



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

## **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss**

20. Wahlperiode – 7. Sitzung

am Mittwoch, dem 2. November 2022, 9:30 Uhr,  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender  
Andreas Hein (CDU)  
Lukas Kilian (CDU)  
Peer Knöfler (CDU)  
Rasmus Vöge (CDU)  
Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Dr. Kai Dolgner (SPD), in Vertretung von Birgit Herdejürgen  
Thomas Hölck (SPD)  
Dr. Bernd Buchholz (FDP)  
Sybilla Nitsch (SSW)

### **Weitere Abgeordnete**

Uta Wentzel (CDU)  
Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Niclas Dürbrook (SPD)

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

- 1. Bericht der Landesregierung über den Umsetzungsstand des Gesetzes zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen (Onlinezugangsgesetz – OZG) 5**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) in der 4. Sitzung am 17. August 2022
- 2. Bericht der Landesregierung über den Stand der Bund-Länder-Arbeitsgruppe für einen ÖPNV-Modernisierungs- und Ausbaupakt 12**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) in der 6. Sitzung am 5. Oktober 2022
- 3. Bericht zum aktuellen Sachstand zum Weiterbau der A 20 17**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)  
Umdruck 20/257
- 4. Bericht der Landesregierung zum Ansiedlungsvorhaben des Unternehmens Northvolt 21**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)  
Umdruck 20/303
- 5. Vertragsergänzung S-Bahn-Verkehrsvertrag um RB 81 / S 4 (Ost) 34**

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus  
Umdruck 20/287
- 6. a) Darlehensprogramm IB.SH Mittelstandssicherungsfonds Energie (MSFE) 35**

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus  
Umdruck 20/286

**b) Bericht der Landesregierung zum Energiesicherungsfonds 35**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz  
Umdruck 20/285
- 7. Für einen qualitativ hochwertigen und gut ausgebauten Nahverkehr mit effizienten und transparenten Strukturen 38**

Alternativantrag der Fraktion der FDP  
Drucksache 20/294
- 8. Stromversorgung sicherstellen 39**

Antrag der Fraktion der FDP  
Drucksache 20/233

<b>9.</b>	<b>Beschlüsse der Veranstaltung „34. Altenparlament“</b>	<b>40</b>
	Schreiben der Präsidentin des Schleswig-Holsteinischen Landtages Umdruck 20/239	
<b>10.</b>	<b>Information/Kennntnisnahme</b>	<b>41</b>
	Eckpunkte einer Landesdatenstrategie für Schleswig-Holstein – Unterrichtung 20/34 der Landesregierung	
<b>11.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>42</b>

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 9:35 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

**1. Bericht der Landesregierung über den Umsetzungsstand des Gesetzes zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen (Onlinezugangsgesetz – OZG)**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) in der 4. Sitzung am 17. August 2022

hierzu: [Umdrucke 20/270](#), [20/302](#), [20/388](#)

Der Digitalminister, Herr Schrödter, kündigt mit Verweis auf den Bericht, den er mit [Umdruck 20/270](#) umfassend vorgelegt habe, an, sich auf generelle Bemerkungen zum Umsetzungsstand des Onlinezugangsgesetzes (OZG) zu beschränken.

Minister Schrödter betont der Umsetzungsprozess werde kein eigentliches Ende haben, da die Entwicklung neuer Online- und Verwaltungsdienste und Überarbeitung vorhandener Dienste eine ständige Aufgabe darstelle. Am Beispiel des Onlinedienst Wohngeld erläutert er, dieser habe schon vor einiger Zeit zur Verfügung gestanden, die Bundesregierung seitdem das Wohngeld aber weiterentwickelt, sodass der Dienst am neuen rechtlichen Rahmen orientiert angepasst werden müsse.

Das OZG spreche erst einmal nur vom Zugang zu Verwaltungsdienstleistungen. Ziel sei es aber, diese so verfügbar zu machen, dass die Dienste durchgehend automatisiert im Sinne medienbruchfreier Nutzung angeboten werden könnten. Die Landesregierung begreife das Thema Onlinezugangsgesetz als Auftakt für die Digitalisierung von Verwaltungsdienstleistungen insgesamt.

Das Land Schleswig-Holstein stelle über ein Serviceportal über 140 Dienste zur Verfügung. Durch den Portalverband bestehe Zugriff auf von Bund und Ländern zugeliferte Dienste. Servicekonten ließen sich interoperabel mit anderen Ländern einrichten. Allgemein gelte es, auf die Dienste hinzuweisen und sie mehr zu bewerben.

