SCHLESWIG-
HOLSTEINISCHER
LANDTAG

Ausschussdienst und
Stenografischer Dienst

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

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 33. Sitzung

Finanzausschuss

20. Wahlperiode – 64. Sitzung

am Mittwoch, dem 5. Juni 2024, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender

Andreas Hein (CDU)

Peer Knöfler (CDU)

Rasmus Vöge (CDU)

Uta Wentzel (CDU), in Vertretung von Lukas Kilian

Dr. Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), in Vertretung von Lasse Petersdotter

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Thomas Hölck (SPD)

Kianusch Stender (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybilla Nitsch (SSW)

Anwesende Abgeordnete des Finanzausschusses

Lars Harms (SSW), Vorsitzender

Michel Deckmann (CDU)

Ole-Christopher Plambeck (CDU)

Rasmus Vöge (CDU)

Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Beate Raudies (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP), in Vertretung von Annabell Krämer

Weitere Abgeordnete

Niclas Dürbrook (SPD)

Birte Pauls (SPD)

Marc Timmer (SPD)

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

Tagesordnung: **Seite**

1. Einrichtung eines Projektbüros zum Ansiedlungsvorhaben Northvolt und den damit verbundenen regionalen Auswirkungen 5

Vorlage des Chefs der Staatskanzlei
Umdruck 20/2586

2. Bericht des Energiewendeministeriums zur Energieministerkonferenz (EnMK, 15. bis 17. Mai 2024) 12

Vorschlag der Landesregierung

3. Mehr Akzeptanz durch Preistransparenz in der Fernwärme 15

Antrag der Fraktionen von SPD und SSW
Drucksache 20/1781 (neu) – 3. Fassung

4. Bericht des Energiewendeministeriums zu den Realisierungsvereinbarungen mit der Energiewirtschaft und Industrie 16

Fortsetzung der Beratung aus der 23. Sitzung vom 17. Januar 2024

5. Ein baulastträgerübergreifendes Radwegeprogramm auf Basis des Landesweiten Radverkehrsnetzes entwickeln 20

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/1887

hierzu: Umdruck 20/2773 – Konzeption und Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes

6. Bericht zum Stand der Umsetzung der Tourismusstrategie 2030 21

Bericht der Landesregierung
Drucksache 20/1672

7. Fachgespräch 28

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein – ZUG.SH (ZUGSHG) 28

Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/2136

8. Information/Kenntnisnahme 44

Umdruck 20/3233 – Neues Eigenkapitalprodukt InnoGrowth SH

Umdruck 20/3263 – Vorbereitung des Verkehrsstaatssekretärs zur 31. Sitzung am 8. Mai 2024 zum Thema Schwerlasttransporte, Drucksachen 20/1712 und 20/1827

Umdruck 20/3283 – Machbarkeitsstudie Missunde II, erbeten in der 31. Sitzung am 8. Mai 2024, TOP 6 (Verkehrssicherheit an der Schlei)

Umdruck 20/3265 – Ausführungen des Verkehrsstaatssekretärs zur 31. Sitzung am 8. Mai 2024, TOP 4 (Wirtschaftshafen Flensburg)

9. Verschiedenes 45

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Die Ausschussmitglieder kommen überein, Punkt 6 der Tagesordnung nach Punkt 1 zu behandeln. Im Übrigen wird die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Einrichtung eines Projektbüros zum Ansiedlungsvorhaben Northvolt und den damit verbundenen regionalen Auswirkungen

Vorlage des Chefs der Staatskanzlei
Umdruck 20/2586

(Fortsetzung der Beratung vom 7. Februar 2024)

Staatssekretärin Carstens informiert, das Ansiedlungsvorhaben von Northvolt in der Region Heide habe mit dem Event zum Baustart am 25. März 2024 zusammen mit dem Wirtschaftsminister, dem Ministerpräsidenten, dem Bundeskanzler und Peter Carlsson einen wichtigen Meilenstein erreicht. Nach der Anbahnung der Ansiedlung folge im nächsten Schritt die konkrete Umsetzung. Die Landesregierung begleite das Vorhaben weiterhin intensiv.

Zum Projektbüro teilt Staatssekretärin Carstens mit, schon im Februar 2022 sei zwischen den regionalen Partnern, dem Unternehmen Northvolt und der Landesregierung ein Memorandum of Understanding geschlossen worden, das eine regelmäßige Prüfung und eventuelle Aktualisierung der begleitenden Governance zum Ansiedlungsvorhaben – Stichwort: Taskforce-Struktur – auf Basis des Projektgeschehens vorsehe. Im Austausch habe die Region die Idee eines Projektbüros zur Begleitung des Ansiedlungsvorhabens vor Ort eingebracht. Der Ministerpräsident habe diesen Wunsch am 16. Oktober 2023 bei seinem Besuch in Heide aufgegriffen und angekündigt, die Einrichtung eines Projektbüros zur weiteren Begleitung des Ansiedlungsvorhabens seitens der Landesregierung zu unterstützen.

Übergeordnetes Ziel des Projektbüros solle sein, dass dort alle Fäden zusammenliefen, damit Entscheidungen zu Fragen im Zusammenhang mit der Fabrik von Northvolt schneller und effizienter getroffen werden könnten. Zum aktuellen Stand des Projektbüros legt die Staatssekretärin dar, seit Ende Oktober 2023 hätten die Beteiligten aus der Region und die Landesregierung intensiv dessen konkrete Umsetzung beraten. Neben der konkreten Ausstattung gehe es auch um die Trägerschaft, den Aufgabenzuschnitt, die Kompetenzen sowie insbesondere die Vernetzung und Schnittstellen zum Unternehmen sowie zu bestehenden administrativen

Strukturen mit rechtlichen Entscheidungshoheiten und um Finanzierungsmodalitäten. Auch andere Akteure vor Ort würden eingebunden, etwa die Regionale Kooperation Westküste.

Die Erörterungen fänden sowohl in der Steuerungsgruppe der aktuell bestehenden Taskforce als auch in gesonderten Gesprächen auf Arbeitsebene statt. Physische Treffen der Arbeitsebene zwischen der Region und dem Land hätten am 20. Dezember 2023 und zuletzt am 17. Januar 2024 stattgefunden. Einigkeit zwischen dem Land und den Beteiligten in der Region bestehe darüber, dass sich das Projektbüro nicht allein auf die Kernansiedlung von Northvolt beziehen sollte, sondern darüber hinaus auch die durch die Ansiedlung und zu erwartenden Folgeansiedlungen ausgelösten strukturellen Auswirkungen über die Region Heide hinaus mitdenken müsse.

Mit der Gründung des Projektbüros sollten Doppelstrukturen zu bestehenden Institutionen sowie zur aktuell noch tätigen Taskforce vermieden beziehungsweise aufgelöst werden, da das Projektbüro nicht die rechtlich festgelegten Zuständigkeiten von Gebietskörperschaften und Verwaltungseinheiten übernehmen könne. In diesem Zusammenhang sehe sich auch die Region in der Verantwortung, mögliche personelle Anpassungen in den jeweiligen Behörden und Institutionen vor Ort zu prüfen.

Seit dem letzten Termin, am 7. Februar 2024, erarbeiteten die Beteiligten der Region auf Basis ihres Vorschlags und den Eckpunkten der Landesregierung eine Konkretisierung der Strukturen für das Projektbüro und deren Schnittstellen. Die Region habe zuletzt erklärt, mache sie gute Fortschritte bei der Entwicklung des Zielbilds und dem organisatorischen Aufbau des Projektbüros. Das in der Region abgestimmte Ergebnis kenne sie noch nicht; es solle dem Land bis zum 12. Juni 2024 übermittelt werden. Das Land befinde sich mit der Region dazu bereits in einem Abstimmungsprozess für einen gemeinsamen Termin. Weiterhin bleibe das gemeinsame Ziel, das entsprechende Konzept im Rahmen des laufenden konstruktiven Austauschs zeitnah zu finalisieren.

Bis zur formalen Implementierung des Projektbüros würden die Akteure weiterhin von der bisher aufgesetzten Projektstruktur unterstützt. Dem Wunsch nach einer anlassbezogenen Berichterstattung werde sie gerne nachkommen und versichere, den Ausschuss nach Abschluss der Gespräche mit den Beteiligten vor Ort über die gemeinsam vereinbarte Struktur des Projektbüros zu informieren.

Zu den Beschwerden von Anwohnern entlang der L 138 habe Northvolt die Steuerungsgruppe in der letzten Sitzung proaktiv informiert, dass die Geschäftsleitung mit den Fuhrunternehmen Gespräche geführt und den Hinweis gegeben habe, die Verkehre aus dem Hafen Brunsbüttel vorrangig über die B 5 abzuwickeln, um die L 138 zu entlasten.

Zur Verringerung der Belastung der B 203 sei kürzlich eine temporäre Ausfahrt der A 23 direkt auf das Werksgelände von Northvolt in Betrieb genommen worden. Diese werde am 14. Juni 2024 offiziell durch den Minister eröffnet. Nach Abschluss der Bauarbeiten finde ein Rückbau der temporären Ausfahrt statt. Daneben werde Northvolt zwei Knotenpunkte an der B 203 als Zufahrten zum Werksgelände sowie zwei Knotenpunkte an der Anschlussstelle Heide-West frühzeitig verkehrsgerecht ausbauen.

Gegenwärtig würden die Planunterlagen für diese Umbaumaßnahmen vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) geprüft. Die Prüfung befinde sich in der letzten Phase, sodass eine zeitnahe Genehmigung zu erwarten sei. Die weitere Umsetzung der Maßnahme werde in enger Abstimmung mit dem LBV.SH und dem Kreis erfolgen. Northvolt sei Vorhabenträger und Auftraggeber dieser Projekte mit dem Ziel, die Baustellenverkehre möglichst störungsfrei abzuwickeln und den Einfluss auf das nachgeordnete Straßennetz zu minimieren. Dabei werde die Kommunikation bezüglich der anstehenden Sommerferien mitgedacht, um die dort entstehende Last zu minimieren.

Christian Rüsen, Leitender Kreisverwaltungsdirektor in Dithmarschen, ergänzt, das Land werde direkt von der Verwaltung über Details unterrichtet. Der Diskussionsprozess auf regionaler Ebene sei sehr intensiv verlaufen, mit dem Ziel einer tragfähigen und funktionsfähigen Lösung für die Region, etwa hinsichtlich Nebenansiedlungen, Erschließungsfragen sowie Wohnungs- und Verkehrsaspekten. Auch lehne der Kreis Dithmarschen den Aufbau von Parallelstrukturen ab, allerdings müsse eine personelle Verstärkung vorgenommen werden. So habe der Kreis Dithmarschen allein für Northvolt das Personal nach heutigem Stand um 14,5 Stellen verstärkt, insbesondere in der Genehmigungsbehörde, aber auch im Kitareferat und in der Ausländerbehörde. Die Stellenbewilligung in größerem Umfang stelle für kleinere Einheiten oftmals ein Problem dar. Auf kommunaler Ebene, aber auch bei der Entwicklungsagentur Region Heide finde keine ausreichende personelle Verstärkung statt, obwohl sich dort ein Großteil der Lasten wiederfinde.

Eine Verstärkung dort führe im Übrigen zu doppelten Aufwendungen der Städte und Amtsgemeinden: einmal direkt und einmal indirekt über die Entwicklungsagentur. Vor diesem Hintergrund wünsche er sich eine Förderung des Taskforce-Bereichs der Entwicklungsagentur. Das Projektbüro solle nach derzeitigem Stand der Diskussion eher die Aufgaben eines Projektmanagement-Offices (PMO) übernehmen. Aufgrund des Zeitfaktors solle die Beauftragung von Beratungsunternehmen zur Unterstützung bei der Einrichtung des PMO erfolgen.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt nach eigenen Ambitionen und Vorstellungen des Landes zur Schaffung des Projektbüros. Mit Blick auf die Presseerklärung des Unternehmensverbands Unterelbe-Westküste erklärt er, er finde den Zustand unhaltbar, dass sich die beteiligten Akteure noch immer nicht auf Zuschnitt und Finanzierung einer koordinierenden Stelle hätten einigen können. – Staatssekretärin Carstens erwidert, am 12. Juni 2024 solle ein Vorschlag der Region an das Land übersandt werden. Am 27. Juni 2024 werde ein Austausch zwischen Region und Land durchgeführt, um eine gemeinsame Lösung zu finden. Die Region habe in den vergangenen Jahren einiges rund um die Ansiedlung der Fabrik von Northvolt geleistet. Alle Seiten wollten ein Projektbüro; daher sei ihr an einer baldigen Finalisierung und Umsetzung gelegen. Sie verwehre sich gegen den Vorwurf der Untätigkeit, vielmehr werde in den vorhandenen Strukturen sehr gut zusammengearbeitet.

