenstand bei 20 Prozent gelegen und sei nicht auszugleichen gewesen. Hinzu seien „hausgemachte Fehler“ gekommen, da es in den ersten Tagen Probleme beim Datenaustausch mit der Deutschen Bank gegeben habe, sodass die Fahrgäste nicht alle pünktlich und gut über den Zustand informiert worden seien. Beispielsweise sei zum Teil irrtümlich angezeigt worden, der Zug fahre. Dies sei höchst ärgerlich, und er könne sich dafür nur entschuldigen. Dies entspreche auch nicht dem Leistungsanspruch des Unternehmens.

Herr Knebel schätzt, dass die Strafzahlungen ein halbes Jahresergebnis ausmachten, es sei von mehreren 100.000 Euro auszugehen. Dies tue mehr als nur ein bisschen weh. Es brauche die Strafzahlungen aber nicht, da der Anspruch des Verkehrsunternehmens sei, pünktlich zu fahren.

Neun Tage nach Betriebsaufnahme habe das Unternehmen auf den hohen Krankenstand mit der Herausnahme etlicher Schichten und damit auch Züge reagieren müssen. Dies sei an die Fahrgäste kommuniziert worden, allerdings hätten die Schichten kurzfristig so, wie sie geplant gewesen seien, herausgenommen werden müssen. In der Folge seien die Zugausfälle unregelmäßig verteilt gewesen. Betroffen gewesen seien auch Fahrzeugumläufe und -zuführungen, also die Planung, dass die Fahrzeuge am geplanten Standort zur Verfügung stünden.

Seit dem 9. Januar 2023 könne so gefahren werden, dass es keine Zugausfälle aus Personalgründen mehr gebe. Es werde insgesamt zwar weniger gefahren, als der Auftrag laute, doch würden ab dem 6. Februar 2023 in der Hauptverkehrszeit wieder alle Züge bis auf Kiel-Oppendorf fahren können. Ob ab März 2023 wieder alle Strecken inklusive Kiel-Oppendorf bedient werden könnten, hänge auch davon ab, wie die Durchfallquote bei den Abschlussprüfungen jetzt laufender Ausbildungsgänge sein werde.

Herr Knebel geht darauf ein, dem Konzern sei das Thema Ausbildung sehr wichtig. Beispielsweise habe er vor vier Jahren begonnen mit der Eisenbahnfachschule in Belgrad zu kooperieren, in der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner über vier Jahre ausgebildet würden und ab dem zweiten Lehrjahr am Goethe-Institut Deutsch lernten. Die Eisenbahnfachschule sei durch den Konzern technologisch gut ausgestattet und schon 37 Eisenbahner seien auf diese Weise in den Konzern integriert worden. Die nächsten sieben würden derzeit bei erixx Holstein auf Fahrzeuge und Strecken eingewiesen. Abgesehen vom vierjährigen Vorlauf benötige die Ausbildung in Deutschland auch mindestens zehn oder elf Monate.

Auf kurzfristige Personalengpässe lasse sich nur mit Leihlokführerinnen und -lokführern reagieren. Dies sei kompliziert und teuer; erixx habe mit zehn verschiedenen Leihlokfirmen Verträge, trotzdem müsse sich der Betriebsleiter täglich sehr darum bemühen auch nur einzelne Fachkräfte auf diesem Weg zu bekommen. Der Arbeitsmarkt sei extrem angespannt.

\* \* \*

Abgeordneter Kilian bestätigt, wichtiger als Strafzahlungen sei, dass das Verkehrsunternehmen die Vertragsleistung erbringe, da die Ausfälle für alle Beteiligten höchst unerfreulich seien. Insbesondere die Kommunikation des Unternehmens mit den Fahrgästen in Schleswig-Holstein sei offenbar schlecht gelaufen. Es habe noch keine Entschuldigung von erixx gegeben. Die Zeithorizonte, um zu einem geregelten Verkehr zu kommen, wie ihn Herr Knebel dargestellt habe, seien nicht ehrgeizig genug. Es müsse schneller gehen. Auch stelle sich die Frage nach einer monetären Entschädigung der Fahrgäste.

Herr Knebel räumt ein, die Kommunikation sei anfangs nicht gut gelaufen. Das Unternehmen habe sich inzwischen entschuldigt; wenn es auf der Internetseite fehle, tue es ihm leid. Er entschuldige sich auch an dieser Stelle noch einmal. Es würden Überlegungen angestellt, wie die den Fahrgästen entstandenen Unannehmlichkeiten kompensiert werden könnten. Momentan liege das Hauptaugenmerk allerdings darauf, den Betrieb „hochzufahren“.

Herr Volkmann, Geschäftsführer von erixx, versichert, es sei eine finanzielle Entschädigung insbesondere für Abonentinnen und Abonnenten geplant; das Unternehmen werde die Lösung Anfang Februar 2023 präsentieren.

Abgeordnete Waldeck stellt fest, dass eine Entschädigung kommunikativ etwas bewirken könne, nicht aber für die Mobilität, und es in jedem Fall wichtig sei, diese schnell und verlässlich zu organisieren. – Bezüglich der Abwicklungsmodalitäten antwortet Herr Volkmann, dass auch diejenigen Fahrgäste, die ein Abo zum Betriebsstart von erixx im Dezember 2022 besessen hätten, entschädigt würden. Er bitte um etwas Geduld, bis die Lösung Anfang Februar 2023 präsentiert werde. Danach sei eine schnelle Umsetzung zu erwarten. Die organisatorische Herausforderung liege darin, es den Abonentinnen und Abonnenten einfach zu machen. Herr Volkmann pflichtet Herrn Knebel bei, dass erixx sich für entstandene Unannehmlichkeiten entschuldige.

Abgeordneter Dürbrook merkt an, die Schwierigkeiten beim Betriebsstart bei erixx hätten als Thema bei der Landesregierung offenbar nicht die nötige Priorität besessen. Ihr seien die Probleme schon vor Weihnachten 2022 bewusst gewesen, ein Gesprächstermin auf Leitungs- und Geschäftsführungsebene sei aber erst für den 10. Januar 2023 vereinbart worden. – Minister Madsen weist den Vorwurf zurück. Dass in den ersten Tagen nach einem Betreiberwechsel einige Probleme aufkämen, sei nicht unüblich. Dennoch hätten tägliche und auf Geschäftsführungsebene wöchentliche Gespräche stattgefunden sowie ein Telefonat des Staatssekretärs noch vor Weihnachten. Natürlich habe das Ministerium innerhalb weniger Tage erkannt, dass bei erixx große Probleme vorherrschten, aber auch Versicherungen des Unternehmens erhalten, dass diese abgestellt würden. Seitdem seien auch einige Anstrengungen unternommen worden.

Abgeordneter Hölck stellt fest, dass es in Schleswig-Holstein in der Vergangenheit immer wieder Anbieterwechsel gegeben habe, aus denen das Verkehrsministerium hätte lernen müssen. Es hätte darauf drängen müssen, dass zum Start alles funktioniere. Der Fachkräftemangel sei hinreichend bekannt gewesen. Die hohe Durchfallquote bewege ihn zu den Fragen, wie die Einstellungstests verlaufen seien und ob von den Bewerbern habe erwartet werden können, dass sie bestehen. Die gesamte Situation hätte so nicht eintreten dürfen, stellt Abgeordneter Hölck fest.

Abgeordnete Nitsch schließt sich an, auch sie sei verwundert, und hält der Landesregierung vor, dass, nicht nur bei erixx, Ende 2022 ein massiver Fachkräftemangel gemeldet worden sei und in der Folge Zugausfälle. Angesichts der vorgesehenen Mobilitätswende erwarte sie, dass dem Fachkräftemangel bestmöglich entgegengewirkt werde. Laut Aussagen der Presse solle auf Personen zurückgegriffen werden, die bereits in Rente seien, und daneben sollten Maßnahmen im Bereich der Integration ergriffen werden. Sie wolle wissen, ob darüber hinaus die Möglichkeit bestehe, Eisenbahnfachschulen in Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit den bestehenden Berufsschulen zu etablieren. Gegebenenfalls müsse hier und auch in Weiterbildungsmaßnahmen mehr investiert werden.

Wirtschaftsminister Madsen nimmt Bezug auf die Anmerkung der Abgeordneten Nitsch und erläutert, er habe in einer Pressekonferenz zu aktuellen Arbeitslosenzahlen in der vergangenen Woche von „grauem Gold“ gesprochen, nämlich davon, dass es sich empfehle, Menschen zur freiwilligen Rückkehr in den Beruf zu motivieren. Er kenne Beispiele, in denen Seniorinnen und Senioren große Freude daran hätten, wieder im alten Beruf tätig zu sein. Außerdem dürfe

nicht immer weiter von Fachkräften im Land erwartet werden, dass sie fließend Deutsch sprechen müssten. Speziell im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs mache es sich empfindlich durch Zugausfälle bemerkbar, wenn Fachkräfte fehlten. Erixx bilde sozusagen ein Brennglas im Hinblick auf den allgemeinen Fachkräftemangel. Die Landesregierung arbeite intensiv daran, die Aufgabe zu lösen, doch sei eine Lösung nicht kurzfristig möglich.

Abgeordneter Hölck merkt an, er finde den Hinweis auf den Einsatz von Seniorinnen und Senioren im Hinblick auf den Schichtbetrieb im Lokfahrdienst unpassend, da ihnen diese Belastung nicht zuzumuten sei. Ein modernes Einwanderungsrecht sei nötig, könne aber die aktuellen Probleme auf dem Lokführermarkt auch nicht sofort lösen. – Minister Madsen wendet ein, er habe Seniorinnen und Senioren gemeint, die bis vor kurzem im Lokfahrdienst gearbeitet hätten und sich vorstellen könnten kurzfristig zurückzukehren.

