

Hannover, den 13.06.2012

Mündliche Anfragen gemäß § 47 der Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages

1. Abgeordnete Gerd Ludwig Will, Heinrich Aller, Marcus Bosse, Wolfgang Jüttner, Jürgen Krogmann, Olaf Lies, Ronald Schminke, Klaus Schneck, Petra Tiemann und Sabine Tippelt (SPD)

Das endgültige Aus von Schlecker und die Folgen für die Beschäftigten

Firmeninsolvenzen führen häufig zu Marktberichtigungen ohne Rücksicht auf Arbeitsplätze und Versorgungsstrukturen. So ist nun auch das endgültige Aus für alle Schlecker-Beschäftigten und die Standorte eingetreten.

Erfahrungen mit Transfergesellschaften insbesondere in den neuen Ländern zeigen, dass der Erhalt überlebensfähiger Strukturen und eines Teils der Arbeitsplätze Beispiele für eine aktive Beschäftigungspolitik sein können. Dabei können Transfergesellschaften den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern eine Perspektive für Qualifizierung, Verhinderung von Arbeitslosigkeit und Zeit für Neuorientierung bieten.

Nachdem der Insolvenzverwalter für die Schlecker-Insolvenz am 1. Juni 2012 die Abwicklung und Stilllegung aller Schlecker-Standorte mitgeteilt hat, werden auch in Niedersachsen/Bremen weitere 1 100 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer arbeitslos werden. Wieder sind überwiegend Frauen davon betroffen.

Angesichts der neuen Sachlage hat die Bundeskanzlerin erklärt, mithilfe der Bundesagentur für Arbeit den unmittelbar von Arbeitslosigkeit betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern bei der Vermittlung in neue Beschäftigung behilflich zu sein. Nach Einschätzung von Beobachtern stehen die Mittel der Bundesagentur für Arbeit, die jetzt für Versicherungsleistungen an die Betroffenen und Umschulungsmaßnahmen eingesetzt werden, in keinem Verhältnis zur benötigten und verwehrt Bürgschaft für die Transfergesellschaft.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Auffassung des Insolvenzverwalters, dass die von der Politik mehrheitlich verhinderte Bildung einer Transfergesellschaft zu einer großen Anzahl von Kündigungsschutzklagen geführt hat und deshalb kein akzeptables Übernahmeangebot von Investoren zustande gekommen ist?
2. Wie will die Landesregierung sicherstellen, dass die von der Bundeskanzlerin gemachte Zu-sage der Hilfe für die von Arbeitslosigkeit betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auch in Niedersachsen umgesetzt wird, und hat die Landesregierung dafür einen konkreten Plan, der auch die Bildung eines Sonderfonds für die Schleckerbeschäftigten beinhaltet?
3. Wie viele Standorte in Niedersachsen sind von der zweiten Schließungswelle betroffen und wie will die Landesregierung vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung mit den betroffenen Regionen/Gemeinden Vorsorge dafür treffen, dass auch in Zukunft die Grundversorgung vor Ort sichergestellt wird?

32. Abgeordnete Gerd Ludwig Will, Heinrich Aller, Marcus Bosse, Hans-Dieter Haase, Wolfgang Jüttner, Jürgen Krogmann, Olaf Lies, Wiard Siebels, Roland Schminke, Klaus Schneck, Petra Tiemann, Sabine Tippelt (SPD)

Werden Niedersachsens Wasserstraßen durch die Pläne der Bundesregierung abgehängt?

Mit Beschluss vom 14. September 2011 - Drs. 16/4001 - hat der Landtag im Zusammenhang mit der momentan diskutierten Neustrukturierung von Binnen- und Seewasserstraßen und der damit verbundenen Neuorganisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die große Bedeutung der Bundeswasserstraßen in Niedersachsen für die verkehrliche Infrastruktur hervorgehoben. Dabei hat der Landtag der Förderung von Bundeswasserstraßen rein nach Gütertonnagen eine Absage erteilt und die Landesregierung gebeten, sich gegenüber der Bundesregierung dafür einzusetzen, hinsichtlich einer Neustrukturierung künftiger Fördermittelflüsse von einer alleinigen Bemessung nach der Gütertonnage abzusehen und stattdessen zusätzliche Kriterien, etwa mit regionalem, volkswirtschaftlichem oder ökologischem Bezug, aufzunehmen.

Die Landesregierung hat in ihrer Antwort vom 12. März 2012 - Drs. 16/4600 - die vielfache Kritik an den Reformplänen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) angesprochen. Sie hat darauf verwiesen, die bisherigen Berichte des BMVBS gäben zu wenige Antworten auf die eigentliche Fragestellung, nämlich nach der zukünftigen Organisationsstruktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Zugleich verwies die Landesregierung auf „die noch größere Problematik“ zur künftigen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen. Es wird ferner ausgeführt, dass der Etat des Wasserstraßenhaushaltes erhebliche Kürzungen erfahren habe und das zur Verfügung stehende Budget von 800 Millionen Euro weder für den Substanzerhalt noch für den planmäßigen Ausbau der Wasserstraßen und der Engpässe ausreiche. Das BMVBS geht von einem strukturellen Defizit im Wasserstraßenhaushalt in einer Größenordnung von 500 Millionen Euro aus. Zusammenfassend stellt die Landesregierung fest, dass die bisherigen Reformberichte des BMVBS aus Landessicht jedoch in dieser Form keine Zustimmung fänden.

Gleichwohl hat Bundesverkehrsminister Ramsauer bei der Vorstellung der endgültigen Fassung des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) am 26. März 2012 in einer Pressemitteilung erklärt, dass es bei den Ländern auf große Zustimmung stieße, dass der Bund in den kommenden Jahren verstärkt in den Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur investieren werde. Zudem würden die Länder begrüßen, dass der Bund klare Prioritäten setze und die Planung der Aus- und Neubaumaßnahmen u. a. am Bedarf ausrichte.

Hinsichtlich der Neustrukturierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurde in verschiedenen Presseberichten kolportiert, dass der Bund beabsichtige, eine Zentralkommission in Bonn zu errichten. Dies hätte die Auflösung der bisherigen Direktionen - darunter auch Aurich und Hannover - zur Folge.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche konkreten Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen an den niedersächsischen Wasserstraßen sind aus Sicht der Landesregierung umzusetzen, und welche Folgen hat die Strukturreform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf die Realisierung dieser Maßnahmen?
2. Wie steht die Landesregierung zum Verzicht auf die Darstellung einer „Projektliste Wasserstraße“ im IRP 2011 bis 2015, der damit begründet wird, dass die aktuell

anstehenden Wasserstraßeninfrastrukturprojekte derzeit im Zusammenhang mit einer erstmals vorgenommenen Kategorisierung des Bundeswasserstraßennetzes priorisiert werden?

3. Mit welchen Maßnahmen wird die Landesregierung sicherstellen, dass die unmittelbaren Wasserstraßeninteressen des Landes gewahrt werden, wenn der Investitionsrahmenplan aufgrund des hohen Alters der Anlagen und ihrer starken Beanspruchung es als erforderlich sieht, den Schwerpunkt auf die Substanzerhaltung zu legen?