Herr Rüsen ergänzt, er sehe die Verantwortung für die Verzögerung bei der Region und nehme insofern das Land in Schutz. Zunächst sei gemeinsam über verschiedene Vorstellungen und Konzepte gesprochen worden. Die Eckwerte und Vorstellungen des Landes habe Minister Schrödter sehr deutlich schriftlich mitgeteilt. Dabei spielen auch Ängste innerhalb der Region, etwa in Sachen ausreichender personeller Ausstattung, eine Rolle. Die Arbeit erfolge nicht konzeptionslos, sondern nutze die bestehende Projektstruktur, etwa Steuerungsmeetings, PMO-Jour-fixes, wöchentliche Meetings mit der Region, wöchentliche Projektbüros mit Northvolt und vierzehntägige kreisverwaltungsinterne Treffen. Dies solle geändert und in die Region gebracht werden.

Auf allen Ebenen freue man sich über die Ansiedlung, die allerdings komplexe Folgefragen nach sich ziehe. Alle Fragen seien im Übrigen in Arbeitsgruppen platziert und würden bearbeitet. An einigen Stellen fehle eine verlässliche Datengrundlage, die jedoch nach und nach erarbeitet werde. Die Komplexität erübrigte sich nicht durch den vom Verband geforderten Manager mit Industrieansiedlungserfahrung, fährt Herr Rüsen fort, zumal es beispielsweise

um die Frage der Finanzierung von 60 bis 80 Millionen Euro von Grundstücksankäufen aus dem Kreishaushalt gehe.

Abgeordneter Dr. Buchholz stellt fest, die Region verfüge nicht über die für das Projekt benötigte Kompetenz. Diese hätte aus seiner Sicht gleich zu Beginn hinzugezogen werden müssen. In der genannten Pressemitteilung zeige sich nicht nur der Unmut des Unternehmensverbandes, sondern auch der Unmut des Ansiedlungskandidaten, der sich – hinter verschlossenen Türen – ebenso äußere: Es handele sich um einen unhaltbaren Zustand, nichts gehe voran, und es dauere viel zu lange.

Vom Abgeordneten Stender nach dem im Haushaltsplan vorgesehenen Finanzmitteln für das Projektbüro befragt, erklärt Staatssekretärin Carstens, momentan seien noch keine Mittel für das Projektbüro im Haushalt vorgesehen. Bevor dies geschehe, müsse eine Einigung über den Zuschnitt und die Kosten des Projektbüros erreicht werden.

Auf eine Anmerkung des Abgeordneten Stender erwidert Herr Rüsen, der Wunsch der Region an das Land nach einem Projektbüro vor Ort sei lange nicht gehört worden. Allerdings bringe der Blick zurück aus seiner Sicht nichts. Vielmehr müssten jetzt die Strukturen für die Gegenwart und die Zukunft geschaffen werden. Er schaue daher auf die Zusage des Ministerpräsidenten. Danach sei sofort der Dialog gesucht und seien sehr intensive Gespräche in möglichst kurzer Taktung geführt worden. Northvolt habe bei ihm dauerhaft Priorität. Trotzdem sei es nicht ganz einfach, alle unter einen Hut zu bekommen. Seit Januar, nach dem Ende der großen Gesprächsrunde, entwickle sich die Diskussion mit der Region sehr schwierig. Er sehe die Verantwortlichen von Northvolt mehrmals pro Woche, habe aber die vom Abgeordneten Dr. Buchholz erwähnte deutliche Kritik von diesen nicht vernommen.

Abgeordnete Nitsch stellt die Klärungsversuche ihrer Vorredner als nicht geglückt dar. Mit dem Unternehmensverband Unterelbe-Westküste arbeiteten alle sehr vertrauensvoll zusammen; er zeige sich immer sehr konstruktiv. Zwar hätten in der Region viele Veranstaltungen stattgefunden, jedoch artikuliere er die Sorge, dass viele Unternehmen in der Region nicht wüssten, wie es weitergehe. Die kleinteilige Gemeindestruktur wirke sich bei solch großen Vorhaben hinderlich aus; allerdings sei eine Kommunalreform nicht gewünscht.

Seit länger als zwei Jahren werde vom Projektbüro gesprochen, stellt Abgeordnete Nitsch fest. Daher befürworte sie, dass es so schnell wie möglich errichtet werde. Eine Rolle spiele die

Region Heide, genauso wie die Anrainerregion mit weiteren Kreisen. Die an das Heider Umland grenzenden Gemeinden stünden ebenfalls vor Herausforderungen. Auch die Wirtschaft wisse nicht, wie es vorangehen solle. Daher sehe sie die Notwendigkeit einer Steuerung von Landesseite, sowohl mit Blick auf das aktuelle Projekt als auch bei zukünftigen Ansiedlungsvorhaben. Blieben am Ende viele Fragen ungeklärt blieben, sei vielleicht die Kommunikation nicht gut genug gewesen.

Der Aufschlag für ein Konzept solle vor Ort gemacht werden, so Abgeordneter Petersdotter. Er halte es für sinnvoll, Zeit in der Vorbereitung zu investieren, die später dann nicht mehr investiert werden müsse. Die Arbeit am Projekt sei mehr als die Summe der Funktionsträgersitzungen. Deshalb halte er es für schlüssig, bei unklarer Finanzierung keine Mittel in den Haushalt einzustellen. Über das Projektbüro sei lange diskutiert worden, allerdings gebe er zu bedenken, dass die Standortentscheidung lange Zeit nicht klar gewesen sei. In der Debatte dürfe nicht so getan werden, als drohe ein Scheitern der großen Linie, weil die Errichtung des Projektbüros länger dauere, als einige erwartet hätten. Eine solche Großansiedlung in Schleswig-Holstein stelle alle vor Herausforderungen.

Abgeordneter Kilian bekräftigt, wie sehr alle sich herausgefordert sähen. Er danke Herrn Rüsen für die vor Ort geleistete Arbeit. Sein Eindruck sei, dass bei einigen der heutigen Wortbeiträge „Kieler Arroganz“ mitschwinge. Für seine Fraktion sei klar, dass das Projekt nur gemeinsam mit der Region klappe.

Staatssekretärin Carstens legt dar, die Entwicklung der Region sei kreisübergreifend zu betrachten. Wenn das Konzept der Region vorliege, werde die Landesseite diesen Punkt in die Diskussion einbringen. Das Land sei weiterhin in die Projektstruktur eingebunden und werde diese vermutlich auch weiterhin mitfinanzieren.

Abgeordneter Hölck bittet um nähere Informationen zur Finanzierung und zum möglichen Arbeitsbeginn des Projektbüros. – Ein Haushaltstitel des Finanzministeriums stehe zur Unterstützung dieser Großansiedlung zur Verfügung; daraus könnten – mit Blick auf Verlagerungen der Struktur – Umschichtungen getätigt werden. Wenn man sich auf die Einrichtung eines Projektbüros einige, wäre das Land sehr schnell handlungsfähig.

Abgeordneter Stender argwöhnt, der Abgeordnete Petersdotter versuche, die Arbeit der Landesregierung schönzureden und zu kaschieren, dass viel Zeit ins Land gegangen sei. Mit Blick

auf die Belastung in der Region, beim Kreis, bei der Stadt und bei der Entwicklungsagentur sei Eile geboten. Er bitte um die Nennung von Spielräumen im Haushalt des Finanzministeriums zur Finanzierung des Projektbüros. Er habe gehört, dass die Landesregierung der Region angeboten habe, dass die für die Vorgänger des Projektbüros vorgesehen Mittel in Höhe von 200 000 Euro pro Monat weitergegeben werden könnten, was zwei bis drei Stellen entspreche. Er wolle wissen, ob die Landesregierung verstanden habe, dass das nicht ausreiche.

Abgeordneter Timmer fragt nach einem Ablaufplan innerhalb der bestehenden Projektstrukturen zur Übertragung ins PMO, um Veränderungen im Projekt kenntlich zu machen und neu zu diskutieren.

Staatssekretärin Carstens weist auf die Projektstruktur von Landes- und Regionsebene hin, die über Jahre hinweg etabliert worden sei und funktioniere, und erläutert, alle Akteure säßen an einem Tisch. So existierten acht Arbeitsgruppen für die Bearbeitung der verschiedenen Fragestellungen. Im zweiwöchentlichen Rhythmus finde ein PMO-Meeting mit vielen Akteuren statt. Die genannte Steuerungsgruppe komme im sechswöchigen Rhythmus zusammen. Diese werde von Minister Schrödter geleitet; darüber hinaus seien vonseiten der Landesregierung alle betroffenen Ressorts beteiligt. Hinzu komme der Wunsch der Region, diese Projektstruktur auch auf Kreisebene zu fokussieren. Derzeit finde die Abstimmung statt. Momentan sei die Rückmeldung des Kreises abzuwarten, auch mit Blick auf die Vermeidung von Effekten der „Kannibalisierung“ und Doppelstrukturen. Sie schlage vor, in der nächsten Ausschusssitzung noch einmal zu berichten.

Zur Finanzierung weise sie auf die Maßnahmengruppe im Einzelplan des Finanzministeriums hin, die Finanzmittel für die Großansiedlung von Northvolt vorsehe. Bei Klarheit über die Projektstruktur werde die Möglichkeit von Umschichtungen geprüft, um die Finanzierung zu ermöglichen. Voraussetzung dafür sei, dass bekannt sei, welche Struktur in Rede stehe. Sie stelle in Aussicht, auch hierüber in der nächsten Ausschusssitzung zu berichten. Vor diesem Hintergrund könne sie derzeit allerdings keine Zahlen nennen.

Der Vorsitzende kündigt an, das Thema im Rahmen der nächsten Ausschusssitzung am 10. Juli 2024 wieder für die Tagesordnung vorzusehen.

2. Bericht des Energiewendeministeriums zur Energieministerkonferenz (EnMK, 15. bis 17. Mai 2024)

Vorschlag der Landesregierung

Tobias Goldschmidt, Minister für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur, berichtet über die Energieministerkonferenz. Im Rahmen dieser Arbeitskonferenz seien viele Themen, insbesondere zur Umsetzung von Entscheidungen der Bundesebene aus dem letzten Jahr, erörtert worden. Neben Vertreterinnen und Vertretern der 16 Bundesländer habe sich Bundesminister Dr. Robert Habeck zugeschaltet. Auch seien Gäste beispielsweise vom Städte- und Gemeindebund, Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft, Verband kommunaler Unternehmen, von der Deutschen Energie-Agentur (dena) sowie der Städtetage anwesend gewesen. Alle Beschlüsse seien gemäß der Geschäftsordnung einstimmig gefasst worden.

Zwei Beschlüsse seien aus Schleswig-Holstein maßgeblich vorangetrieben worden. So stelle sich der Beschluss zur Wärmewende klar hinter die Gesetzgebung des Bundes aus dem letzten Jahr, die eine weitere Beschleunigung der Wärmewende vorsehe und feststelle, dass die Finanzierungsfragen nicht ausreichend geklärt seien. Die Zusage des Bundes über 500 Millionen Euro für die Umsetzung des Wärmeplanungsgesetzes begrüße man, allerdings handele es sich dabei nur um einen ersten Schritt.

Die Förderprogramme zur Umsetzung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) seien sehr gut und umfassend ausgestaltet. Er hielte es für hilfreich, so Minister Goldschmidt, wenn der Bund eine Kofinanzierung durch die Länder insbesondere mit Blick auf die Wärmeplanung und auf die Quartiersansätze zuließe.