Herr Knebel macht deutlich, dass in den Beruf zurückkehrende Seniorinnen und Senioren in seinem Unternehmen willkommen wären und auch in Teilzeit arbeiten könnten.

Herr Volkmann erklärt, nachdem erixx im Juli 2021 den Zuschlag bekommen habe, sei im September 2021 mit dem ersten Ausbildungskurs für Triebfahrzeugführer begonnen und seitdem durchschnittlich alle zwei Monate ein neuer Kurs gestartet worden. Jeweils nähmen bis zu 15 Personen teil, für die der Kurs kostenlos sei. Das Unternehmen koste er zwischen 120.000 Euro und 150.000 Euro in der Ausbildung. Daneben erhielten die Auszubildenden bereits ein Gehalt von 75 Prozent dessen, was sie später verdienen könnten.

Bis zum Betriebsstart habe erixx mit der Ausbildung von 60 Triebfahrzeugführern begonnen. In Norddeutschland existiere im Verbund mit dem Metronom und erixx Niedersachsen zusammen eine große Ausbildungsabteilung mit vielen Jahrzehnten Erfahrung in der Ausbildung von Triebfahrzeugführern. Es gebe eigene Ausbilder und ein großes Netzwerk externer Ausbilder in Deutschland, auf das zurückgegriffen werden könne. Diejenigen, die sich für die Ausbildung interessierten, durchliefen Bewerbungsgespräche und Eignungstests.

Die Anzahl der Interessentinnen und Interessenten sei über die letzten Jahre allerdings deutlich zurückgegangen und die Durchfallquote sehr hoch. Die gesamte Branche habe das Problem, dass sich inzwischen zu wenig Menschen für den Beruf interessierten, stellt Herr Volkmann heraus. Dies sei vermutlich den Arbeitsbedingungen geschuldet, die der gesellschaftli-

chen Entwicklung – beispielsweise hin zu Homeoffice, Work-Life-Balance und Gleitzeit – entgegenliefen. Einerseits handele es sich um ein klassisches Berufsbild mit Schichtarbeit. Andererseits begannen durch Schichtoptimierungsprogramme die Schichten zu täglich unterschiedlichen Zeiten. Dies mit dem Privatleben zu vereinbaren, sei mitunter eine große Herausforderung. Trotzdem gelte es, ein positives Bild von dem Beruf zu vermitteln und Menschen dafür zu begeistern.

Herr Knebel geht darauf ein, wie der Betreiberwechsel bei einer Betriebsübernahme ablaufe. Alle Unternehmen zahlten den gleichen Lohn, da es ansonsten gar nicht möglich wäre, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einem Wechsel zu bewegen. Das gemeinsame Interesse aller sei, Fachkräfte im System zu halten, dass sich bei einem Betreiberwechsel also keine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entschieden, aus dem Beruf auszusteigen. Üblicherweise werde im Rahmen der Ausschreibung durch den Aufgabenträger, hier NAH.SH, den Bietern eine Liste zur Verfügung gestellt, wieviel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in welchem Alter, mit welchem Wohnort in dem entsprechenden Netz beim bisherigen Betreiber führen. Diese Liste bilde die Grundlage, um zu kalkulieren, wie viele Personen voraussichtlich wechselten. In diesem Fall seien mit zehn Personen deutlich weniger als erwartet gekommen.

Herr Dr. Beck führt zum Umgang bei der NAH.SH mit dem Thema Personal aus, dass die Verkehrsverträge öffentlich ausgeschrieben und üblicherweise lange vorbereitet würden und dabei das Thema Personalknappheit berücksichtigt werde. Zum Beispiel würden deutlich erhöhte Ausbildungsquoten in den Verkehrsverträgen vorgesehen, sodass die Unternehmen verpflichtet würden, über den betrieblichen Bedarf hinaus Personal auszubilden. Darüber hinaus gehe die NAH.SH das Thema seit 2019 mit Partnerorganisationen mit Werbekampagnen an.

Letztlich sei die Personalakquisition Teil des operativen Betriebs und damit Aufgabe der Unternehmen. Dennoch sei der NAH.SH am zuverlässigen Betrieb gelegen und das Thema Personal sei das zweitwichtigste Thema neben den großen Herausforderungen bei der Infrastruktur. Seit Ende 2021 würden zusammen mit den Verkehrsunternehmen im Projekt „Phönix“ Aktivitäten entfaltet, um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Es existiere eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit den Busaufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, um wirksame Maßnahmen zu identifizieren. Zusätzlich Aktivitäten zur Fachkräftegewinnung gebe es auf Bundesebene und bei der Entwicklung der Verkehrsverträge. Zielmärkte für die Personalakquisition

der Unternehmen für Busfahrer seien mittlerweile Südamerika und Vietnam. Es sei von Busunternehmen in Schleswig-Holstein zu hören, dass Personal mit Wechselprämien abgeworben werde. Dies gelte es zu verhindern und stattdessen eine Situation herbeizuführen, in der das zur Verfügung stehende Personal in Summe angehoben und zumindest der derzeitige Bedarf gedeckt werde.

Auf Fragen der Abgeordneten Waldeck und Knöfler, wie sich die hohe Durchfallquote in den Ausbildungskursen erkläre, erläutert Herr Volkmann, bei den drei Personen, die durch Prüfungen gefallen seien, handele es sich um Leihlokführer und aus eisenbahnsicherheitstechnischen Gründen nötige Wissens- und Eignungstests. Auch die Wiederholungsprüfung hätten sie nicht bestanden. Insgesamt sei erixx tatsächlich bis Mitte November 2022 davon ausgegangen, 70 Triebfahrzeugführer zur Betriebsaufnahme zur Verfügung stehen zu haben.

Herr Knebel antwortet auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz, dass das Unternehmen von der Vergabe bis zum Start 15 Monate gehabt habe. Wenn ein „Standardlokführer“ auf einer Nebenstrecke in Deutschland mit einem Fahrzeugtyp eingesetzt werde, ließen sich die Lern- und Prüfungsinhalte unter Umständen auch in neun Monaten bewältigen. Bei komplizierteren Lerninhalten könne die Ausbildung durchaus zwölf Monate beanspruchen. Herr Knebel betont, dass erixx ob der unbekanntenen Anzahl von Personen, die von der DB Regio zu erixx wechseln würden, viele Anstrengungen unternommen habe, um Fachkräfte anzuwerben. Eine sehr teure Kampagne im Bereich der Werften etwa habe zu keiner einzigen Bewerbung geführt. Ob es über den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sei, über den Konzern selbst oder die Deutsche Bahn sich um Fachkräfte bemühe, werde viel Aufwand betrieben, um die Attraktivität des Berufsfelds und die Werte auch jenseits der Arbeitsplatzsicherheit und Bezahlung, etwa den Beitrag zur Verkehrswende, herauszustellen.

Herr Knebel geht auf eine Nachfrage des Abgeordneten Knöfler ein, woher die Bewerber kämen, indem er verdeutlicht, das Personal für den regionalen Lockfahrdienst sei, anders als etwa für den Güterverkehr, nur vor Ort zu finden. Da es im Vergabeverfahren eine Nachprüfung gegeben habe, habe Unsicherheit darüber bestanden, für welches Netz gegebenenfalls der Zuschlag erteilt würde. So sei es nicht möglich gewesen, im Vorfeld regional aktiv zu werden.

Herr Reh, Vorsitzender der Regionalleitung bei der DB Regio Nord, unterstreicht die Zusammenarbeit im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Projekts „Phönix“. Ausgegangen sei diese vom

Thema Straße, da Busfahrer fehlten. Es sei von Zubestellungen an Busfahrpersonal seitens kommunaler Aufgabenträger auf dem Verkehrsmarkt auszugehen, indem im Zuge der Verkehrswende, beispielsweise durch weiter zunehmende Bautätigkeiten auf der Schiene und benötigte Ersatzverkehre, der Bedarf steigen werde. Herr Reh macht darauf aufmerksam, dass neben Lokführern und Busfahrern auch Fachpersonal in den Werkstätten nötig sei, damit die Züge fahren könnten. Auch an dieser Stelle gebe es Krankheitsausfälle und einen hohen Fachkräftebedarf.

Herr Reh geht auf die Ausbildung ein, die klassisch als dreijährige Berufsausbildung für junge Leute beginne. Diese Ausbildung werde weiterhin vollumfänglich durchgeführt, um Personallücken vorzubeugen, obwohl der DB Regio durch Streckenverluste ein massives Volumen an Leistung verloren gehe. Den zweiten Strang bildeten Funktionsausbildungen von mindestens sieben oder acht Monaten. Allseits, nicht nur bei NETINERA, werde eine „zunehmend geringere Qualität“ derjenigen festgestellt, die sich in die Ausbildung begäben. Über Jahre hätte die ARGE bei der Akquirierung von Personal geholfen und Ausbildungskosten übernommen. Die Bestehensquote bei Prüfungen sei damals besser gewesen, etwa zehn bestandene von zwölf Prüfungen. Durch Veränderungen des Arbeitsmarkts sei auch die DB Regio schon vor einigen Jahren dazu übergegangen, selbst Leute einzustellen und auszubilden, die während der Ausbildung bezahlt würden. Da es sich um einen technischen Beruf handele, der nicht von jedem leistbar sei, zähle Qualität vor Menge.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz antwortet Herr Reh, dass die Abgabe von Leistungen in Höhe von etwa sieben Millionen Zugkilometer zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember dieses und des nächsten Jahres – der Markt in Schleswig-Holstein umfasse etwa 24 Millionen Zugkilometer – einen erheblichen Einschnitt für die DB Regio bedeute. Dies führe dazu, dass der ein oder andere sich nach einer neuen Tätigkeit umsehe. Dem wirke die DB Regio entgegen, indem sie die Ausbildung trotz der Leistungsverluste erheblich verstärke. Auch sei jeder und jedem im Lokfahrdienst eine Bleibezusage mit Blick auf einen Betreiberwechsel Ende des Jahres gegeben worden, und zwar trotz eines rechnerischen Überhangs nach Abgabe der Leistung Ende des Jahres. Es werde kein Sozialplan gemacht, weil wie in den letzten Jahren die Fluktuation wahrscheinlich noch zunehme und teils aus dem sich verändernden Berufsbild Lokführer herausführe. Etwa gebe es nur noch ein festes freies Wochenende, und eine Faustregel von früher, wonach jedes zweite Wochenende frei gewesen sei, gelte nicht mehr. Denn die Verkehrswende führe zu mehr Bestellungen am Wochenende und an den

Abendstunden. Zu diesen Zeiten zu arbeiten, sei für junge Menschen aber wenig attraktiv. Es sei eine „Herkulesaufgabe“, in den nächsten Jahren Personal zu gewinnen und zu halten.

Herr Dr. Beck ergänzt zum Thema Ausbildung, dass im Dezember 2022 im Rahmen des Phoenix-Kreises eine allgemeine Aussprache über den Lokführer- und Busfahrermarkt mit Verkehrsstaatssekretär von der Heide stattgefunden habe. Sicherlich werde es in der nächsten Zeit dazu einen engen Austausch mit dem Ministerium geben, um das, was das Staat tun könne, voranzubringen. In erster Linie seien die Themen Personalakquisition und -management allerdings Unternehmensaufgaben. Die NAH.SH könne hier als Aufgabenträger nur bedingt Rahmenbedingungen setzen.

Minister Madsen fügt zum Thema Fachkräfte hinzu, Schleswig-Holstein brauche in den nächsten zehn Jahren rechnerisch eine Zuwanderung von 14.800 Menschen, um auch nur den Status quo zu erhalten. Es handele sich um eine enorme Aufgabe. Nicht nur Lokführerinnen und Lokführer und Werkstattmitarbeiterinnen und -mitarbeiter fehlten, sondern Fachkräfte in ganz verschiedenen Bereichen der Gesellschaft. Deshalb sei es nötig, alternativ zu denken und neue Wege zu gehen. Der Verkehrsminister erwähnt in diesem Zusammenhang die Errichtung eines Welcome-Centers.

Abgeordnete Herdejürgen nimmt Bezug auf die Durchfallquote bei Prüfungen, die erschreckend hoch sei, und stellt in den Raum, dass eventuell die Ausbildung anzupassen sei. Selbst wenn sich die Qualität derjenigen, die sich bewürben, verändere, handele es sich um das Personal, mit dem zukünftig gearbeitet werden müsse. Sie fragt, inwiefern die Ausbildungsinhalte verändert worden seien, um den hohen Abbrecherquoten entgegenzuwirken. Angesichts der Personalknappheit in allen Bereichen werde es ganz entscheidend sein, dass die Attraktivität des Berufes stimme, um Personal zu halten. Ein Schichtoptimierungsprogramm müsse die Bedürfnisse des Personals berücksichtigen.

Herr Knebel antwortet, es seien sehr erfahrene Ausbilder am Werk, die die Auszubildenden bei Kursgrößen von maximal 15 Personen sehr gut kennen. Die Arbeit laufe intensiv und personenbezogen. Allerdings seien die Themen in diesem technischen Beruf oftmals sicherheitsrelevant, sodass nicht einfach Abstriche gemacht werden könnten. Die ersten Monate der Ausbildung beinhalteten die Theorie, darauf folge die Praxis, und es komme vor, dass jemand sich in der Theorie, nicht aber praktisch bewähre und die Ausbildung abgebrochen werden müsse.



Herr Volkmann ergänzt zu den Durchfallquoten, dass es sich auch um Fälle handele, in denen die Ausbildung aus individuellen Gründen abgebrochen werde. Soweit möglich würden die Schulungen optimiert, beispielsweise auch Einzelcoachings angeboten, wenn jemand durch die Prüfung gefallen sei, um die Bestehensquoten zu steigern.

Bezüglich der Schichtoptimierung fährt Herr Knebel fort, dass es bei dünner Personalbesetzung herausfordernd sei, die Aufträge, die der Aufgabenträger ausgabe, zu erfüllen. Also werde mit intelligenten Systemen versucht, die vorhandene Arbeitszeit so zu verteilen, dass der Plan aufgehe. Die Planung sei mittlerweile so komplex, dass sie von einem wohlmeinenden Planer nicht mehr zu leisten wäre. Abgesehen vom jährlichen Fahrplanwechsel gebe es faktisch fast tägliche Fahrplanwechsel aufgrund der zahlreichen Baustellen. Insbesondere auf langlaufenden Linien führten viele Baustellen zum Wechsel von Fahrzeiten und im Zweifelsfall auch von Dienstplänen. Schichten nicht zu besetzen, ziehe einen Mehrbedarf an Personal nach sich und grenze in der Situation knapper Arbeitskräfte an Verschwendung.

Herr Dr. Beck bestätigt die Einschätzung des Abgeordneten Dr. Buchholz, dass die Vergabepraxis in Schleswig-Holstein in Ordnung sei. Es habe mitten in der Coronapandemie, obwohl während dieser auch Unternehmen schwer hätten kalkulieren können, ein sehr gutes Ergebnis mit fünf leistungsfähigen Bietern gegeben. Bei derartigen Verfahren sei sonst mit zwei bis drei Bietern zu rechnen. Dennoch würden das Verfahren und der Betriebsstart überprüft und geschaut, inwiefern Nachsteuerungsbedarf bestehe. Etwa könne der Anreiz, mit eigenem Personal zu starten, noch verstärkt werden. Herr Dr. Beck betont, dass dies allerdings einen erhöhten Verwaltungsaufwand und Mehrbedarf an Personal bei der NAH.SH bedeute. Sowohl die Überprüfung, dass die Bedingungen der Ausschreibung wirklich umgesetzt würden, als auch die Erhebung von zur Kontrolle der Messkriterien nötigen Daten müssten mit Personal hinterlegt werden.

Minister Madsen betont, für den freien Wettbewerb zu sein. Kein Verfahren sei perfekt und Verträge dürften nicht so komplex gestaltet werden, dass keine Angebote mehr abgegeben würden. Probleme beim Start eines einzelnen Unternehmens seien indessen kein Grund, das Ausschreibungsverfahren insgesamt zu hinterfragen.

Auf eine weitere Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz, ob die für die Betriebsaufnahme nötigen Züge erixx Holstein zur Verfügung gestanden hätten, antwortet Herr Knebel, dass das

Unternehmen mit 22 Fahrzeugen gestartet sei und ein weiterer Zug einige Tage nach Betriebsaufnahme aus der Reparatur hinzugekommen sei. Momentan fehlten noch zwei vor Längerem verunfallte Züge, von denen einer hoffentlich bald zur Verfügung gestellt werde. Der letzte Zug sei so schwer beschädigt, dass er erst Ende des Jahres erwartet werde. Bei einem Bedarf von 22 Fahrzeugen für den täglichen Einsatz und drei Reservefahrzeugen entstehe eventuell die Situation, dass ein Fahrzeug fehle. Herr Reh habe zugesagt, gegebenenfalls einen anderen Fahrzeugtyp zur Verfügung zu stellen (LINT 4 statt LINT 3).

Herr Knebel stellt fest, derzeit komme es zu vielen Ausfällen, indem nur 17 oder 18 Fahrzeuge von denen, die fahren könnten, im Einsatz seien. Er erklärt anhand des Zusammenspiels von Einfach- und Doppeltraktionen, dass ein großes Interesse daran bestehe, dass an dieser Stelle bald eine Änderung eintrete.

Herr Reh von der DB Regio bestätigt, es gebe zum Thema Fahrzeuge einen regen Austausch zwischen den Unternehmen. Es treffe zu, dass das fünfundzwanzigste Fahrzeug schwer beschädigt sei, es sei allerdings für die noch unvollendete Strecke nach Kiel-Schönberg vorgesehen. Die Leitstellen seien mit der Werkstatt im täglichen Austausch, und die Werkstatt öffne über das vertraglich geschuldete Maß hinaus, um Fahrzeuge aus der Transferflotte zu behandeln. Um gute Leistungen für die Fahrgäste zu erbringen, arbeiteten sonst konkurrierende Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger- und Unternehmensseite, zusammen.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dürbrook dazu, was auf der Strecke Lübeck-Kiel im Falle von Betriebsstörungen passiere, antwortet Herr Schare von erixx, üblicherweise würden die sich vor Ort befindlichen Triebwagen im Havariefall als Abschlepploks genutzt. – Herr Reh bestätigt dies und ergänzt, die DB Netz helfe notfalls, eine Diesellok zu besorgen, die das Fahrzeug von der Strecke ziehe.

Abgeordneter Dürbrook fragt, wie sich die Bereitstellung eines Schienenersatzverkehrs auf die Strafzahlungen auswirke. – Herr Dr. Beck antwortet, dass Unternehmen erhalte bei Schienenersatzverkehr reduzierte Strafzahlungen. So werde ein Anreiz für Schienenersatzverkehr gesetzt, wenn Zugverkehr nicht möglich sei.

Herr Dr. Beck bestätigt dem Abgeordneten Hölck auf Nachfrage, dass vertragliche Vorgaben bezüglich der Ausbildungsquoten auch kontrolliert würden. An dieser Stelle benötige die NAH.SH mehr Personal.