Ein weiteres Thema habe die Planungssicherheit bei Netzanschlüssen und das diesbezügliche Kompetenzzentrum des Bundes dargestellt. Der Relevanzverlust der Gasnetze sei kontrovers diskutiert worden. Eine zunehmende Anzahl von Stadtwerken wolle sich von ihren Gasnetzen trennen; gemäß einer europäischen Regulierung müsse eine Stilllegung von Gasnetzen möglich sein. Dabei stelle sich die Frage nach dem Rückbau. Es sei dazu kein Beschluss gefasst, aber ein Prozess vereinbart worden. Minister Goldschmidt schätzt die Möglichkeiten eines Weiterbetrieb der Gas-Verteilnetze mit Wasserstoff gering ein.

Es herrsche Einigkeit das staatlich induzierte Preisbestandteile auf Strom weiter reduziert werden müssten. Strom sei im Vergleich zu Gas immer noch zu teuer, wenngleich inzwischen

Tarife angeboten würden, die unter dem Vorkriegsniveau lägen. Das gemeinsame Ziel liege in der Elektrifizierung der Energiewirtschaft. Der Netzausbau werde massiv sein und erfordere massive Investitionen in die Netze. Alle Energieministerinnen und -minister hätten eine Prüfung des Einsatzes von Steuermitteln zur Stützung der Netzentgelte sowie der Erstellung eines Amortisationskontos wie bei den Wasserstoffnetzen gefordert.

Nach einem weiteren Beschluss sollten Anlagen, die nicht von der EEG-Vergütung profitierten, weitgehend von staatlich induzierten Preisbestandteilen befreit werden, um aus Erneuerbaren erzeugten Strom günstiger zu machen und Anreize für ein Sektorkopplungsgeschäftsmodell zu setzen. Weiterhin habe Einigkeit geherrscht, dass der Preis das zentrale Steuerungsinstrument auf dem Weg zur Dekarbonisierung sein müsse. So sei beschlossen worden, dass es 2026 zu einer CO_2-Preiserhöhung auf 65 Euro – und damit auf das obere Ende des möglichen Preiskorridors – kommen müsse. Weitere Themen seien unter anderem der Einsatz von Wasserstoff und die Digitalisierung gewesen. Er empfehle die Lektüre der veröffentlichten Beschlüsse.

Vom Abgeordneten Timmer nach Maßnahmen zur Beschleunigung der Wärmewende, zur Einrichtung von Gebotszonen und zu dynamischen Preisstrukturen befragt, erläutert Minister Goldschmidt, im Rahmen der Konferenz sei über solche Maßnahmen gesprochen worden. Der steigende CO_2-Preis werde zur Vergünstigung CO_2-armer Wärmetechnologien führen. Auch sei die Weiterführung des Programms KfW 432 beschlossen worden. Das Kompetenzzentrum Wärmewende auf Bundesebene stelle ein weiteres Förderinstrument dar. Auch weise er auf den Beschluss der Konferenz zur Transparenz bei Fernwärmepreisen hin. Beim Gebäudeenergiegesetz und beim Wärmeplanungsgesetz bestehe mittlerweile Klarheit. Die Umsetzung in Schleswig-Holstein werde im Rahmen einer Novelle des Klimaschutzgesetzes erfolgen.

Ab 2025 bestehe eine Verpflichtung, dynamische Tarife im Strombereich anzubieten. Auch dazu habe die Konferenz einen Beschluss gefasst.

Über Stromgebotszonen werde immer gesprochen. Dabei habe man auch die Kapazitätsmechanismen und die Kraftwerkstrategie thematisiert. Diese Maßnahmen würden erforderlich, weil das Energiesystem über den Markt nicht mehr sauber geregelt werden könne. Minister Goldschmidt skizziert, dass aus seiner Sicht versucht werden sollte, das Energiesystem so marktorientiert und -nah wie möglich aufzubauen. Versage ein Markt, müsse das Marktdesign

überdacht werden. Der Markt in Deutschland biete weder Investitionsanreize in Elektrolyseanlagen und Starkverbraucher im Norden noch in Erneuerbare-Energien-Anlagen im Süden; das halte er für falsch. Aufgrund der bundesweit unterschiedlichen Auffassung habe die Konferenz auch hierzu keinen Beschluss gefasst.

Auf einen Hinweis des Abgeordneten Timmer entgegnet Minister Goldschmidt, er empfehle, die Gebotszonenfrage nicht in erster Linie als Verteilungs- oder Gerechtigkeitsfrage zu diskutieren. Vielmehr gelte es, die marktlichen Voraussetzungen für das Funktionieren von Energiewende und Transformation zu erörtern. Danach stelle sich die Verteilungsfrage.

Die Gebotszonentrennung sei nicht geeignet, alle Probleme zu lösen. Er sei sich allerdings sicher, dass es vermehrt Probleme aufträten, würde keine solche Trennung umgesetzt. Die Energiewissenschaft und die Europäischen Kommission bedeuteten ganz klar, dass sich eine Gebotszonentrennung als unumgänglich darstelle. Das Land habe keine eigene Studie durchführen lassen, jedoch viele vorliegende Studien, die meist zu dem Ergebnis kämen, dass sich zwar Änderungen mit Blick auf die Preise ergäben, diese jedoch nicht disruptiv und heftig ausfielen.

3. Mehr Akzeptanz durch Preistransparenz in der Fernwärme

Antrag der Fraktionen von SPD und SSW
Drucksache 20/1781 (neu) – 3. Fassung

(überwiesen am 26. Januar 2024)

hierzu: Umdruck 20/3119 – Bericht der Landesregierung

Einstimmig beschließt der Ausschuss, den Antrag der Fraktionen von SPD und SSW sowie den Bericht der Landesregierung, Umdruck 20/3119, in einem Fachgespräch zu beraten.

4. Bericht des Energiewendeministeriums zu den Realisierungsvereinbarungen mit der Energiewirtschaft und Industrie

Fortsetzung der Beratung aus der 23. Sitzung vom 17. Januar 2024

Minister Goldschmidt berichtet von der Unterzeichnung der Realisierungsvereinbarung mit den großen industriellen Treibhausgasemittenten durch den Ministerpräsidenten und ihn selbst. Diese beziehe sich auf die Partner Covestro, Holcim, Linde, die Raffinerie Heide, Sasol und YARA, die zum Teil mehr als 1 Million Tonnen CO_2 pro Jahr emittierten. Ihre Gesamtemission habe im vorletzten Jahr 3,5 Millionen Tonnen CO_2 betragen. Die Vereinbarung sehe vor, bis 2030 jährlich 1,2 Millionen Tonnen CO_2 einzusparen und sich mit der Landesregierung auf den Weg zum klimaneutralen Industrieland zu machen.

Die genannten Unternehmen stünden im internationalen Wettbewerb und hätten die Festlegung auf das sehr ambitionierte Klimaneutralitätsziel mit ihren Konzernzentralen abgesprochen. Die zu ergreifenden Maßnahmen seien jeweils unterschiedlich, jedoch werde für ihre Umsetzung sehr viel Strom und daher ein guter Zugang zu passenden Netzverknüpfungspunkten benötigt.

Des Weiteren werde auf das Wasserstoffkernnetz gesetzt. Das Land sehe sich aufgefordert, eine ausreichende personelle Ausstattung der Genehmigungsbehörden zu gewährleisten; eine entsprechende Zusage sei erteilt worden, auch über die personelle Aufstockung der Genehmigungsbehörden in den letzten Jahren, die bereits stark ausgefallen sei, hinaus. Er halte dies für eine gute Investition, zumal sich die Behörden auch aus den für die Genehmigungen erhobenen Gebühren finanzierten. Für schnelle Genehmigungen bedürfe es klarer Vereinbarungen, was im Rahmen der Genehmigung benötigt werde, gleichsam einer Meilensteinplanung zwischen Genehmigungsbehörde und Unternehmen. Die im Sinne der Transparenz veröffentlichte Realisierungsvereinbarung stelle einen klaren Fahrplan dar.

Eine vergleichbare Vereinbarung werde in Kürze mit großen Stadtwerken geschlossen, die Anlagen mit einer Kapazität von über zehn Megawatt betrieben. Diese müssten spätestens bis 2040 vom Netz genommen werden. Die Gespräche verliefen gut, sodass sehr bald eine Vereinbarung geschlossen werden könne.

Abgeordneter Stender entgegnet, in seinen Gesprächen mit Holcim habe das Unternehmen mitgeteilt, dass es die in der Vereinbarung niedergelegten Maßnahmen auch ohne die Vereinbarung durchgeführt hätte. Dies habe er so auch von weiteren Unternehmen vernommen. Daher wolle er wissen, welche der genannten Punkte erst durch die Gespräche der Landesregierung und die Realisierungsvereinbarung entstanden seien. Die Vereinbarung halte er für einen „zahnlosen Papiertiger“.

Minister Goldschmidt antwortet, die hiesige Vereinbarung sei bundesweit die zweite, die mit der Industrie abgeschlossen worden sei. Er finde, Politik dürfe sich nicht im Schließen freiwilliger Vereinbarungen erschöpfen. Benötigt würden klare Regeln und klare Steuerungsmechanismen. Er halte es indes auch für Aufgabe von Politik, sich über Fahrpläne, über Meilensteinplanungen und einen gemeinsamen Blick auf die Transformation zu verständigen. Dass sich Unternehmen mit der Landesregierung über Leitlinien und Details verständigten, halte er für gut und richtig.

Abgeordneter Timmer zeigt sich interessiert an möglichen Erleichterungen durch das Land zur Einhaltung des festgelegten Fahrplans. Da das Land Realisierungsvereinbarungen als zentrales Instrument der Landesregierung beim Klimaschutz im Industriebereich hervorhebe, finde er, diese sollten an dieser Stelle nicht überproportional ins Licht gerückt werden.

Abgeordneter Dr. Buchholz ordnet die Vereinbarung als PR-Maßnahme ein. Im Kern verpflichteten sich die Unternehmen darin zu etwas, was sie ohnehin schon geplant hätten, während sich die Landesregierung zu nichts verpflichte.

Minister Goldschmidt weist diese Einordnung zurück. Es handele sich um eine gegenseitige Vereinbarung. Die Landesregierung tue gut daran, mit den größten Emittenten eine Vereinbarung über den Weg zur Klimaneutralität zu schließen und ein gemeinsames Bild in diese Richtung zu entwickeln. Die Landesregierung werde mit den Unternehmen dafür sorgen, dass diese Anschlüsse ans Wasserstoffkernnetz erhielten. Sie sage den Unternehmen trotz knapper Haushaltsmittel zu, die Genehmigungsbehörden mit Blick auf die Verfahren so gut personell auszustatten, dass Genehmigungen schnell erteilt werden könnten. Es handele sich um ein planvolles Vorgehen. Die Landesregierung habe den gesamten Netzausbau mit solchen Meilensteinplanungen und Realisierungsvereinbarungen in Schleswig-Holstein schneller organisiert als andere Bundesländer es täten. Die Vereinbarung enthalte ein klares Commitment der Landesregierung, die Unternehmen zu unterstützen, die CO_2-Leitungen etwa zum Einstieg

in die Kreislaufwirtschaft benötigten. Er sei dankbar, dass die Unternehmen ihre Konzernzentralen hätten überzeugen können, die Realisierungsvereinbarung zu unterzeichnen, zumal die Dekarbonisierungsziele in den Zentralen teilweise anders lauteten. Es handele sich um ein Bekenntnis der Unternehmen in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld zum Standort Schleswig-Holstein und zu 2.500 Arbeitsplätzen an den Standorten.

Abgeordnete Waldeck erinnert an die Verantwortung des Landes Schleswig-Holstein, bis 2040 klimaneutral zu werden. In allen Sektoren müsse aufgezeigt werden, wie das durch landes-, bundes- und europapolitische Maßnahmen gelingen könne. Schleswig-Holstein setze sich intensiv auf Bundes- und Europaebene für günstige Rahmenbedingungen ein. Auch kümmere es sich um die Herstellung möglichst hoher Planungssicherheit als Grundlage für die Durchführung der Maßnahmen. Sie bemängelt, von der Opposition habe sie nichts dazu vernommen, welche weiteren landespolitischen Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Industrie ergriffen werden sollten.