## 2. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand und zur landesseitigen Finanzierung des Deutschlandtickets

Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)  
[Umdruck 20/599](#)

Abgeordneter Dürbrook bittet um einen Bericht zum aktuellen Sachstand bei der Einführung des sogenannten Deutschlandtickets und darüber, wie weit in diesem Zusammenhang die Planungen rund um das Jobticket und das Semesterticket seien. Des Weiteren interessiere ihn, wie die Landesregierung auf die Einführung eines 365-Tage-Tickets für junge Leute im Saarland blicke.

Verkehrsstaatssekretär von der Heide stellt fest, dass es erfreulich sei, dass inzwischen auf Bundesebene eine Einigung auf einen Finanzierungsrahmen für das Deutschlandticket gefunden worden sei, nämlich auf die hälftige Finanzierung zwischen Bund und Ländern. Für 2023 gehe Schleswig-Holstein von Kosten in Höhe von rund 100 Millionen Euro aus, sodass 50 Millionen Euro in den Haushaltsentwurf 2023 eingestellt seien. Ab 2024 würden Bund und Länder ihre Zuschüsse auf jeweils 1,5 Milliarden Euro deckeln. Im Moment werde davon ausgegangen, dass diese Summe ausreichen werde, um die Einnahmeverluste zu kompensieren.

Insgesamt sei die Diskussion über das Deutschlandticket „im Fluss“, weshalb aktuell noch keine genauen Tarifbedingungen feststünden. Klar sei, dass sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland nachhaltig verändern werde. Es sei klug, in der Finanzierung erst einmal für zwei Jahre die Coronaregularien zu übernehmen, um Erfahrungen mit dem neuen System zu sammeln.

Mit Abonentinnen und Abonnenten solle eine Regelung gefunden werden, sodass sie automatisch in das Deutschlandticket aufgenommen würden, um sie als Kundinnen und Kunden auch im neuen System zu halten. Beim landesweiten Semesterticket sei geplant, dass Studierende gegen eine freiwillige, bundesweit einheitlich geregelte Zuzahlung ihr Semesterticket zu einem Deutschlandticket aufwerten könnten.

Komplizierter gestalte sich die zukünftige Ausgestaltung des Jobtickets angesichts vieler verschiedener Modelle. Schleswig-Holstein wolle sein Jobticket grundsätzlich erhalten. Der Preis sei gerade im städtischen Raum wie in Kiel mit einem Tarifzonen-Monatsticket unter drei Euro

sehr attraktiv. Für weite Strecken werde das Deutschlandticket indes einen Vorteil bieten. Voraussichtlich werde sich ein auf Bundesebene entwickeltes Jobticketmodell sozusagen dazwischen wiederfinden, wobei zu berücksichtigen sei, dass es eben nicht nur lokal, sondern deutschlandweit gelten solle.

Staatssekretär von der Heide schließt damit, dass er bei weiteren konkreten Entwicklungen den Ausschuss gern erneut informieren werde.

Abgeordneter Dr. Buchholz spricht an, zur Kofinanzierung des Deutschlandtickets im Haushaltsentwurf 2023 nichts gefunden zu haben und fragt, wo es verankert sei. Insofern als die Änderung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes auf der Einnahmeseite noch nicht im Haushalt berücksichtigt sein könne, nehme er an, dass der Punkt mit der Nachschiebeliste geregelt werde. – Staatssekretär von der Heide vermutet, dass es so sei und sagt zu, die Antwort nachzureichen ([Umdruck 20/660](#)).

Weiter bittet Abgeordneter Dr. Buchholz noch einmal zu bestätigen, inwiefern am Jobticket festgehalten werde. – Staatssekretär von der Heide erwidert, es sei an der Stelle sinnvoll, die Vorschläge der Bundesebene abzuwarten.

Herr von Ivernois, Leiter des Referats „Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen“ im Verkehrsministerium, ergänzt, dass das Thema in den nächsten beiden Tagen in Bund-Länder-Arbeitsgruppen weiter besprochen werde. Beim Jobticket stelle sich insbesondere die Frage nach der Höhe des Anteils der Verkehrsverbünde an der Zuschussung und ob der Bund sich an den Rabatten beteilige. Möglicherweise könnten günstigere Jobtickets mit lokalem Geltungsbereich auch parallel bestehen bleiben.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt weiter, inwieweit die Überlegungen dazu bereits abgeschlossen seien, dass – so verstehe er es – das Semesterticket nicht auf der Grundlage des Beitrags der Studierenden zu einem Deutschlandticket aufgewertet werden solle, sondern dazu ein Aufschlag nötig werde. – Staatssekretär von der Heide antwortet, er habe den Diskussionsstand vorgetragen. Eine Vereinbarung gebe es dazu noch nicht.

Herr von Ivernois fügt hinzu, dass es beim Semesterticket zur Diskussion stehe, im ersten Schritt ein „Upgrade“ zum Deutschlandticket durch Zahlung der Differenz zu ermöglichen und

langfristig dazu überzugehen, dass Semestertickets bundesweit generell als Deutschlandtickets funktionierten. Die zweite Stufe müsse mit den ASten verhandelt werden.

Die Frage der Abgeordneten Waldeck, inwiefern auch künftig eine Besserstellung Studierender über das Semesterticket gewährleistet werde, beantwortet Herr von Ivernois dahin gehend, dass es auf die Bereitschaft des Bundes ankomme, ihnen einen Rabatt zu geben und, wenn ja, in welcher Höhe. Das Vorgehen der Länder im Hinblick auf eine möglichst einheitliche Regelung an dieser Stelle sei noch nicht ausdiskutiert.

Abgeordnete Nitsch fragt, wie die Chancen auf ein 30-Euro-Bildungsticket stünden. Dass mit der Einführung gegebenenfalls zum 1. Januar 2024 gerechnet werden könne, stehe beispielsweise in einem Vermerk, der ihr aus dem Kreis Nordfriesland vorliege. – Der Verkehrsstaatssekretär erklärt, dass die Landesregierung solche Modelle derzeit nicht plane, da die Finanzierung fraglich wäre.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten Nitsch, ob dann auch Planungen für ein Sozialticket für Menschen mit geringen Einkommen ausgeschlossen seien, antwortet Staatssekretär von der Heide, es sei nichts ausgeschlossen, und er verstehe das Ansinnen. Über Konzepte lasse sich nachdenken, aber nicht, ohne in der Folge auch über die Finanzierung zu sprechen. Die Länder und der Bund investierten erhebliche Mittel in die Realisierung des Deutschlandtickets, um kostengünstigen ÖPNV zu realisieren.

Abgeordneter Dürbrook meint, dass die Zahl der Jobtickets in Schleswig-Holstein mit circa 17.000 relativ klein sei und sie oftmals im Stadtverkehr in Kiel und Lübeck genutzt würden. – Staatssekretär von der Heide erwidert auf die Frage, wie viele Jobtickets vom Übergang zum Deutschlandticket betroffen wären, dass sich die Zahlen sinnvoll erst einordnen lassen würden, wenn das bundesweite Modell feststehe und sagen lasse, um welche Abonnements es gehe.

Abgeordnete Waldeck nennt als positiven Aspekt des Jobtickets, dass es sich ab fünf Arbeitnehmerinnen beziehungsweise Arbeitnehmern nutzen lasse, und fragt inwiefern Schleswig-Holstein sich dafür einsetze, dass es dieserart für kleine Betriebe nutzbar bleibe. – Herr von Ivernois antwortet, dass in der Diskussion sei, beispielsweise verschiedene Rabattstufen einzuführen. Allerdings stehe eine Unterstützung seitens der Bundesregierung noch infrage.

Schleswig-Holstein setze sich für das Jobticket als erfolgreiches Modell der ÖPNV-Finanzierung ein, wolle mehr Menschen dafür gewinnen und als Abonnenten und Abonnentinnen keinesfalls verlieren.

Abgeordneter Brandt fragt, inwiefern es Gespräche mit Hamburg gebe, wo seines Wissens im Rahmen der Einführung des 49-Euro-Tickets auch über ein Schülerticket diskutiert werde. – Herr von Ivernois antwortet, dass zwischen dem Deutschlandticket und lokalen Tarifbedingungen, die blieben, zu trennen sei. Es werde weiterhin den HVV geben sowie auch einen SH-Tarif für alles, was unterhalb des Deutschlandtickets für die Menschen attraktiv sei. In den erwähnten Arbeitsgruppen finde auch ein Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen aus Hamburg statt, der sich aber weniger auf lokale Fragen beziehe als auf die großen, deutschlandweit zu klärenden Frage beziehe. Im Übrigen gebe es einen stetigen Dialog über die Tarifbedingungen im HVV, weil das Land als Gesellschafter beteiligt sei. Auf Landesebene in Schleswig-Holstein sei aktuell kein Schülerticket in der Diskussion.

Abgeordneter Dr. Buchholz hält es für ratsam, dass das Land Überlegungen über die Verkehrsverbünde anstelle, weil ansonsten Hamburg die Überlegungen dominieren werde. Soviel er wisse, seien sie dort bereits relativ weit fortgeschritten. Ihn interessiere darüber hinaus, ob es abgesehen vom Deutschlandticket das Ziel sei, die Tariflandschaft unterhalb der 49-Euro-Grenze zu vereinfachen, statt weiter zu diversifizieren. – Staatssekretär von der Heide geht davon aus, dass es über die NAH.SH einen Austausch mit dem HVV gebe. Dazu könne er den Ausschuss bei Interesse zu einem späteren Zeitpunkt informieren. Er wiederhole, dass die Diskussion rund um das Deutschlandticket aktuell im Fluss sei. Es sei sinnvoll, verschieden Fragen vorzudenken, aber Entscheidungen seien erst möglich, wenn die Eckpunkte zum Deutschlandticket feststünden. Der Kurs Schleswig-Holsteins sei aus Sicht des Verkehrsministeriums seit langem erfolgreich und werde weiter verfolgt.