Abgeordneter Kilian begrüßt, freiwilligen Ankündigungen von Unternehmen durch das Abschließen einer Vereinbarung mit der Landesregierung einen ernsteren Charakter und eine festere Verbindlichkeit zu geben. Er habe bislang eine große Übereinstimmung zwischen CDU und FDP wahrgenommen, vor allem mit freiwilligen Vereinbarungen und Selbstverpflichtungen zu arbeiten. Die Landesregierung und regierungstragenden Fraktionen gingen davon aus, dass Klimapolitik nur gemeinsam mit den Unternehmen betrieben werden könne.

Abgeordneter Stender kritisiert, der Minister habe seine Frage nicht beantwortet. Keines der Ziele in der Realisierungsvereinbarung gehe auf Verhandlungen mit der Landesregierung zurück, so nehme er an. In ihrer Pressemitteilung brüste sich die Landesregierung damit, dass die Unternehmen weiter gingen, als es die Landesregierung selbst tue.

Abgeordnete Dr. Täck entgegnet, die Vereinbarung sichere Planungssicherheit und die Erreichung der Klimaziele. Wenn in Unternehmen das Management wechsle, könnten Entscheidungen durchaus revidiert werden. Eine Fixierung der Ziele von Landesseite sei sehr wichtig.

Abgeordnete Raudies zieht in Zweifel, dass die Vereinbarung mit den Wirtschaftsunternehmen erforderlich sei, damit sich diese an geltende Bundes- und Landesgesetze hielten.

Minister Goldschmidt entgegnet, die Unternehmen entschieden in der Marktwirtschaft, wann sie an ihren Standorten was machten. Sie hielten sich dabei an Recht und Gesetz. Die Landesregierung finde wichtig, dass diese Unternehmen bis 2040 keine Emissionen mehr hätten, weshalb sie Gespräche mit den Unternehmen geführt habe, wie das gelingen könne. Diese hätten angegeben, am Standort bleiben zu wollen. Das Bündnis stelle also ein Bekenntnis zum Standort Schleswig-Holstein dar. Die Realisierungsvereinbarung trage dazu bei, dass die Unternehmen am Standort blieben, obschon diese viel Wasserstoff und Strom benötigten. Die Landesregierung werde in der Netzentwicklungsplanung dafür sorgen, dass die Unternehmen Zugriff auf diese Ressourcen erhielten.

Abgeordneter Stender bittet darum, im Protokoll festzuhalten, dass der Minister sich weigere, seine Frage zu beantworten. Trotz zweimaliger Nachfrage habe er keine Auskunft erhalten, ob irgendeiner der Punkte der Realisierungsvereinbarung erst durch Verhandlung durch die Landesregierung aufgenommen worden sei. – Der Vorsitzende wendet ein, der Minister habe geantwortet, wie er antworte, sei ihm selbst überlassen.

5. Ein baulastträgerübergreifendes Radwegeprogramm auf Basis des Landesweiten Radverkehrsnetzes entwickeln

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/1887

hierzu: Umdruck 20/2773 – Konzeption und Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes

Der Ausschuss kommt einvernehmlich überein, diesen Tagesordnungspunkt zu vertagen.

6. Bericht zum Stand der Umsetzung der Tourismusstrategie 2030

Bericht der Landesregierung
Drucksache 20/1672

(überwiesen am 25. Januar 2024)

hierzu: Umdruck 20/2934

Staatssekretärin Carstens führt aus, die Umsetzung der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030 stelle für die Landesregierung eine der Kernaufgaben im Tourismus dar. Sie habe sich mit dieser Strategie viel vorgenommen: zehn Handlungsfelder und 38 Leitprojekte. Aus gutem Grund stehe die Strategie unter der Leitmaxime der Nachhaltigkeit mit den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales. Die Landesregierung fokussiere nicht mehr so stark auf die ökonomischen Effekte wie bisher, sondern nehme neben der Gästeperspektive auch die der Einheimischen und der Mitarbeitenden in den Blick. Das mache die Umsetzung natürlich nicht einfacher, aber an vielen Stellen besser und umfangreicher.

Zum Sachstand Umsetzungsmanagement teile sie mit, zwei der drei dafür vorgesehenen Stellen seien personell besetzt. Es sei gelungen, die Leitung des Umsetzungsmanagements und die Stelle des Projektmanagements mit Schwerpunkt Veranstaltungsorganisation zum 1. Juli 2024 zu besetzen. Bei der dritten, noch unbesetzten Stelle für das Projektmanagement mit Schwerpunkt Wissensmanagement laufe derzeit noch das Bewerbungsverfahren.

Mit Beschäftigungsbeginn am 1. Juli 2024 werde das Umsetzungsmanagement die Koordinierungsrolle vom Ministerium übernehmen und als Netzwerkknoten für die Touristikerinnen und Touristiker fungieren. Hierbei werde ein kooperativer Ansatz mit den Zielen einer offenen Kommunikation, einer intensiven Einbindung der Akteure und einer gemeinsamen Verantwortung aller verfolgt. Denn die erfolgreiche Umsetzung der Tourismusstrategie erfordere eine Bündelung der Kräfte, eine gute Abstimmung mit den Akteuren und die klare Verteilung von Aufgaben, um Doppelarbeit zu vermeiden und bestmöglich von den bereits bestehenden oder noch sich entwickelnden Initiativen im gesamten Schleswig-Holstein-Tourismus zu profitieren.

Das gestern veröffentlichte Tourismus-Politbarometer des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein enthalte bei der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit den – aus ihrer Sicht nachvollziehbaren – Wunsch nach Verbesserungen. Sie weise auf die Besetzung der Stellen des Umsetzungsmanagements zum 1. Juli 2024 hin. Viele Leitprojekte seien oder würden umgesetzt. Bei vielen Projekten gebe es einen größeren Fortschritt, als oftmals vermutet werde.

Die Zeit bis zum offiziellen Start des Umsetzungsmanagements sei tatkräftig genutzt worden. Mehrere wichtige Leitprojekte aus den zehn Handlungsfeldern der Strategie würden bearbeitet und hätten zum Teil auch schon abgeschlossen werden können. Einige Projekte stünden schon auf Grün. Mit Priorität seien Leitprojekte aus den vier Handlungsfeldern umgesetzt, die der Steuerungskreis Tourismusstrategie als besonders wichtig erachtet habe: zwei Grundlagen-Handlungsfelder – Marketing und Strukturen – sowie die beiden inhaltlichen Handlungsfelder Gewinnung von Mitarbeitenden und Tourismusakzeptanz.

Zum aktuellen Stand der Umsetzung der Leitprojekte: Im Handlungsfeld 1 „Marketing“ habe das Leitprojekt 3 „Aufgabeneffizienz“ erfolgreich beendet werden können. Dieses Leitprojekt habe das Ziel der Zuordnung von landesweiten Aufgaben im Tourismusmarketing auf Landes-, regionaler und lokaler Ebene verfolgt, also eine Klarstellung der Zuständigkeiten und eine transparente Aufgabenabgrenzung der Marketingorganisationen aller drei Ebenen. Das Ergebnis, die Aktualisierung des sogenannten Eckpunktepapiers, fließe in die Erstellung der „Aufgabenprofile“ ein (Handlungsfeld 6).

Aus dem Handlungsfeld 6 „Strukturen und Kooperation“ befinde sich das bereits erwähnte Leitprojekt 2 „Aufgabenprofile“ in Bearbeitung. Hierbei gehe es um die Entwicklung von Aufgabenbeschreibungen für alle relevanten Ebenen und Tourismusakteure. Dieses Leitprojekt stelle eine wichtige Grundlage für die weitere Zusammenarbeit der Akteure im touristischen System dar und sei deshalb intensiv mit Workshops auf allen drei Ebenen bearbeitet worden. Die Ergebnisse würden derzeit finalisiert.

Zudem befinde sich aus dem Handlungsfeld 8 „Mitarbeitendengewinnung und -bindung“ das Leitprojekt 1 „Monitoring Mitarbeitendenzufriedenheit“ in Bearbeitung. Hierzu sei das Unternehmen destinetCHANGE mit der Konzeptionierung zur Messung der Mitarbeitendenzufriedenheit im Tourismus im Land Schleswig-Holstein beauftragt worden. Auch hierbei würden die Ergebnisse derzeit finalisiert.

Aus dem Handlungsfeld 9 „Tourismusbewusstsein und -akzeptanz“ habe das Leitprojekt 3 „Leitfaden Management von Tourismusbewusstsein“ erfolgreich abgeschlossen werden können. Hierzu habe das Deutsche Institut für Tourismusforschung der FH Westküste den „Leitfaden Akzeptanz – Akzeptanzcluster der einheimischen Bevölkerung Schleswig-Holstein“ entwickelt. Dieser sei mittlerweile auf der Internetpräsenz des Wirtschaftsministeriums veröffentlicht.

Der Leitfaden sei entwickelt worden, um den unterschiedlichen Positionen und Haltungen der Wohnbevölkerung dem Tourismus gegenüber auf den Grund zu gehen und für bestimmte Akzeptanztypen spezifische Maßnahmen abzuleiten, wie das Tourismusbewusstsein der Wohnbevölkerung gestärkt und die Akzeptanz erhöht werden könnten. Denn nicht alles gelte für alle gleich: Wer dem Tourismus schon sehr positiv gegenüber eingestellt sei, müsse anders als derjenige angesprochen werden, der zwar den wirtschaftlichen Nutzen für seinen Wohnort erkenne, aber die Auswirkungen auf sich persönlich als kritisch einschätze, oder als derjenige mit eher neutraler Einstellung, der aber potenziell für eine positive Haltung gewonnen werden könne. So gehe es bei der Ansiedlung von Hotelprojekten sehr stark um die Einbindung der Bevölkerung sowie die Beobachtung der Stimmung vor Ort. Hierzu könne der Leitfaden einen Beitrag leisten.

Über die vier priorisierten Handlungsfelder hinaus seien weitere Projekte umgesetzt worden: Im Handlungsfeld 4 „Mobilität“ habe der Tourismusverband mithilfe einer Förderung des Wirtschaftsministeriums das Leitprojekt 1 „Nachhaltige Mobilität“ bearbeitet. Insbesondere Urlaubsregionen seien neben der Alltagsmobilität der Einheimischen stark durch touristische Mobilität geprägt. Dazu gehörten die An- und Abreise von Touristen ebenso wie deren Mobilitätswünsche während ihres Aufenthaltes. Bisher habe dieser touristische Teil in Mobilitätsuntersuchungen kaum Beachtung gefunden, vielmehr seien überwiegend die Bewegungsmuster der vor Ort lebenden und beschäftigten Menschen betrachtet worden. Ziele der touristischen Mobilitätsanalyse bestünden darin, Schwachstellen des öffentlichen Personennahverkehrs in der Pilotregion von Travemünde bis Grömitz aufzudecken und Potenziale zur Verbesserung für die Mobilität aufzuzeigen. Im Fokus stünden dabei sowohl Übernachtungsgäste als auch Tagesausflügler.

Darüber hinaus werde intensiv an der Umsetzung zahlreicher Maßnahmen der Radstrategie 2030, an der Vorlage der Gesamtstrategie Ostseeküste 2100 und vielen anderen Vorhaben gearbeitet, die auf die Handlungsfelder der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030 einzahlten, unabhängig davon, ob sie als Leitprojekt definiert worden seien oder nicht.

Das Fazit zum Umsetzungsstand der 38 Leitprojekte laute: auf Grün (umgesetzt beziehungsweise dauerhaft in Arbeit) stünden sechs Projekte und damit 16 Prozent auf Gelb (begonnen) 16 Projekte, also 42 Prozent auf Rot (noch nicht begonnen) 12 Projekte, 31 Prozent auf Schwarz (werden nicht mehr umgesetzt) drei Projekte, mithin 8 Prozent auf Grau (Aktivitäten, die auf ein Handlungsfeld einzahlen, ohne Leitprojekt zu sein) ein Fall, also 3 Prozent. Dieser

Stand könne sich aus ihrer Sicht für eine Strategie mit Laufzeit 2030 absolut sehen lassen. Mit Start des Umsetzungsmanagements werde sich die Sichtbarkeit dieser Aktivitäten noch deutlich erhöhen.

Das Tourismus-Politbarometer und die Pressemitteilungen vom Tourismusverband, von DEHOGA sowie von der IHK zeigten den Wunsch nach einer auskömmlichen Finanzierung zur Umsetzung der Tourismusstrategie auf. Der Haushalt sehe 430.000 Euro zur Umsetzung bei der TA.SH vor. Daraus seien im letzten Jahr einige Projekte finanziert worden. Weitere 100.000 Euro stünden zur Verfügung, um weitere Projekte begleiten zu können, mithin insgesamt 530.000 Euro für die Umsetzung der Tourismusstrategie.

Die Priorisierung der im Jahr 2024 umzusetzenden Leitprojekte erfolge in Abstimmung mit dem Steuerungskreis Tourismusstrategie. Mit dem Aufbau der geforderten und gewünschten Wissensplattform, die ein zentrales Element zur Binnenkommunikation der Touristikerinnen und Touristiker darstelle, werde jedoch in jedem Fall noch in diesem Jahr begonnen. Anders als ursprünglich geplant, werde diese Wissensplattform nun nicht mehr einzig dem Handlungsfeld 9 „Tourismusbewusstsein und -akzeptanz“ zugeordnet, sondern für die gesamte Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030 Anwendung finden. Hierbei stehe der Informationsaustausch der Akteurinnen und Akteure des touristischen Systems in Schleswig-Holstein im Fokus. Synergien könnten gehoben werden, wenn weitere Akteure von guten Projekte vor Ort erführen.

Abgeordneter Dr. Buchholz hält es für notwendig, fast drei Jahre nach Verabschiedung der Tourismusstrategie bei ihrer Umsetzung voranzukommen. Die personelle Besetzung des Umsetzungsmanagements erfolge spät genug. Bisher habe große Übereinstimmung mit dem Vorgehen der Landesregierung beim Tourismus bestanden. Vor diesem Hintergrund sehe er nun ein Auseinanderklaffen des Anspruchs und der Realität.

Die Aussage, die Landesregierung habe die Forderung der Verbände in Höhe von 500 000.Euro erfüllt und 530.000 Euro in den Haushalt eingestellt, gehe aus seiner Sicht an der Sache vorbei. Die Landesregierung stelle 430.000 Euro für das Umsetzungsmanagement und 100.000 Euro für die vier Haupthandlungsfelder zur Verfügung. Tourismusverbände, DEHOGA sowie Industrie- und Handelskammern hätten 500.000 Euro für die vier Haupthandlungsfelder gefordert – zusätzlich zu den Mitteln des Umsetzungsmanagements.

Angesichts der angespannten Kassenlage gehöre es aus seiner Sicht zur Fairness, mitzuteilen, dass bestimmte Maßnahmen in den Handlungsfeldern nicht wie angedacht umgesetzt werden könne, sondern eine Priorisierung vornehmen müsse. Man dürfe vor diesem Hintergrund nicht so tun, als ließe sich alles weiterhin mit vollem Schwung betreiben.

Abgeordneter Hölck konstatiert, aus seiner Sicht habe die Implementierung des Umsetzungsmanagements zu lange gedauert. Die durch das Tourismus-Politbarometer zum Ausdruck gebrachte Unsicherheit halte er für erstaunlich. Die jahrelange Übereinstimmung unter Minister Buchholz, Minister Meyer und weiteren Amtsvorgängern scheine nicht mehr gegeben zu sein, zumindest nicht mehr im üblichen Maße. Das halte er für sehr gefährlich, da die Tourismuspolitik des Landes sich durch ebendiese Übereinstimmung aller Parteien ausgezeichnet habe.

Die Anzahl der Buchungen an der Ostseeküste mit Stand Beginn des Jahres 2024 sei gesunken. Die Überprüfung von Wohnungen, Bauten und Bauleitplänen werde ergeben, dass Wohnraum für Feriengäste, der jahrzehntelang zu diesem Zweck vermietet worden sei, nun nicht mehr zur Verfügung stehe. Daher wolle er erfahren, ob die Landesregierung gedenke, die Tourismusstrategie an die neuen Entwicklungen anzupassen.

Abgeordneter Kilian macht darauf aufmerksam, dass die jeweilige Auslegung der Ergebnisse des Tourismus-Politbarometers entsprechend der politischen Rolle differiere, so geschehen in der letzten Runde. Während damals 65 Prozent der Befragten eine Verbesserung der Tourismuspolitik gesehen hätten, also 28 Personen bei 43 Rückläufen, hätten jetzt 33 Personen von 75 Rückläufen die Situation eher negativ eingeschätzt. Der Tourismus suche ein gemeinsames und beständiges Miteinander; daher würde er die Ergebnisse nicht zu hoch hängen, da sich insbesondere vor dem Hintergrund der erheblichen Sturmflut an der Ostsee, der Rückforderung der Mittel von Corona-Hilfsmaßnahmen bei nicht kompletter Erfüllung der Erfordernisse sowie den Änderungen bei der Mehrwertsteuer die Gesamtnote nicht verändert habe. Zu denken geben solle darüber hinaus, dass die tourismuspolitischen Sprecher lediglich mit 20 Prozent Bekanntheit abgeschnitten hätten. Falls aus den Ergebnissen des Barometers eine Hausaufgabe folge, richte sich diese aus seiner Sicht daher an den parlamentarischen Raum.

Abgeordnete Nitsch entgegnet, man könne sich zwar despektierlich zeigen und ins Lächerliche ziehen, dass die tourismuspolitischen Sprecher bei gut 20 Prozent Bekanntheit lägen, jedoch

seien die tourismuspolitischen Initiativen der Koalition an den Fingern einer halben Hand abzuzählen. Die Tourismusverbände hätten sich sehr deutlich geäußert und auf ihre Unzufriedenheit aufmerksam gemacht; die ursächlichen Faktoren müsse das Ministerium aufarbeiten.

Die tourismuspolitischen Sprecher seien in der Fläche unterwegs und führten Gespräche mit Leuten vor Ort. Einige Destinationen überlegten, aus der Strategie auszusteigen und sich auf ihr regionales Marketing zu konzentrieren, falls nicht Bewegung in die Sache komme. Einige Regionen seien aus den vom Vorredner genannten Gründen stark gebeutelt; der Respekt gebiete, diese ernst zu nehmen und zu unterstützen. Sie erwarte eine Aufarbeitung der Kommunikationsdefizite und eine Verbesserung der Kommunikation.

Abgeordneter Knöfler informiert, bei touristischen Orten im Zielgebiet Tourismus könnten andere Nutzungen mitunter nicht durchgeführt werden. Das führe dazu, dass sich diese nur sehr schwer andere Standbeine etwa im gewerblichen Sektor suchten, da in touristischen Bereichen keine Gewerbegebiete geplant und entwickelt werden könnten. Dies müsse bei zukünftigen Entwicklungen berücksichtigt werden, wenn die kommunale Wirtschaft auf eine breitere Basis gestellt werde, um wegbrechende Einnahmen aus dem Tourismus zu kompensieren.

Mit Blick auf die Akzeptanz von Tourismus falle es schwer, die Kommunen mit gut umsetzbaren Handlungsleitfäden zu versorgen, weil auch Emotionen und Psychologie bei den Menschen eine Rolle spielten. Auch bei sinkenden Übernachtungszahlen werde immer noch von – gefühltem – Overtourism gesprochen. Er finde, ohne Akzeptanz würden viele Handlungsfelder ad absurdum geführt, weil die Planungen vor Ort dann nicht umgesetzt werden könnten.

Staatssekretärin Carstens unterstreicht die Bedeutung des Tourismus als großer Wirtschaftsfaktor für Schleswig-Holstein. Die Landesregierung müsse alles dafür tun, dass das so bleibe. Im letzten Jahr habe ein Besucherrekord gemessen an den Übernachtungen in Schleswig-Holstein verzeichnet werden können. Die Landesregierung befasse sich natürlich mit Veränderungen von Stimmungen und Rahmenbedingungen. Die Tourismusstrategie werde nicht starr sein, sondern flexibel auf Änderungen der Rahmenbedingungen reagieren, die im Übrigen im Steuerungskreis besprochen würden. Unter den Mitgliedern befänden sich auch die Akteure, die jetzt eine Stellungnahme abgegeben hätten. Sie begrüße den Schulterschluss und die gemeinsamen Besprechungen.

Sie habe mit den Akteuren über die veränderte finanzielle Lage gesprochen. Vor dem Hintergrund knapper Kassen halte sie die zusätzlichen 100.000 Euro für einen kleinen Erfolg.

Da das Umsetzungsmanagement bald starte, bedanke sie sich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Tourismusreferat des Ministeriums, die sich bislang um die Umsetzung der Projekte – zusätzlich zu ihrem Tagesgeschäft – gekümmert hätten.

Auf den Vorschlag des Abgeordneter Hölck beschließt der Ausschuss einstimmig, den Tourismus-Verband Schleswig-Holstein und die TA.SH zu einem Fachgespräch zur Umsetzung der Tourismusstrategie in eine der nächsten Sitzungen einzuladen.

Sodann stellt der Vorsitzende fest, dass der Ausschuss den Bericht zur Kenntnis genommen habe.

7. Fachgespräch

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein – ZUG.SH (ZUGSHG)

Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/2136

(überwiesen am 22. Mai 2024 an den **Finanzausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

hierzu: Unterrichtung 20/151, Umdrucke 20/2750 (vertraulich), 20/3195 (vertraulich), 20/3232 (neu), 20/3253, 20/3264, 20/3296, 20/3309, 20/3316, 20/3317, 20/3318, 20/3323, 20/3330

Der Vorsitzende des Finanzausschusses, Abgeordneter Harms, erklärt die Sitzung des Finanzausschusses für eröffnet und stellt dessen Beschlussfähigkeit fest. Die Finanzausschussmitglieder billigen ebenfalls die Tagesordnung, das heißt Punkt 7 als einzigen den Finanzausschuss betreffenden Punkt.

Der Vorsitzende des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss, Abgeordneter Claussen, begrüßt die Anwesenden zum Fachgespräch und informiert über die Absagen Herrn Dr. Kubes, Rechtsprofessor an der Universität Heidelberg mit den Schwerpunkten Finanz- und Steuerrecht, und Herrn Barkleits von PRO BAHN, von dem eine schriftliche Stellungnahme vorliege (Umdruck 20/3323).

Brock Müller Ziegenbein, Rechtsanwälte Partnerschaft mbH
Dr. Matthias Nebendahl, Honorarprofessor für Medizinrecht
an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Umdrucke 20/3309, 20/3318

Herr Dr. Nebendahl, Professor an der CAU, führt in die Kernpunkte seiner Stellungnahme, Umdruck 20/3309, ein. Zusammenfassend lasse sich feststellen, dass die zu gründende Anstalt des öffentlichen Rechts nicht in den Bereich des nationalen Schuldenbremsenrechts gemäß den einschlägigen Regelungen in Landesverfassung und Grundgesetz falle. Auch von einer Umgehung der Regelungen der Schuldenbremse könne im vorliegenden Fall nicht ausgegangen werden.

Hinsichtlich der europarechtlichen Schuldenbremse werde in einem Mehrstufenschema im System der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung geprüft, ob Vorhaben dem staatlichen Sektor zuzurechnen seien; sie kenne die klare Beschränkung auf das Rechtsträgerprinzip des Verfassungsrechts des Bundes und des Landes nicht. Nach seiner Auffassung stelle die zu errichtende Anstalt ganz eindeutig eine eigenständige institutionelle Einheit unter öffentlicher Kontrolle und einen sogenannten Marktproduzenten dar. Daher sehe er das in Rede stehende Vorhaben auch nicht von der europarechtlichen Schuldenbremse berührt.

Abgeordnete Raudies weist darauf hin, dass das Parlament insbesondere beim Thema Schuldenbremse sehr sorgfältig arbeiten müsse, da es im Interesse aller liege, ein verfassungskonformes Gesetz zu verabschieden. Vor dem Hintergrund des abgekürzten Verfahrens und der Formulierungshilfe der Landesregierung müsse sich das Parlament aus ihrer Sicht sehr intensiv um dieses Thema kümmern, zumal die Landesregierung zwar vorgearbeitet, aber nicht alles einem eigenen Verfahren geprüft habe.

Im vorliegenden Gutachten, Umdruck 20/3309, heiße es auf Seite 5:

> „Entscheidendes Abgrenzungskriterium muss vielmehr sein, ob es der gewählten Gestaltungsform an einer eigenen sachlichen Rechtfertigung fehlt“.