Abgeordnete Wentzel unterstreicht, dass eine Vereinfachung der Tarifsysteme wünschenswert sei. Sie fragt, ob es da seitens der Verkehrsverbünde Widerstände gebe. – Die Verkehrsunternehmen befänden sich für zwei Jahre in der „Coronalogik“, so der Staatssekretär, sodass keine kostenseitigen Herausforderungen entstehen sollten. Wie das System danach sein werde, werde nach Erprobung des Deutschlandtickets zu klären sein.

Abgeordnete Wentzel stellt fest, dass die hohen Investitionen von 50 Millionen Euro langfristig für Infrastrukturinvestitionen fehlten, und fragt, ob es diesbezüglich Signale des Bundes gebe,

die Regionen zu unterstützen. – Staatssekretär von der Heide antwortet, die 50 Millionen Euro an Landesmitteln würden zusätzlich zur Verfügung gestellt.

### **3. Bericht der Landesregierung zu Härtefallhilfen für energieintensive Unternehmen, insbesondere für besonders betroffene Handwerksbetriebe**

Antrag der Abgeordneten Sybilla Nitsch (SSW)  
[Umdruck 20/606](#)

Abgeordnete Nitsch führt zur Begründung ihres Antrags an, ihr liege ein Brief des Handwerks in Schleswig-Holstein an Ministerpräsident Günther und Minister Madsen vom 21. Dezember 2022 vor. Zwei Wochen zuvor habe die Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) entschieden, dass die Regelungen für Härtefallhilfen in den Ländern definiert würden. Das Handwerk habe sich dahin gehend geäußert, seit Monaten auf die Härtefallhilfen als Sicherheit für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) in Schleswig-Holstein zu warten, die an ihre Liquiditätsgrenzen stießen.

In der Wirtschaftsausschusssitzung am 7. September 2022 habe der Minister zugesagt, „am Ball“ zu sein, erläutert Abgeordnete Nitsch weiter. Problematisch sei, dass die Unternehmen vor Weihnachten ohne Signal, wie es weitergehe, geblieben seien. Die Darlehensprogramme griffen teils erst im März 2023. Sie wundere sich über die zeitliche Dimension des Prozesses, auch insofern als schon im Frühsommer 2022 Hilfen des Bundes an großindustrielle Betriebe gegangen seien. Die Abgeordnete fragt, ob die Landesregierung im Falle eines höheren Bedarfs plane, die vom Bund zugesagten Mittel aufzustocken.

Staatssekretärin Carstens berichtet, das Wirtschaftsministerium als für die Härtefallhilfen KMU zuständiges Haus sei in der Umsetzung von Entscheidungen auf Bundesebene abhängig gewesen. Den Zeitpunkt der MPK-Entscheidung habe Abgeordnete Nitsch selbst angesprochen; diese habe die Ausgestaltung durch die Länder relativ offengehalten. Die Wirtschaftsministerkonferenz habe sich dazu am 25. November 2023 verhalten.

Es gebe neben den für KMU weitere Härtefallhilfen, für die andere Ressorts zuständig seien. Der Bund habe zugesagt, 1 Milliarde Euro zur Verfügung zu stellen, die nach dem Königsteiner Schlüssel verteilt werde. Danach entfielen rund 34 Millionen Euro für Härtefälle auf Schleswig-Holstein. Die Staatssekretärin betont, dass daneben die hauptsächliche Hilfe die Gas- und Strompreisbremse darstellten. Da die Energiepreise aktuell wieder deutlich fielen, sei unabsehbar wie viele Anträge auf Härtefallhilfen gestellt werden könnten.



Die Landesregierung beabsichtige, sich weitestgehend an die Eckpunkte der Sonderwirtschaftsministerkonferenz vom 25. November 2022 zu halten, die die Grundlage der MPK-Beratungen vom 8. Dezember 2022 gebildet hätten. Hinzu komme, dass Schleswig-Holstein nicht-leitungsgebundener Energieträger wie Heizöl und Pellets in die Härtefallhilfen einbeziehen wolle, da sich auch dafür die Preise erhöht hätten.

Insgesamt sei die Umsetzung in den Ländern nicht ganz einheitlich. Der MPK-Beschluss spreche offiziell von einem Länderprogramm. Die Länder seien aufgefordert die Unterstützung sinnvoll zu verteilen. Schleswig-Holstein trete für eine möglichst weitgehende Abstimmung der Länder ein. Die Landesregierung sei mit den Verbänden im Land laufend in Gesprächen und wisse um die Not vieler kleiner Handwerksbetriebe.

Vorbehaltlich der finalen Ausgestaltung der Richtlinie, die noch abzustimmen sei, sei für Schleswig-Holstein ein zweistufiges Verfahren bei den Härtefallhilfen geplant.

Erstens: Für 2022 sei Voraussetzung für den Erhalt der Hilfe der Nachweis, dass sich die Preise im Durchschnitt für den Zeitraum 1. Juni bis 30. November 2022 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum vervielfacht hätten. Zusätzlich sei eine Energieintensität des jeweiligen Unternehmens Voraussetzung. Die Höhe der Härtefallhilfe entspreche der Höhe des an den Energieversorger gezahlten Novemberabschlags 2022.

Zweitens: Für 2023 sei Voraussetzung wiederum eine Energieintensität sowie der Nachweis, dass für mindestens drei Monate durchschnittlich eine Vervielfachung der Preise im Vergleich zum Durchschnitt 2021 vorliege. Dabei werde die Wirkung der Preisbremsen zu berücksichtigen sein. Staatssekretärin Carstens erklärt, wie sich die Höhe der Energie-Härtefallhilfe KMU 2023 ergebe: Für den Dreimonatszeitraum, für den der erforderliche Nachweis erbracht sei, würden die durch die Strom- und Gaspreisbremse bereits im Preis reduzierten 80 Prozent des Vorjahresverbrauchs pauschal auf 95 Prozent des Vorjahresverbrauchs aufgestockt.

Für nicht-leitungsgebundene Energieträger sei die Berechnungssystematik eine andere. Sie sei etwas komplizierter, weil es keine Versorgungsverträge mit monatlichen Abschlägen gebe. Grundsätzlich solle auch hier gelten, dass eine Energieintensität vorliege und im Durchschnitt eine Vervielfachung der tatsächlichen Beschaffungskosten im Vergleich zum Vorjahreszeit-

raum nachgewiesen werden müsse. Die Höhe der Härtefallhilfe werde sich dann als Monatsdurchschnitt der Kosten der Energieträger ergeben, die im betrachteten Zeitraum beschafft worden seien.

Die Auszahlung werde für 2022 einmalig für den errechneten Monatsdurchschnitt erfolgen und 2023 für jeden förderberechtigten Monat.

Sehr bedauerlich sei, dass, anders als es zur Zeit der Coronapandemie gewesen sei, der Bund den Ländern keine zentrale Software zur Abwicklung der Hilfen zur Verfügung stelle. Dennoch wolle die Landesregierung zu einer möglichst schnellen Umsetzung kommen und strenge sich sehr an, Vorbereitungen hinsichtlich der Mandatierung eines IT-Dienstleisters für die Antragstellung und das dahinterliegende Fachverfahren zu treffen. Es liefen diesbezüglich Gespräche mit Dataport. Der Vorteil läge bei diesem IT-Dienstleister darin, so die Staatssekretärin, dass eine Direktbeauftragung möglich sei, statt ein zeitintensives Vergabeverfahren anzustrengen.

Die Umsetzung werde eng mit der Bewilligungsstelle, der IB.SH abgestimmt. Gemeinsames Ziel sei es die Antragstellung für die erste Stufe, also den Novemberabschluss 2022, im März 2023 zu ermöglichen. Es werde Länder geben, in denen schon früher Anträge gestellt werden könnten, indem diese Länder, anders als Schleswig-Holstein an dieser Stelle, auf vorhandene IT-Strukturen zurückgreifen könnten.

Die nächsten Schritte seien die Finalisierung der Richtlinie und die Verwaltungsvereinbarung, die Mandatierung von Dataport oder eines alternativen Dienstleisters und die Prüfung des skizzierten zweistufigen Verfahrens zur Gewährung von Härtefallhilfen für 2022 und 2023.

\* \* \*

Abgeordnete Herdejürgen möchte vor dem Hintergrund, dass andere Bundesländer bereits die erforderlichen IT-Strukturen aufgebaut hätten, wissen, warum Schleswig-Holstein noch nicht so weit sei. – Herr Kaul antwortet, die genauen Gründe dafür könne er nicht nennen. Es sei allerdings auch nicht so, dass der überwiegende Teil der anderen Bundesländer bereits die Strukturen in ihren Bewilligungsstellen zur Verfügung stelle, sondern nur einige wenige.

Schleswig-Holstein kämpfe mit anderen Bundesländern weiter um eine gemeinsame IT-Lösung.

Staatssekretärin Carstens erklärt im Zusammenhang mit Fragen von Abgeordneter Nitsch, dass die Landesregierung derzeit nicht davon ausgehe, dass zusätzliche Landesmittel erforderlich seien. – Abgeordnete Nitsch betont noch einmal die Dringlichkeit für manche Handwerksbetriebe, in dieser Situation Unterstützung durch das Land zu bekommen. Für sie sei es nicht nachzuvollziehen, warum man nicht schon im November 2022 habe erkennen können, dass es nicht zu einer bundeseinheitlichen Lösung kommen werde und sich um eine landesspezifische Lösung für die IT-Problematik gekümmert habe. Das Beispiel Niedersachsen zeige, dass das offenbar gegangen wäre.