Laut seinem Sprechzettel, Umdruck 20/3253, habe Staatssekretär von der Heide in der Sitzung des Finanzausschusses am 16 Mai 2024 ausgeführt:

> „Wie Ihnen bekannt sein dürfte, ist eine Finanzierung der 42 Triebzüge mit einem Gesamtvolumen von etwa 500 Mio. € wegen der verfassungsrechtlichen Schuldenbremse aus dem Kernhaushalt bzw. über Kredite des Landes sehr herausfordernd.
>
> Die einzige Möglichkeit aus unserer Sicht, den unabwendbaren Zahlungsverpflichtungen des Landes nachzukommen, ist, einen Landesfahrzeugpool zu gründen.“

Sie wolle erfahren, ob dies die Einschätzung zum Thema missbräuchliche Gestaltung oder Umgehung der Schuldenbremse ändere.

Herr Dr. Nebendahl führt aus, das sei nicht der Fall. Vielmehr bestätige es seine Einschätzung. Der Staatssekretär spreche von der Gründung eines Fahrzeugpools, nicht von der Gründung einer juristischen Person, die einen Kredit aufnähme. Die Gründung eines solchen Pools sei mithin mehr als die Kreditaufnahme. Der Gründung des Fahrzeugpools liege ein eigener Zweck zugrunde, nämlich der Erwerb der Fahrzeuge, ihre Vorhaltung für die Dauer von mindestens 30 Jahre und die Weiternutzung beziehungsweise die Verwertung der Fahrzeuge nach dieser Zeit.

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz befragt, ob die Durchführung der operativen Tätigkeit der Gesellschaft, des satzungsmäßig vorgesehenen Fahrzeugpools, durch Dritte aufgrund von Auslagerung auf der Grundlage einer Vergabe – der Abgeordnete erblicke darin eine klare Umgehung der Schuldenbremse – zur Änderung der Einschätzung der landesverfassungsrechtlichen Vorgaben führe, betont Herr Dr. Nebendahl, seine Auffassung ändere sich dadurch nicht. Er sehe einen gedanklichen Bruch in der Argumentation seines Vorredners: Die betriebliche Aufgabe, Züge zu managen, erledige sich durch die Einschaltung Dritter in die Aufgabenerfüllung nicht. Auch wenn ein großer Teil der Aufgaben etwa an NAH.SH übertragen werde, blieben nichtsdestotrotz die Aufgaben der Eigentümerstellung, des Handlings und der Überwachung der beauftragten Dritten. Selbstverständlich handele es sich dabei um betriebliche Aufgaben, die einen betrieblichen und in Satzung sowie Gesetz vorgesehenen Zweck verfolgten. Er könne darin überhaupt keinen Missbrauch erkennen. Missbrauch sei im Übrigen nicht die Anwendung einer gesetzlichen Konstruktion, die gegebenenfalls auch anders konstruiert werden könne. Vielmehr komme es auf das Vorhandensein eines Missbrauchszwecks beziehungsweise eines Verwerflichkeitscharakters an. Dies könne er bei der vorliegenden Konstruktion beim besten Willen nicht erkennen.

Vom Abgeordneten Harms nach möglichen zukünftigen Weiterentwicklungen von ZUG.SH durch das Land Schleswig-Holstein etwa durch Übertragung der Schienen oder durch Übernahme des Betriebs vor dem Hintergrund der Schuldenbremse befragt, erwidert Herr Dr. Nebendahl, die Antwort auf diese Frage falle schwer, da sie eine unendliche Zahl von Varianten offenlasse. So komme es beispielsweise darauf an, wie die Schienen vermarktet würden. Stammten 50 Prozent der Erlöse von am Markt tätigen Unternehmen, halte er es für schuldenbremsenrechtlich irrelevant. Wenn die Anstalt so umgestaltet werde, dass sie im Wesentlichen aus Landesmitteln finanziert werde, etwa durch Aufgabenübertragung und den Einsatz von Haushaltsmitteln, komme man in den Bereich der Schuldenbremse. Daher könne er die Frage nicht klar mit Ja oder Nein beantworten, sondern mit einem Es-kommt-darauf-an.

Abgeordneter Plambeck merkt an, er halte das gesamte Thema für alles andere als verwerflich; auch könne er keinen Missbrauch erkennen. Er begrüße, dass der Fokus auf den Aufgaben und ihrer Erfüllung liege. Ihre Organisation liege in der Hand der Geschäftsführung.

Dass es nicht verwerflich sei, zeige sich auch darin, dass er dem vorgeschlagenen Weg schon seit mehr als zehn Jahren anhänge, so Herr Prof. Dr. Nebendahl. Er habe nicht nur die rechtliche Ausgestaltung der erstmaligen Vergabe, sondern auch die Anpassung der Züge während der Laufzeit mitverhandelt. Weil dabei kein Wettbewerb mehr existiere, halte er den jetzt eingeschlagenen Weg für vorteilhaft.

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB) (AöR)

Andreas Hiller, Vorstand und Bereichsleitung Technik (per Video)

Umdruck 20/3316

Herr Hiller, Vorstand und Bereichsleitung Technik bei der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Berlin, begrüßt einleitend das vorliegende Gesetzgebungsvorhaben, zumal es in ähnlicher Weise auch in Berlin seit 2021 durchgeführt werde. ZUG.SH werde gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen etwa durch günstige Kreditkonditionen und Flexibilität mit Blick auf Umbaumaßnahmen oder Modernisierungen beim Fahrzeugpark sichern. Sodann stellt er die Stellungnahme Umdruck 20/3316 kursorisch vor.

Auf die Frage der Abgeordneten Nitsch nach dem Personal und insbesondere dem Tarifrecht antwortet Herr Hiller, der Gesetzentwurf könne dies offenlassen und auf die Satzung verweisen. In Berlin sei freigestellt gewesen, überhaupt Tarifrecht anzuwenden. Allerdings sei dort die Entscheidung für den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst gefallen. In diesem Zusammenhang habe es ähnliche Formulierungen bei Anstellungsverträgen gegeben; etwa müssten Wertgrenzen festgelegt werden. In Berlin sei der Weg über Aufsichtsratsbeschlüsse gegangen worden; bei Bedarf stelle er gern eine Vorlage für die Formulierung zur Verfügung.

In Berlin komme es mitunter zu Diskussionen mit dem kommunalen Arbeitgeberverband bei außer- beziehungsweise übertariflichen Zulagen. Dem Eindruck, dass außertariflich gearbeitet werde, halte er entgegen, dass Zulagen im Rahmen des Tarifwerks genützt würden. Er spreche sich jedoch für eine Tarifbindung aus und unterstreiche die Bedeutung des Bezugs zum

Wirtschaftsplan. Gerade bei Einstellungsverfahren empfehle sich, über eine gute Handlungsfähigkeit und kurze Verfahren zu verfügen, da ansonsten Bewerberinnen und Bewerber gegebenenfalls abspringen könnten.

Vom Abgeordneten Brandt nach Gründen befragt, die Gesellschaft nicht als große Kapitalgesellschaft einzustufen, erläutert Herr Hiller, bereits mit Blick auf das vorhandene Finanzierungsvolumen falle es schwer, diese Einstufung zu verlassen. Er weise auf wachsende Berichtspflichten hin, etwa auf den CSRD-Report, mit denen der entsprechenden EU-Vorgabe entsprochen werde. Die geplante kleine Projektanstalt verfüge lediglich über begrenzte Handlungsoptionen. So halte er es für schwierig, Nachhaltigkeitsaspekte nach erfolgtem Zuschlag an den gelieferten Fahrzeugen oder Werkstatteinrichtungen zu optimieren. Deshalb halte er den Mehrwert der ohnehin zu erbringenden Nachweise für überschaubar – bei nicht unerheblichem und jährlich wiederkehrendem Aufwand für eine kleine Anstalt.

Auf Nachfragen der Abgeordneten Waldeck und Raudies nach der Beteiligung des Parlaments bei Beschaffungsvorgängen und in den Gremien der Gesellschaft informiert Herr Hiller, in Berlin sei dies anders geregelt als in Schleswig-Holstein vorgesehen. Der Finanzierung liege in Berlin ein Verkehrsvertrag zugrunde, der unter anderem Regelungen zur Beschaffung der Fahrzeuge vorsehe. Dieser Vertrag werde wie ein Wirtschaftsplan vorbereitet. Hierbei werde mit der Fachaufsicht und der zuständigen Senatsverwaltung zusammengearbeitet. Die Kosten für die Fahrzeuge fänden sich in einer Verpflichtungsermächtigung, die im Rahmen der Haushaltsberatungen behandelt werde. Die Beteiligung des Berliner Abgeordnetenhauses werde in diesem Rahmen sichergestellt.

Auch im Rahmen des Beteiligungsmanagements würden im Zuge des Reportings die Ausschüsse im Parlament einbezogen. Der Verkehrsausschuss werde aktiv, sobald der Zuschlag im Rahmen der Ausschreibung erfolgt sei. Gesetz und Satzung sähen die Beteiligung von Abgeordneten in einem Beirat vor. So könnten Stellungnahmen auf kurzem Wege eingefordert werden, bevor diese durch die Fachaufsicht, die zuständige Senatsverwaltung, in die zuständigen Ausschüsse gebracht würden.

Märkische Revision GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hans-Henning Schäfer, Geschäftsführer (per Video)

Herr Schäfer, Geschäftsführer der Märkischen Revision GmbH, weist einführend darauf hin, dass sich seine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft seit über 20 Jahren mit Fahrzeugfinanzierungsmodellen beschäftige, in der gesamten Bundesrepublik Deutschland tätig sei und die verschiedenen Modelle kenne. Er mache auf bestehende Krisen aufmerksam, die sich auch auf private SPNV-Unternehmen auswirkten, zum Beispiel die Insolvenz von Abellio. Auch andere Unternehmen befänden sich in wirtschaftlicher Schieflage.

Er halte es für sinnvoll, ein Fahrzeugfinanzierungsvehikel nah am Land zu organisieren, da man so in Krisenzeiten über unmittelbaren Zugriff auf die Fahrzeuge verfüge. Dies bewerte er als positiv vor allem mit Blick auf entstehenden Reparaturaufwand insbesondere beim krisenbedingten Ausscheiden von Marktteilnehmern. Im Übrigen würden in dieser Lösung die Fahrzeuge dem Wettbewerb, also den Verkehrsunternehmen, zur Verfügung gestellt. Die Rechtsformwahl der Anstalt des öffentlichen Rechts stelle sich auch aus steuerlichen Gründen als positiv dar. Im Übrigen könne nur die öffentliche Hand diese Infrastruktur zu vernünftigen Konditionen finanzieren. Inzwischen nutze auch die Deutsche Bahn diese Finanzierungsmodelle nah an den öffentlichen Haushalten, um den gesamten SPNV zu organisieren.

Er pflichte der Einschätzung Herrn Dr. Nebendahls bei, die gewählte Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts bringe keine Nachteile in Sachen Schuldenbremse mit sich. Vielmehr zeitige sie deutliche steuerrechtliche Vorteile, wenn sie sich auf die Eigentümerfunktion und die Vermögenserhaltung beschränke, Stichworte: Finanzierung, Sicherstellung und Aufrechterhaltung der Einsatzfähigkeit, Vermögenserhalt, Kontrolle der den Verkehrsunternehmen obliegenden Instandhaltungsaufgaben. Dann sei sie per se nicht ertragssteuerpflichtig, was einen großen Vorteil gegenüber anderen Rechtsformen darstelle. Auch entfalle die Mindestgewinnbesteuerung, sodass im Hinblick darauf keine Kostenerhöhungen für den Landeshaushalt anfielen.

Zum ersten Mal sei für die genannte Aufgabenerfüllung die Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts in dieser Struktur 2014 in Baden-Württemberg gewählt worden. In Abstimmung mit der dortigen Finanzverwaltung sei der Kerngedanke der nicht-steuerpflichtigen Vermögensverwaltung herausgearbeitet worden. Das Modell sei erprobt und müsse hinterher durch eine verbindliche Auskunft abgesichert werden. Selbst wenn man zur Einschätzung gelange,

dass der Status der Vermögensverwaltung nicht erreicht werden könne, komme es nicht zu Nachteilen gegenüber anderen Rechtsformen.