Staatssekretärin Carstens erklärt, dass man im November 2022 noch nicht habe absehen können, dass es zu keiner einheitlichen Lösung kommen werde. Dass das Land Niedersachsen schon weiter sei, liege daran, dass es frühzeitig selbst Geld in die Hand genommen habe und zu dem Zeitpunkt, zu dem klar geworden sei, dass es mit der länderübergreifenden Lösung schwierig werde, bereits in seinen eigenen Planungen fortgeschritten gewesen sei. Dennoch sei auch Niedersachsen noch nicht so weit, dass es Härtefallhilfen des Bundes auszahlen könne.

Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, nach den heutigen Ausführungen sei festzustellen, dass die Landesregierung am 18. Januar 2023 weder sagen könne, wie ein Härtefall noch wie ein energieeffizientes Unternehmen im Sinne des MPK-Beschlusses definiert werde. Damit seien offenbar nach wie vor die Voraussetzungen für eine Auszahlung der Härtefallhilfen in den wesentlichen Punkten ungeklärt. Seiner Meinung nach komme aufgrund der Gaspreisentwicklung eine Auszahlung aus den Härtefallhilfen für energieintensive Unternehmen überhaupt nur für einen etwa dreimonatigen Zeitraum zwischen Juli und Oktober des vergangenen Jahres in Betracht. Es bestünden für ihn deshalb ernsthafte Zweifel daran, ob der Bürokratieaufwand, der jetzt noch für eine Umsetzung des Fonds betrieben werden müsse, angesichts der geringen Anzahl an Fällen, in denen die betroffenen Unternehmen überhaupt noch etwas mit den Mitteln anfangen könnten, verhältnismäßig sei.

Staatssekretärin Carstens erklärt, bezüglich der Kriterien habe sie bereits erläutert, dass man sich dazu noch in Abstimmung mit den anderen Ländern befinde. Richtig sei, dass der Druck bei manchen Betrieben sehr hoch sei; das werde auch von der Landesregierung gesehen. Die

Landesregierung befinde sich in einem engen Austausch mit den Kammern, und es werde angestrebt, in Kürze zu festen Kriterien zu kommen. Das alles verzögere nicht den für März vorgesehenen Start. Die Entwicklung der Gaspreise sei aus ihrer Sicht positiv zu bewerten, und es sei doch erfreulich, dass vor dem Hintergrund der Bedarf für die Unterstützungsmaßnahme geringer sei als zunächst zu befürchten gewesen sei. Diese Entwicklung werde in dem von ihr beschriebenen zweistufigen Verfahren natürlich zu berücksichtigen sein.

Abgeordneter Brandt erklärt, auch es eigentlich ein Dilemma, dass hier so viel Aufwand für gegebenenfalls nur wenige Härtefälle betrieben werden müsse, gehe es bei solchen Unterstützungsmaßnahmen doch genau darum. Festzustellen sei, dass man jetzt schon sehr viel weiter als im letzten Sommer sei, und man inzwischen von weniger Härtefällen ausgehen könne als noch zum damaligen Zeitpunkt. Auch er hätte sich gewünscht, dass man schneller zu Ergebnissen komme. Verantwortlich für diesen dann doch recht langen Prozess sei vor allem der Bund, der für die Entscheidungen über die Voraussetzungen der Härtefallhilfen sehr lange benötigt habe.

Abgeordneter Dr. Buchholz erläutert, auch er finde es erfreulich, dass sich die Gaspreise jetzt wieder nach oben entwickelten. Das ganze Verfahren zeige aber, wenn man Unterstützung in solchen Fällen leisten wolle, müsse man das Ganze auch schnell umsetzen. Er bezweifle, dass es für diese Härtefallhilfen, die im Oktober letzten Jahres dringend benötigt worden seien, wenn sie demnächst endlich zur Auszahlung kommen könnten, noch Antragsteller geben werde. Das Land hätte spätestens im Dezember letzten Jahres eine Lösung finden und handlungsfähig sein müssen.

#### **4. Bericht der Landesregierung über die Fortschreibung der Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in Schleswig-Holstein**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz in der 7. Sitzung am 2. November 2022

Staatssekretär von der Heide führt in seinem Bericht unter anderem aus, die Landesregierung plane aufgrund der veränderten und verschärften Rahmenbedingungen, die Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen aus dem Jahr 2018 fortzuschreiben. Dieser Prozess werde erst im Frühjahr 2023 mit der Kabinettsbefassung abgeschlossen sein. Dennoch berichte die Landesregierung heute natürlich gern im Wirtschaftsausschuss über den aktuellen Sachstand.

Vor dem Hintergrund des in der letzten Legislaturperiode festgestellten erheblichen Investitionsstaus bei den Landesstraßen habe das Land vor vier Jahren auf der Grundlage eines Landesstraßensanierungsprogramms mit einer Sanierungsoffensive begonnen, bei der beachtliche Mittel in Höhe von 90 Millionen Euro pro Jahr in die Hand genommen worden seien. Dennoch bedeute dieser Sanierungsstau auch für die Zukunft weiter eine Bürde. Im Zusammenhang mit den bereits durchgeführten Sanierungsmaßnahmen sei festgestellt worden, dass für eine nachhaltige Sanierung der Landesstraßen über die gesamte Lebensdauer umfangreichere und damit kostenintensivere Maßnahmen erforderlich seien als ursprünglich angenommen. Das aktuelle Landesstraßensanierungsprogramm sei deshalb bereits in der letzten Legislaturperiode nachjustiert und das Erhaltungsprogramm Landesstraßen 2019 bis 2022 bis 2025 gestreckt worden. Darüber habe der damalige Wirtschaftsminister Dr. Buchholz bereits in der letzten Legislaturperiode im Wirtschaftsausschuss informiert.

Das, was in der letzten Legislaturperiode schon umgesetzt worden sei, werde jetzt überprüft und auf dem Ergebnis aufbauend dann ein neues Programm zur Sanierung der Landesstraßen aufgelegt. Für das neue Programm habe die Landesregierung in dieser Legislaturperiode 450 Millionen Euro vorgesehen; dazu kämen weitere 100 Millionen Euro für die Sanierung von Radwegen. Mit diesem Geld werde man die Sanierungsanstrengungen noch einmal intensivieren können. Ziel müsse es aber auch sein, mit den vorhandenen Strukturen im LBV.SH auch sämtliche Mittel zu verausgaben. Daran habe der Wirtschaftsminister ein großes Interesse und werde sich persönlich dafür einsetzen.

Die Rahmenbedingungen für den Straßenbau insgesamt seien nach wie vor leider schwierig: Zu dem Problem der Fachkräftegewinnung beim LBV.SH; in den vergangenen Jahren außergewöhnlich hohen Ausfallzeiten beim Personal in der Baubranche, unter anderem aufgrund von Covid-Erkrankungen, kämen nun auch noch die Probleme bei der Abwicklung der Baumaßnahmen infolge des russisch-ukrainischen Krieges und der Energiekrise. Als weitere Problematik nennt er die Brückenbauwerke in Schleswig-Holstein, bei denen in den nächsten Jahren mit erheblichen Sanierungsmaßnahmen zu rechnen sein werde.

Staatssekretär von der Heide erklärt, nach der derzeit durchgeführten Neubewertung der Maßnahmen werde ein „Programm 2027+“ aufgelegt, das im Frühjahr 2023 vom Kabinett verabschiedet werden solle. Neu sei, dass im Rahmen dieses Programms auch auf die Fahrradwege ein besonderer Fokus gelegt werde. Er regt an, die Gutachter, die die Landesregierung im Zusammenhang mit der Neuauflage des Programms mit bestimmten Fragestellungen beauftragt habe, auch in den Wirtschaftsausschuss einzuladen. Ein möglicher Termin dafür sei die April-Sitzung des Ausschusses.

In der anschließenden Aussprache begrüßt Abgeordneter Dr. Buchholz zunächst, dass es im LBV gelungen sei, im letzten Jahr Baumaßnahmen in nennenswerter Größenordnung umzusetzen. Er begrüße auch, dass das Erhaltungsprogramm jetzt fortgeschrieben werden solle. Allerdings sei das letzte Programm bereits Ende letzten Jahres ausgelaufen, sodass zum einen die Anstrengungen der Landesregierung für eine Fortschreibung schon hätten viel eher in die Wege geleitet werden müssen, zum anderen sich die Frage stelle, was in der Zwischenzeit, bis zur Vorlage des neuen Programms, passieren werde. Er möchte außerdem wissen, ob sich an den Grundsätzen der Strategie etwas ändern werde, die besagt habe, dass man ein bestimmtes Ziel bis zu einem bestimmten Zeitpunkt erreichen wolle, nämlich 20 Prozent der Landesstraßen in einem sehr guten Zustand zu erhalten. Dieses Ziel werde voraussichtlich erst ab 2033 fortfolgende erreicht werden können. Wenn es fortbestehen solle, benötige man jetzt keine neue Strategie.