Von der Abgeordneten Raudies nach der verbindlichen Auskunft vom Finanzamt befragt, erläutert Staatssekretär von der Heide, er halte eine rechtsverbindliche Aussage vor Gründung für sehr schwierig. Selbstverständlich habe sich die Landesregierung mit dieser Fragestellung befasst.

Herr Dr. Schmidt, Projektleitung ZUG.SH im Verkehrsministerium, bekräftigt, vor Gründung eine verbindliche Auskunft zu erhalten, stelle sich aufgrund der noch nicht vorhandenen Rechtspersönlichkeit als schwierig dar. Nach derzeitigem Projektstand werde man zeitnah nach Gründung auf das Finanzamt Kiel zugehen, um eine Abstimmung zu erreichen.

Abgeordnete Raudies mahnt an, zwischen einer verbindlichen Auskunft und einer Abstimmung zu differenzieren. Eine verbindliche Auskunft werde nicht gemacht, wenn der in Rede stehende Sachverhalt bereits verwirklicht worden sei.

Auch Herr Schäfer macht deutlich, dass er die Erteilung einer verbindlichen Auskunft momentan aufgrund des noch nicht sehr konkretisierten Sachverhalts für sehr schwierig hielte. Idealerweise lägen bei der Einholung der Auskunft Vertragsentwürfe vor, damit die Finanzverwaltung die einzelnen vertraglichen Verhältnisse würdigen könne. Erst wenn der Sachverhalt vollumfänglich beschrieben vorliege, beginne man typischerweise mit dem Verfahren der verbindlichen Auskunft. Vorherige Abstimmungen und Diskussionen über Grundsätze seien nicht ausgeschlossen. So seien etwa in Berlin die Grundzüge des Modells im Vorhinein mit der Finanzverwaltung abgestimmt worden. Jetzt lägen die Vertragsentwürfe in Berlin vor, sodass man sich nun an das Finanzamt wenden und die vorher abgestimmte Aussage durch rechtsverbindliche Auskunft bekräftigen könne. Aufgrund der Knappheit der Zeitplanung in Schleswig-Holstein empfehle er, alsbald die verbindliche Auskunft einzuholen. Er biete in diesem Zusammenhang gern Unterstützung an.

Northrail AG

Dr. Volker Simmering, Vorstand

Herr Dr. Simmering, Vorstand der Northrail AG, informiert, Northrail habe am vorgeschalteten Vergabeverfahren teilgenommen. Dieses sei zum dritten Mal von NAH.SH durchgeführt und dieses Mal erfolglos abgeschlossen worden.

Natürlich hätte sein Unternehmen gern die Leistung übernommen, die nun der Staat übernehme, so Herr Dr. Simmering. Allerdings habe weder sein Unternehmen noch ein anderes Unternehmen ein Angebot in dieser Runde abgegeben, sodass der erste Grund in der Ausschreibung vermutet werden könne. Einerseits habe sich das Beschaffungsvolumen der Züge wesentlich von den Volumina von jeweils 150 Millionen Euro aus den beiden Vorrunden auf 600 Millionen Euro erhöht, was die Finanzierung erschwere und das geschäftliche Risiko erhöhe. Bei so hohen Summen werde ein Finanzierungskonsortium benötigt und nicht für alles könnten verbindliche Verträge abgeschlossen werden. Dies wirke sich wiederum auf das Lieferungs- und Leistungsrisiko aus.

Er sehe den zweiten wesentlichen Grund für die nicht abgegebenen Angebote in der erheblichen Änderung des Finanzrahmens zwischen dem Start des Verfahrens und dem Zeitpunkt der Angebotsabgabe. Insbesondere durch die Erhöhung des Zinsniveaus seien etablierte Finanzierungsquellen weggefallen.

Die Einschätzung Herrn Schäfers, dass ein Auftraggeber nur durch Einrichtung eines Fahrzeugpools für Züge sorgen könne, halte er für irrig. Sehr viele Länder und Aufgabenträger verführen anders. Wenn kein Privater ein Angebot abgegeben habe, bleibe dem Land nichts anderes übrig, als zu verfahren wie geplant. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Verkehrsleistungen anböten, könnten verpflichtet werden, die Züge selbst zu beschaffen. Allerdings käme dabei aufgrund der Laufzeit von zehn bis zwölf Jahren keine einheitliche Zugflotte heraus, was der Zielsetzung von Schleswig-Holstein widerspreche.

Er wisse nicht, ob eine Landesgesellschaft gegründet werden und für diese vorgesehen werden solle, auch in Zukunft den Fahrzeugpool wie beschrieben zu organisieren. Er spreche sich für eine fallweise Betrachtung aus, damit in weiteren Fällen auch die Privatwirtschaft zum Zuge kommen könne. Grundsätzliche Annahmen, dass etwa das Land immer günstiger finanzieren

könne, stimmten nicht. Wenn es Finanzierungshilfen gebe und bestimmte Risiken übernommen würden, gehe er davon aus, dass private Finanzierungsprofis ebenfalls sehr günstige Finanzierungen erarbeiten könnten.

Herr Schäfer stellt klar, er erachte den landesseitig organisierten Fahrzeugpool nicht für das einzig mögliche Modell. Er begrüße vielmehr die Existenz verschiedener Modelle mit Blick auf den Wettbewerb. So könne getestet werden, ob die privaten Marktteilnehmer ähnlich leistungsfähig seien. Auf dieser Basis könne dann entschieden werden.

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz befragt, erläutert Herr Dr. Simmering, er könne nicht sicher sagen, ob sein Unternehmen bei kleineren Losgrößen, etwa im Umfang von 150 Millionen Euro, Angebote abgegeben hätte. Zwar wäre eine Beteiligung bei kleineren Losgrößen leichter gefallen, jedoch halte er dies aufgrund der damaligen speziellen Finanzmarktsituation für nicht wahrscheinlich. So stünden etwa zwei bewährte Finanzierungspartner nicht zur Verfügung.

Er gehe davon aus, dass das Land für Finanzierungstransaktionen in dieser Größenordnung Berater engagiere. Ein Team von zwei bis drei Personen werde geschätzt brutto vier bis sechs Monate an der Finanzierung arbeiten, wobei diese ein ähnliches Projekt oder zwei ähnliche Projekte nebenbei betreuen könnten. Außerdem müsse die Finanzierung laufend gemanagt werden. Hierbei gehe er von einer halben Stelle aus.

In seinem Unternehmen stünden pro Flotte – abhängig von den jeweiligen Zeiten – zwei bis drei sachkundige Mitarbeitende zur Verfügung, um die laufende Überwachung der Fahrzeuge zu gewährleisten. Für die kaufmännische Seite würden etwa zwei Personen pro Flotte benötigt, um etwa die Mietverträge zu überwachen. Northrail beschäftige in Hamburg 42 Personen, diese kümmerten sich jedoch noch um einige andere Dinge.

Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) (AöR)

Volker M. Heepen, Geschäftsführer

Umdruck 20/3330

Herr Heepen, Geschäftsführer der SFBW, stellt die Kernpunkte seiner Präsentation, Umdruck 20/3330, vor. Darüber hinaus teile er mit, dass inzwischen bei einer größeren Anzahl von Fahrzeugen Lebenszyklusmodelle ausgeschrieben würden, da in die Bewertung der Fahrzeuge

auch Nachhaltigkeitskriterien einflössen, etwa Energieverbrauch, Instandhaltung über die gesamte Lebensdauer und Preis. Auch müssten die Wartungseinrichtungen, Werkstätten, Abstellanlagen, Außenreinigungsanlagen und so weiter Berücksichtigung finden. Daher empfehle es sich, ein Lastenheft für die Werkstätten zu erstellen. In Baden-Württemberg stünden nicht genügend bahnnahe Flächen zur Verfügung. Da der Wettbewerb der Unternehmen um diese Flächen möglichst vermieden werden solle, reserviere die Landesanstalt Flächen, um diese den Unternehmen zur Verfügung zu stellen.

Durch die in Schleswig-Holstein in § 10 Absatz 4 c vorgesehene Regelung werde die Flexibilität des Vorstands bei der Finanzierung beziehungsweise der Kreditaufnahme etwas eingeschränkt. Kreditverträge würden immer für den Nettobetrag abgeschlossen; allerdings müsse auch die Umsatzsteuer für einen Zeitraum von vier bis sechs Wochen vorfinanziert werden. Auch seien Gespräche mit dem zuständigen Finanzamt über eine rasche Erstattung der Vorsteuer geführt worden. Mit Blick auf die mitunter hohen Summen rege er eine gewisse Flexibilität des Vorstandes beziehungsweise der Geschäftsführung in Absprache mit den Aufsichtsgremien an, denen gegenüber dann eine Berichtspflicht im Nachgang bestünde.

Die SFBW schreibe Kredite aus und führe Darlehenswettbewerbe durch, um die Abdeckung des benötigten Finanzvolumens am Markt sicherzustellen. Wegen der Höhe sei eine Ausschreibung von unterschiedlichen Tranchen durchgeführt worden, wobei die Tranchenhöhen im Vorfeld mit den Banken abgestimmt worden sei. Die Tranchenhöhe müsse mindestens 50 Millionen Euro betragen, da sonst der Verwaltungsaufwand zu hoch ausfalle.

In Sachen Fachkräfte und Personalgewinnung insbesondere im technischen Bereich weise er auf die bestehende Konkurrenz zu Herstellern und zu den Verkehrsunternehmen hin, die deutlich andere Löhne und andere Konditionen bieten könnten. Auch hier rege er Flexibilität im Hinblick auf den Tarifvertrag des Landes an.

Aus über zehnjähriger Erfahrung erachte er den in Baden-Württemberg eingeschlagenen Weg der Finanzierungsunterstützung für richtig; diesen habe der Markt akzeptiert.

Auf die Frage der Abgeordneten Raudies nach der Anzahl der Vollzeitäquivalente (VZÄ), die in der SFBW mit dem Kreditmanagement befasst seien, antwortet Herr Heepen, er halte die Anzahl für überschaubar; diese liege im Bereich von ein bis zwei VZÄ. Die Strukturierung der Finanzierung nähmen die Banken vor. Inzwischen nutze die SFBW mit den Banken im Vorfeld

etwa im Hinblick auf Lastenheft und Konditionen abgestimmte Standardverträge; Vergaberecht sei nicht anzuwenden. Durch die Nutzung von Standardverträgen, die an die unterschiedlichen Situationen angepasst würden, stelle sich der Aufwand inzwischen für die SFBW als nicht mehr sehr groß dar.

Vom Abgeordneten Brandt nach der Besicherung der Kredite befragt, erläutert Herr Heepen, die Banken erhielten eine Kapitaldienstgarantie.

Auf die Frage der Abgeordneten Raudies nach der Beteiligung des Parlaments erklärt Herr Heepen, diese existiere bei der SFBW nicht direkt. Die Fahrzeugbeschaffung bilde einen Teil des ausgeschriebenen Verkehrsvertrages, dafür gebe es eine Verpflichtungsermächtigung. Im Vorfeld einer Ausschreibung wisse man nicht, ob ein Unternehmen auf die Finanzierungsunterstützung des Landes zugreife oder eine eigene Finanzierung nutze. In Baden-Württemberg müsse eine Entscheidung der SFBW zur Vergabe von Verkehrsleistungen nicht ins Plenum oder in den zuständigen Ausschuss.

Landesrechnungshof Schleswig-Holstein

Dr. Gaby Schäfer, Präsidentin

Christian Albrecht, Senatsmitglied

Umdruck 20/3296

Frau Dr. Schäfer, Landesrechnungshofspräsidentin, schickt mit Bezug auf Herrn Hillers Hinweis zur großen Kapitalgesellschaft voraus, in Schleswig-Holstein bestehe eine Landesregelung. Der Corporate Governance Kodex sehe vor, dass für Landesbeteiligungen die Regelungen zu den großen Kapitalgesellschaften Anwendung fänden. Daher müsse dies nicht in der Satzung geregelt werden. Auch für D&O-Versicherungen sehe der Kodex Regelungen vor, weshalb dies ebenfalls nicht in die Satzungen aufgenommen werden müsse.

Der Rechnungshof habe kein grundsätzliches Problem mit der Gründung in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts. Sie rege an, Herrn Schäfers Gutachten, das auch auf die steuerlichen Vorteile bei der beabsichtigten Rechtsform im Verhältnis zur Gesellschaft mit beschränkter Haftung eingehe, dem Ausschuss zur Verfügung stellen.

Schließlich stellt sie einige Kernpunkte ihrer Stellungnahme, Umdruck 20/3296, vor.

Herr Albrecht, Mitglied des Senats des Landesrechnungshofs, unterstreicht einen weiteren Aspekt der Stellungnahme: In dem Maße, wie staatliche Aufgabenträger in dieses Verfahren einbezogen würden, reduziere sich unternehmerisches Handeln. Auf die Schaffung einer neuen, ausgewogenen Balance – auch mit Blick auf zukünftige Vergaben – müsse das Parlament aus seiner Sicht achten.

Abgeordnete Raudies mahnt an, dem Parlament die in den Stellungnahmen des Landesrechnungshofes genannten Unterlagen rechtzeitig vorzulegen. Ferner interessiere sie die Einordnung der Schuldenbremse und der Risikobetrachtung.

Frau Dr. Schäfer äußert, sie halte Herrn Dr. Nebendahls Ausführungen für umfassend. Er habe aus ihrer Sicht rechtlich sauber hergeleitet, dass die Schuldenbremse dort nicht greife. Angesichts dessen – zuletzt durch Herrn Heepen ausgeführt –, was das Unternehmen leiste, müsse man davon ausgehen, dass es sich um ein Marktunternehmen handele.

Herr Dr. Nebendahl führt aus, das Risiko des Landes liege darin, ob es die Regionalisierungsmittel zugewiesen bekomme; alles andere sei weitestgehend risikofrei. Mit den Regionalisierungsmitteln flössen die Abgeltungsbeträge an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), in denen Miete, Trassenkosten, Stationskosten unter anderem enthalten seien. Die Miete entrichte das EVU an die Anstalt. Dies lasse sich im Wege von Vorausabtretungen abkürzen. Das nun gewählte Konstrukt führe zu einer Risikominimierung gegenüber dem früheren Konstrukt. Die Kapitaldienstgarantie diene der Absicherung, dass das Land die Abgeltungsbeträge an die EVU zahle und damit seine eigene Verbindlichkeit.

Frau Dr. Schäfer erwidert, als Risiko bleibe gleichwohl, ob das alles so klappe und das Land es in der geplanten knappen Zeit hinbekomme. Die Frage der Durchführung sei nicht zu vernachlässigen, denn es handele sich um eine größere Aufgabe. Es müsse beizeiten bekannt sein, wie die Organisation im Einzelnen aussehe und welche Kosten damit verbunden seien, zumal Letztere auf die Preise umgelegt werden müssten.

Staatssekretär von der Heide verweist zu den Finanzierungsfragen auf die Diskussion in der letzten Sitzung des Finanzausschusses. Die Gründung des Landesfahrzeugpools bedauerten einzelne Protagonisten, obgleich das Land Versuche unternommen habe, ein Marktverfahren umzusetzen. Das Land Schleswig-Holstein werde in einem neuen Markt tätig, gehe dabei jedoch sehr bewusst vor, um den Wettbewerbsmarkt erhalten zu können. Die Landesregierung verstehe die Sorge, wolle am Ende jedoch den Wettbewerb gewährleisten: Ziel sei, dass möglichst viele EVU an den Ausschreibungen teilnehmen könnten. In anderen Bundesländern könne beobachtet werden, dass dort, wo der Verkehrsvertrag aufgrund der Kapitalintensität mit der Bereitstellung der Züge verbunden werde – das werde künftig noch kapitalintensiver –, die Anzahl derjenigen, die mitbieten könnten, geringer werde.

Zur Frage, warum nicht schon längst so verfahren worden sei, merke er an, dass im Ministerium entsprechend lautende Einzelmeinungen bestünden. Auch die NAH.SH habe das in der Vergangenheit häufiger vorgetragen. Jetzige Abgeordnete könnten frei darüber sprechen. Am Ende sei die politische Entscheidung gefallen, diesen Weg nicht zu gehen und sich stattdessen durch Ausschreibungsverfahren wie MSW II am Markt zu bedienen.

Der Staatssekretär verweise auf seinen bereits erwähnten Sprechzettel, Umdruck 20/3253: Die Gründung eines Landesfahrzeugpools stelle den richtigen und aus Sicht der Landesregierung einzigen Weg dar, die Situation zu lösen. Dabei werde keine Vorentscheidung mit Blick

auf zukünftige Ausschreibungsverfahren getroffen. Vielmehr handele es sich um eine Erweiterung der Möglichkeiten, wiederholt der Verkehrsstaatssekretär.

Zu steuerlichen Themen sei Beratung in Anspruch genommen worden, allerdings liege kein Gutachten vor, das die Landesregierung zur Verfügung stellen könne. Er sage zu, dass, sobald ein solches Gutachten vorhanden wäre, dieses dem Ausschuss zur Verfügung gestellt würde. Alle Begutachtungen im Vorfeld seien zwar nützlich, allerdings könne am Ende nur die Steuerbehörde eine wirklich sichere Aussage treffen, wenn ihr alle Informationen vorlägen. In dieser Phase befinde sich das Verfahren momentan noch nicht, die Landesregierung wolle jedoch alles dafür tun, um so schnell wie möglich möglichst viel Klarheit zu schaffen.

Der Staatssekretär fährt fort, der Wirtschaftsplan sei inzwischen fertiggestellt und am 31. Mai 2024 dem Finanzministerium in der Hoffnung übermittelt worden, den heutigen Ausschusstermin zu erreichen und allen Abgeordneten die Information zur Verfügung stellen zu können. Er könne aktuell nicht sagen, warum das nicht erfolgt sei, stehe aber Austausch mit dem Finanzministerium, um diese Informationen unverzüglich nachzureichen. Ihm liege auch daran, dass die Landesregierung eine separate und differenzierte Auflistung zum Personal erstelle, um auch über den Wirtschaftsplan hinaus Klarheit zu schaffen.

Zur Zusammenarbeit mit NAH.SH informiert Staatssekretär von der Heide, Synergien existierten bei unterschiedlichen Aufgaben. Mitunter werde, wie auch in anderen Bundesländern üblich, mit doppelten Arbeitsverträgen gearbeitet. Grundsätzlich stelle das keine Aufgabe der NAH.SH dar, sondern mit dem Landesfahrzeugpool werde eine Anstalt mit eigenen Aufgaben gegründet. Allerdings ließen sich Aufgaben – gegebenenfalls auch ministeriell verbunden – durchaus klug verbinden. Die Landesregierung gehe davon aus, immer mit Mitarbeitern zu arbeiten, die nicht ein Vollzeitäquivalent erfüllten, sondern in Teilzeitbeschäftigungen mit bestimmten Aufgaben befasst seien.

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet darum, mit Blick auf die angestrebte baldige parlamentarische Beschlussfassung die zugesagten Unterlagen allen Abgeordneten sehr zeitnah zur Verfügung zu stellen. Er bitte um die Zusage, dass die genannten Unterlagen spätestens bis Anfang nächster Woche (24. Kalenderwoche 2024) vorlägen, andererseits halte er eine angemessene parlamentarische Beratung für nicht möglich.

Abgeordneter Dr. Buchholz kritisiert die Aussagen des Staatssekretärs zur Verzahnung mit NAH.SH als zu simpel. Zwar werde von zwei getrennten Gesellschaften gesprochen, jedoch fielen die bisherigen Erklärungen anderslautend aus. Immer sei davon die Rede gewesen, dass die Gesellschaft nur einen einzigen Vorstand haben und NAH.SH Aufgaben auf der Grundlage von Geschäftsbesorgungsverträgen durch Dritte übernehmen solle.

Auf die Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz nach erheblichen Risiken der Eigentümerstellung und nach der Bewertung des Veräußerungsrisikos legt Herr Dr. Nebendahl dar, er halte dies nicht für ein Risiko, sondern für eine Chance, denn bisher bleibe der Restwert beim Bereitsteller. Das Schlimmste, was passieren könne, sei ein Wert von null Euro für ein Fahrzeug. Alles andere beim Verkauf sei ein Vorteil und kein Nachteil.

Abgeordneter Dr. Buchholz bezweifelt, dass es sich im Wesentlichen um eine Chance handele; denn immer seien Chancen mit Risiken verbunden. Selbstverständlich könne das Land durch Garantien und die Einführung von Sicherungssystemen dafür sorgen, dass Private zu Finanzierungsbedingungen kämen, die diejenigen einer Anstalt des öffentlichen Rechts nahekämen. Jeder Private wolle eine bestimmte Gewinnmarge erzielen, die allerdings im Gegensatz zu einer Landesgesellschaft stehe, die sich möglicherweise wie „ein Wasserkopf“ entwickle. Dies habe man in der Vergangenheit bei allen Landesgesellschaft sehen können. Durch den Personalaufwuchs zeige sich der Widerspruch dazu, dass der Staat meine, in diesem Fall der bessere Unternehmer zu sein.

Herr Dr. Nebendahl äußert, es obliege ihm nicht, über diese Frage politisch zu diskutieren. Stattdessen obliege es ihm, Risikoeinschätzungen vorzunehmen. Beim Restwertrisiko stelle sich die Frage, welcher Preis sich für ein abgeschriebenes Wirtschaftsgut erzielen lasse. Dabei gehe es darum, ob die Kalkulation mit dem tatsächlich erzielten Veräußerungserlös übereinstimme. Bislang liege diese Chance nicht beim Land, zukünftig werde es sich jedoch sehr wohl so verhalten.

Unfälle von Zügen müssten versichert werden, beispielsweise Kupplungsschäden bei der Marschbahn. Aus seiner Sicht seien auch nicht die Kreditkonditionen entscheidend. Dafür seien in der Vergangenheit Kapitaldienstgarantieren erteilt worden, um den Unternehmen die Chance zu eröffnen, möglichst dicht an die Pfandbriefkonditionen heranzukommen.

Der wirtschaftliche Vorteil liege erstens in der entfallenden Marge der Erstausschreibung, die im Wettbewerb stattfinde. Zweitens liege ein Vorteil in den Vertragsanpassungen im Hinblick auf die 30-jährige Laufzeit. Im Wettbewerbsmodell würden letztere nicht vorgenommen, weil es nur noch den Bereitsteller als möglichen Vertragspartner gebe. Diese Verhandlungen halte er für durchaus anspruchsvoll.

Von der Abgeordneten Raudies nach dem Stand bei den haushaltsrechtlichen Anpassungen und zu möglichen Änderungsvorschlägen zur ursprünglichen Formulierungshilfe befragt, antwortet Staatssekretär von der Heide, die Landesregierung gehe nicht davon aus, haushaltsrechtliche Anpassungen nachvollziehen zu müssen, da das Haushaltsgesetz diese Möglichkeiten bereits vorsehe. Selbstverständlich werde die bereits zugesagte Übersicht der haushälterischen Darstellung nachgeliefert. Dabei handele es sich nicht um eine gesetzliche Frage. Außerdem denke die Landesregierung über Wege zu einer Verstärkung der parlamentarischen Einbindung nach. Das Ergebnis werde durch eine entsprechende Formulierungshilfe gegebenenfalls zur Verfügung gestellt.

8. Information/Kenntnisnahme

Umdruck 20/3233 – Neues Eigenkapitalprodukt InnoGrowth SH

Umdruck 20/3263 – Vorbereitung des Verkehrsstaatssekretärs zur 31. Sitzung am 8. Mai 2024 zum Thema Schwerlasttransporte, Drucksachen 20/1712 und 20/1827

Umdruck 20/3283 – Machbarkeitsstudie Missunde II, erbeten in der 31. Sitzung am 8. Mai 2024, TOP 6 (Verkehrssicherheit an der Schlei)

Umdruck 20/3265 – Ausführungen des Verkehrsstaatssekretärs zur 31. Sitzung am 8. Mai 2024, TOP 4 (Wirtschaftshafen Flensburg)

Der Ausschuss nimmt die aufgeführten Umdrucke zur Kenntnis.

9. Verschiedenes

Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 14:10 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen Vorsitzender	gez. Svenja Reinke-Borsdorf Geschäfts- und Protokollführerin