Staatssekretär von der Heide weist darauf hin, dass aus dem letzten Erhaltungsprogramm der letzten Legislaturperiode noch ausreichend offene Maßnahmen vorhanden seien, die jetzt bis zur Vorlage der neuen Strategie angegangen würden. Im Grundsatz werde es bei den in der letzten Legislaturperiode erarbeiteten Grundlagen und Zielen der Strategie bleiben, man werde lediglich aufgrund gewonnener neuer Erkenntnisse eine Nachjustierung vornehmen. – Herr Köster, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, ergänzt, man habe bereits im Frühjahr

2022 angefangen, Vorbereitungen für die Fortschreibung der Strategie zu starten. Der Prozess sei aber durch den sogenannten Brückengipfel des Bundes und den sich daraus ergebenden Folgerungen etwas verzögert worden. Das letzte jetzt noch offene Gutachten in dieser Sache sei aber für den Februar 2023 angekündigt worden. Er berichtet weiter, dass das Verfahren wie beim letzten Mal so ausgerichtet werde, dass abschnittsweise für die Listen und Karten ein Erhaltungsprogramm für die Jahre 2023/2024 aufgestellt werde, sodass sich die Kommunen auf die Maßnahmen auch entsprechend vorbereiten könnten. Wesentliche Grundzüge aus dem letzten Programm würden in die neue Strategie einfließen.

Auf Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz zur Einbeziehung der Kreise führt Herr Quirmbach, LBV.SH, aus, gegenüber dem bisherigen Verfahren solle die Absprache mit den Kreisen zukünftig weiter intensiviert werden, indem zweimal im Jahr mit jedem Kreis Gespräche über die Bauphasen und deren Stand geführt würden. Eine neuere Entwicklung sei, dass man die Radwege noch stärker in den Blick nehmen und sich strategisch gesehen ein Stück weit davon lösen wolle, Radwege als Teil der Straße zu sehen.

Abgeordnete Herdejürgen fragt nach der Personalsituation, insbesondere die unbesetzten Stellen, im LBV.SH. – Herr Quirmbach antwortet, derzeit gebe es ungefähr 100 offene Stellen, und diese Zahl ändere voraussichtlich auch zukünftig wenig. So gebe es jährlich 30 bis 40 altersbedingte Abgänge und etwa zehn bis 15 Personen, die den LBV.SH verließen, weil sie beispielsweise bei den Kommunen bessere Arbeitsbedingungen, insbesondere eine bessere Bezahlung, vorfänden. Auch die Autobahngesellschaft des Bundes sei für viele eine attraktive Alternative. Dennoch zeigten die unternommenen Anstrengungen, mehr Personal zu gewinnen und es auch dauerhaft zu halten - unter anderem die Verbesserung des Gesundheitsschutzes, Werbemaßnahmen in Kindergärten, Schulen, auf Messen und im Radio für bautechnische Berufe, aber insbesondere auch die Einführung des dualen Studiums in Kiel - erste Erfolge. In diesem Jahr kämen die ersten zehn bis 15 Personen aus dem Studium in das System. Die Anstrengungen gingen auch unvermindert weiter. So sei man gerade dabei, mit der Technischen Hochschule in Lübeck einen Asphaltstudiengang auf den Weg zu bringen. Mit dem Studiengang sollten junge Ingenieure, Geografen oder auch Geologen in die Lage versetzt werden, im Straßenbau tätig zu werden. – Staatssekretär von der Heide betont, die Gewinnung von Fachkräften für diesen Berufszweig sei ein wichtiges Thema für sein Haus. Es habe in den letzten Jahren positive Entwicklungen in diesem Bereich gegeben, das Thema werde dennoch weiter konsequent bearbeitet.

Abgeordneter Kilian erinnert daran, dass man sich letztes Jahr darauf verständigt habe, dass man vor dem Hintergrund der Feststellung, dass der Zustand der Straßen schlechter als erwartet gewesen sei, eine Neuauflegung der Strategie vornehmen müsse. Damals sei gemeinsam vereinbart worden, dass Ende 2022/Anfang 2023 ein Neuprogramm auf den Weg gebracht werden solle. Vor dem Hintergrund habe er nicht das Gefühl, dass sich die Landesregierung jetzt sozusagen im Verzug befinde. Er halte es auch für eine immense Leistung des Landes, dass für diese Legislaturperiode 550 Millionen Euro für Baumaßnahmen an Straßen und Radwegen vorgesehen seien.

Im Zusammenhang mit Nachfragen der Abgeordneten Waldeck führt Herr Quirnbach aus, die Struktur beim LBV.SH sei dahingehend verändert worden, dass es jetzt zwei regionale Ansprechpartner, einen für Nord und einen für Süd, im Land gebe. Sie seien in Bezug auf die Baumaßnahmen unmittelbare Ansprechpartner für die Kreise. Vorgesehen sei, dass diese Ansprechpartner zweimal im Jahr mit den Kreisen ein Gespräch führten, in dem man sich über den Sachstand, Probleme und demnächst anstehende Baumaßnahmen informieren und austauschen wolle.

Herr Quirnbach berichtet – ebenfalls auf Nachfrage der Abgeordneten Waldeck –, dass ein Modellversuch zum Thema Recycling im Straßenbau gezeigt habe, dass mit dem dabei gewählten Verfahren noch nicht die Qualität für Baumaßnahmen erzielt werden könne, die man benötige. Vor dem Hintergrund werde man weiter an Lösungen arbeiten, denn Klimaschutz sei auch für den Bausektor ein wichtiges Thema.

Im Zusammenhang mit einer Nachfrage von Abgeordnetem Hölck führt Herr Köster aus, anhand des 2018 festgelegten Sanierungsziels für einzelne Abschnitte der Landesstraßen sei damals auch eine Priorität für die Maßnahmen festgelegt worden. Nach Bohrkernuntersuchungen habe man allerdings festgestellt, dass die in der Priorität vorgesehenen Deckenerneuerungen in vielen Fällen nicht ausreichend seien, weil die Substanz in den tieferen Schichten der Straße ebenfalls nicht mehr gut gewesen sei. Vor dem Hintergrund habe man dann in einigen Fällen tiefergehende Sanierungsmaßnahmen durchführen müssen als ursprünglich vorgesehen.

Die Ausschussmitglieder kommen überein, sich nach der Kabinettsbefassung im April 2023 durch die Landesregierung und ihre Gutachter über die Fortschreibung der Strategie ausführlicher berichten zu lassen.



**5. Für einen qualitativ hochwertigen und gut ausgebauten Nahverkehr mit effizienten und transparenten Strukturen**

Alternativantrag der Fraktion der FDP  
[Drucksache 20/294](#)

(überwiesen am 28. September 2022)

hierzu: [Umdruck 20/678](#)

Staatssekretär von der Heide berichtet anknüpfend an die Bitte aus der 7. Sitzung des Wirtschaftsausschusses über die geplante Höhe der Landesmittel zur Beteiligung an den ÖPNV-Kosten im Haushalt 2023 und kündigt an, dem Ausschuss seinen Sprechzettel zur Verfügung zu stellen ([Umdruck 20/678](#)).

In dem Zusammenhang merkt er an, dass es im ÖPNV auch positive Nachrichten gebe. Dazu gehöre die Inbetriebnahme der Bahnstrecke nach Lübeck durch die Firma erixx, auch wenn durch die aktuell leider noch bestehenden Anfangsprobleme in der Öffentlichkeit eher ein negatives Bild dominiere. Dennoch sei festzustellen, dass man auf dieser Strecke jetzt ein sehr gutes - mit einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem bisherigen - Angebot auf die Beine gestellt habe. Ein weiteres positives Beispiel sei das sogenannte SMILE-Projekt an der Schlei.

Abgeordneten Dr. Buchholz merkt an, aus seiner Sicht sei die vorgetragene Auflistung und manche Einordnung als Landesmittel noch einmal zu hinterfragen, er werde sich den angekündigten Sprechzettel daraufhin noch einmal genauer ansehen.– Abgeordneter Dürbrook weist darauf hin, dass er im Oktober 2022 den Anteil der Landesmittel am ÖPNV bei der Landesregierung abgefragt habe; damals sei man in der Antwort noch zu einem ganz anderen Ergebnis gekommen. – Staatssekretär von der Heide bietet an, gern auch noch einmal bilateral über die genannten Summen ins Gespräch zu kommen.

Der Ausschuss schließt seine Beratungen zum Antrag der Fraktion der FDP, für einen qualitativ hochwertigen und gut ausgebauten Nahverkehr mit effizienten und transparenten Strukturen, [Drucksache 20/294](#), ab. Mit den Stimmen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von SPD, FDP und SSW empfiehlt er dem Landtag die Ablehnung des Antrags.

**6. Bericht der Landesregierung zum Schienenersatzverkehr auf der AKN-Linie A 1 zwischen Ellerau und Burgwedel**

Antrag des Abgeordneten Dr. Buchholz (FDP)  
[Umdruck 20/627](#)

hierzu: [Umdruck 20/663](#)

Abgeordneter Dr. Buchholz nimmt zur Begründung des Antrags auf die Presseberichterstattung Bezug, in der darüber berichtet worden sei, dass es am Montag eine chaotische Situation entlang der AKN-Linie A 1 im Zusammenhang mit dem dort eingesetzten Schienenersatzverkehr gegeben habe. Ihm gehe es darum, etwas über die Hintergründe zu erfahren.

Staatssekretär von der Heide weist einleitend darauf hin, dass man derzeit an vielen Orten auf den Schienenersatzverkehr angewiesen sei und auch in der Zukunft sein werde, da das Land viel Geld in die Hand nehme, um die Schieneninfrastruktur im Land zu verbessern. Dabei sei grundsätzlich festzustellen, dass ein Schienenersatzverkehr mit seinem Angebot immer schlechter sei als ein Schienenverkehr.

Herr Bergmann, Geschäftsführer der AKN, bestätigt, dass es am Montagmorgen zwischen sieben und acht Uhr Startschwierigkeiten bei der Aufnahme des Schienenersatzverkehrs auf der Strecke zwischen Ellerau und Burgwedel gegeben habe. Auf der Grundlage der Potenzialanalyse, die zu dem Ergebnis gekommen sei, dass fünf bis sieben Busse für diese Strecke für den Schienenersatzverkehr benötigt würden, seien sechs Busse plus ein Reservebus für die Strecke geordert worden. Aufgrund von Missverständnisses seien zwei Busse an diesem ersten Morgen jedoch nicht rechtzeitig an der Haltestelle angekommen, sodass nicht alle Fahrgäste hätten abtransportiert werden können. Das sei natürlich bedauerlich und dürfe auch nicht passieren. Man habe daraufhin Gespräche mit dem für den Busverkehr eingesetzten Dienstleistern geführt, und inzwischen könne man festhalten, dass der Schienenersatzverkehr seit vorgestern auf der Strecke reibungslos und wie geplant im 20-Minuten-Takt laufe.

Im Zusammenhang mit Nachfragen und Anmerkungen der Abgeordneten Dr. Buchholz und Dürbrook führt Frau Saß, AKN, aus, dass die Erfahrungen der letzten beiden Tage gezeigt hätten, dass die vorgesehenen und in Auftrag gegebenen Kapazitäten ausreichend seien. Auch mit den übrigen Kritikpunkten habe man sich bereits befasst. So sei die Kritik zu einer fehlenden Beschilderung zum Anlass genommen worden, darüber gestern mit den Bürgermeistern der Orte an der Strecke ein Gespräch zu führen.

Auch das Thema Barrierefreiheit sei aufgenommen worden. Allerdings müsse man einfach feststellen, dass sich ein Schienenersatzverkehr nicht in Gänze barrierefrei durchführen lasse, ebenso wie auch der Schienenverkehr nicht in Gänze barrierefrei zur Verfügung gestellt werden könne. So sei es aufgrund der Haltestellensituation für die Busse nicht möglich, an zwei Haltestellen auch Rollstuhlfahrer aufzunehmen. Damit gebe es dort eine ähnliche Situation wie auch im Schienenverkehr, wo es ebenfalls einen Mischbetrieb mit barrierefreien und nicht barrierefreien Verbindungen gebe.

## 7. Entwurf eines Gesetzes zur Abschaffung von Straßenbaubeiträgen

Gesetzentwurf der Fraktionen des SSW, FDP und SPD  
[Drucksache 20/21](#) (neu) – 2. Fassung

(überwiesen am 30. Juni 2022 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Hierzu: [Umdrucke 20/30](#), [20/46](#), [20/51](#), [20/64](#), [20/71](#), [20/83](#), [20/99](#),  
[20/102](#), [20/103](#), [20/105](#), [20/107](#), [20/109](#), [20/112](#),  
[20/114](#), [20/117](#), [20/120](#), [20/126](#), [20/148](#), [20/175](#),  
[20/360](#)

Abgeordneter Dr. Buchholz erneuert seine Kritik daran, dass die regierungstragenden Fraktionen die Durchführung einer mündlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf abgelehnt haben.

Abgeordneter Kilian merkt an, die im Parlament übliche Praxis, dass man sich einer Anhörung nicht verweigere, beziehe sich nur auf schriftliche Anhörungen. Er rege an, sich in diesem Fall dem Votum des Innen- und Rechtsausschusses anzuschließen.

Der Ausschuss schließt seine Beratungen zu dem Gesetzentwurf ab und empfiehlt dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss mit den Stimmen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von SPD, FDP und SSW, dem Landtag die Ablehnung des Gesetzentwurfs zu empfehlen.

**8. Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie für fairen Wettbewerb (Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein – TTG)**

Gesetzentwurf der Fraktionen von SSW und SPD  
[Drucksache 20/69](#) (neu)

(überwiesen am 2. September 2022)

Hierzu: [Umdrucke 20/248](#), [20/269](#), [20/283](#), [20/299](#), [20/331](#), [20/336](#),  
[20/343](#), [20/349](#), [20/350](#), [20/353](#), [20/354](#), [20/355](#),  
[20/356](#), [20/357](#), [20/358](#), [20/361](#), [20/362](#), [20/363](#),  
[20/365](#), [20/367](#), [20/368](#), [20/375](#), [20/395](#), [20/401](#),  
[20/461](#)

Nach einer kurzen Aussprache darüber, ob die Beratungen zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen von SSW und SPD schon abgeschlossen werden sollten, bevor der Ausschuss das beschlossene Fachgespräch zur Frage der Erhöhung der Tarifbindung durchführt, kommen die Ausschussmitglieder überein, ihre abschließende Beratung über den vorliegenden Gesetzentwurf bis nach Durchführung des Fachgesprächs zurückzustellen.

Die Fraktionen werden gebeten, Teilnehmerinnen und Teilnehmer für das Fachgespräch bis zum 3. Februar 2023 zu benennen.

## 9. **Potenziale der Geothermie in Schleswig-Holstein nutzen**

Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen  
[Drucksache 20/481](#)

### **Geothermie-Potenziale heben**

Alternativantrag der Fraktion der FDP  
[Drucksache 20/532](#)

(überwiesen 14.12.2022 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss** und den Umwelt- und Agrarausschuss)

– Verfahrensfragen –

Der Ausschuss beschließt die Durchführung einer schriftlichen Anhörung zu den beiden Vorlagen. Die Fraktionen werden um ihre Benennung der Anzuhörenden bis zum 3. Februar 2023 gebeten.

**10. Übergreifende Kostenbetrachtung der Auswirkungen des Klimawandels in Schleswig-Holstein**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 20/414](#)

(überwiesen 14.12.2022 an den **Umwelt- und Agrarausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

– Verfahrensfragen –

Der Wirtschaftsausschuss schließt sich dem Verfahren des federführenden Umwelt- und Agrarausschusses an.

**11. Nutzung von Recycling- und nachhaltigen Baustoffen stärken**

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
[Drucksache 20/374](#)

**Nutzung von Recyclingbaustoffen fördern und Recyclingcluster für die Bauwirtschaft im Land etablieren**

Alternativantrag der Fraktion des SSW  
[Drucksache 20/526](#)

(überwiesen am 14. Dezember 2022)

– Verfahrensfragen –

Einstimmig beschließt der Ausschuss die Durchführung einer schriftlichen Anhörung zu den beiden Vorlagen. Die Anzuhörenden sollen bis zum 3. Februar 2023 benannt werden.



**12. Mitfinanzierung der dänischen Linie 110 (Sønderborg - Flensburg)**

Antrag der Fraktion des SSW

[Drucksache 20/505](#)

(überwiesen am 16. Dezember 2022)

– Verfahrensfragen –

Die Ausschussmitglieder beschließen zu dem Antrag die Durchführung einer schriftlichen Anhörung mit Fristsetzung für die Benennungen durch die Fraktionen bis zum 3. Februar 2023.

**13. Neujustierung und gezielte Weiterentwicklung der Beziehungen des Landes Schleswig-Holstein zu China**

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/411](#)

**Neuausrichtung der China-Beziehungen**

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen

[Drucksache 20/550](#)

(überwiesen an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss**  
und an den Europaausschuss)

– Verfahrensfragen –

Auch zu diesen beiden Vorlagen beschließt der Ausschuss, eine schriftliche Anhörung durchzuführen. Die Benennung durch die Fraktionen soll bis zum 3. Februar 2023 erfolgen.

Darüber hinaus bittet der Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss die Landesregierung um eine schriftliche Stellungnahme mit den ihr vorliegenden Daten und Fakten zu den Beziehungen der schleswig-holsteinischen Wirtschaft zu China.

#### **14. Information/Kennntnisnahme**

[Umdruck 20/500](#) – Einsatz von Regionalisierungsmitteln im Verhältnis zum Einsatz von Landesmitteln im Haushalt 2023

[Umdruck 20/566](#) – Evaluation des Beirats für Energiewende und Klimaschutz

[Umdruck 20/539](#) – Beschlüsse der 35. Veranstaltung „Jugend im Landtag“

[Umdruck 20/579](#) – Einsichtnahme Vergabe Netz Mitte/ Netz Süd-West – Verfahren MSW I

Die aufgeführten Vorlagen werden vom Ausschuss zur Kenntnis genommen.

## 15. Verschiedenes

Die vom Ausschuss beschlossene mündliche Anhörung zur Finanzierung der Wehrtechnik, [Drucksache 20/222](#), soll in der Sitzung des Ausschusses am 8. März 2023 stattfinden. – Die Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen werden gebeten, sich am Rande des Plenums über den Kreis der Anzuhörenden auf der Grundlage der durch die Fraktionen erfolgten Benennungen zu verständigen.

Der Ausschuss nimmt in Aussicht, das beschlossene Fachgespräch über die Chancen durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung in seiner Sitzung am 26. April 2023 – möglichst im Gewerbezentrum Oldenburg der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein – durchzuführen. – Die Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen werden gebeten, sich auf der Grundlage der Benennungen der Fraktionen am Rande des kommenden Plenums auf den Kreis der Einzuladenden zu verständigen.

Die Ausschussmitglieder kommen überein, vor dem Hintergrund eines Wechsels der Zuständigkeiten für Schleswig-Holstein innerhalb der DB AG ihren Termin mit der Konzernbevollmächtigten auf ihre Sitzung am 17. Mai 2023 zu verlegen.

Der Vorsitzende erinnert daran, dass die nächste Sitzung des Ausschusses am 8. Februar 2023 stattfinden und aufgrund von Anschlussterminen der CDU-Fraktion angestrebt werde, diese Sitzung spätestens um 12 Uhr zu beenden.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 13:50 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen  
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf  
Geschäfts- und Protokollführerin