Das Land trage die Verantwortung dafür, die Dienste zu entwickeln und stelle den Kommunen die Basisinfrastruktur beispielsweise in Form von Bürgerportalen über einen Onlineshop zur

Verfügung. Die konkrete Umsetzung obliege der kommunalen Verwaltung. Bisher hätten sich etwa 50 Kommunen für die Einrichtung des Bürgerportals interessiert. Es sei durch die jeweilige Kommune konfigurierbar, um die Dienste anzubieten.

Damit die Bereitstellung von Onlinediensten dauerhaft gelinge, hätten sich Bund und Länder vormals darauf verständigt, dass der Bund in die Mitfinanzierung eintrete. Dieser Verantwortung entziehe sich der Bund, indem Mittel, die ursprünglich zugesagt worden seien, nicht bereitgestellt würden. Ein Schreiben in dieser Sache von ihm als Chef der Staatskanzlei an den Chef des Kanzleramts sei dem Ausschuss mit [Umdruck 20/270](#) zur Verfügung gestellt worden. Es handele sich um ein „großes Ärgernis“, dass die Mittel nicht zur Verfügung gestellt würden, da zur Einrichtung der Onlinedienste damit geplant worden sei. Breche eine Finanzierungssäule weg, stelle das alle Bundesländer gemeinsam vor große Herausforderungen. Es handele sich um erhebliche Beträge. Die Diskussion mit dem Bund sei noch nicht abgeschlossen.

Minister Schrödter bittet alle Beteiligten, auf Regierung und Fraktionen in Berlin einzuwirken, damit die Dynamik der Einführung der Onlinedienste nicht verloren gehe.

Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, im OZG stehe, dass die Kommunen Ende 2022 den Onlinezugang zu allen definierten über 500 Leistungen anbieten müssten. Vorausgesetzt dieses Ziel werde „weit verfehlt“, bitte er um Aufklärung, zu welchem nächsten Termin die Umsetzung erfolgen solle.

Minister Schrödter widerspricht, das Ziel werde nicht „weit verfehlt“, wenngleich nicht alles termingerecht verfügbar sein werde. Ein Großteil der Dienste sei bereits verfügbar. Es fänden Gespräche unter den Ländern und mit dem Bund statt, wie die Fortentwicklung und der Zeitplan sich gestalteten. Der Minister führt an, dass Onlinedienste, die andere Bundesländer nach dem Einer-für-alle-Prinzip – EfA – hätten bereitstellen müssen, nicht pünktlich geliefert würden, doch werde mit den anderen Bundesländern sehr intensiv daran gearbeitet, weitere Dienste bereitzustellen. Verzögerungen seien zum Großteil nicht durch die Länder verursacht worden. Es habe lange gedauert, bis bestimmte Verwaltungsvereinbarungen mit dem Bund hätten unterzeichnet und Verabredungen getroffen werden können. Nächste Woche stehe eine Sonderklausur im IT-Planungsrat mit Blick auf die Umsetzung des OZG an. Über deren Ergebnisse werde er gern berichten.

Abgeordneter Dr. Buchholz äußert sich verwundert darüber, dass der Onlinedienst Wohngeld zwar als EfA-Anwendung aus Schleswig-Holstein komme, aber laut [Umdruck 20/270](#) nur in den vier kreisfreien Städten, Pinneberg, Reinbek und dem Amt Hüttener Berge verfügbar sei. Ihn interessiere, warum die Kommunen eine in Schleswig-Holstein kreierte Anwendung nicht flächendeckend einsetzen.

Minister Schrödter stellt fest, der Onlinedienst Wohngeld scheine auf kommunaler Ebene durchaus zu funktionieren. Er werde zwar in Schleswig-Holstein nicht flächendeckend genutzt, wohl aber von rund 350 Kommunen in Nordrhein-Westfalen. Es werde intensiv an einem neuen, an die neue Gesetzgebung angepassten Release gearbeitet.

Herr Dr. Willer, Geschäftsführer des IT-Verbund Schleswig-Holstein (ITVSH) ergänzt zur spezifischen Situation beim Wohngeld, hier bestehe die Herausforderung durch zusätzliche Änderungen, die in den Onlinedienst Wohngeld inzwischen eingepflegt worden seien. Aktuell sei der Rollout des Onlinedienstes Wohnen auf die Kommunen in Schleswig-Holstein angelaufen und werde seitens Dataport und des ITVSH „mit Hochdruck“ vorangetrieben, um einer zum Jahreswechsel 2022/23 voraussichtlich steigenden Anzahl von Wohngeldanträgen in den Kommunen gerecht zu werden.

Abgeordneter Kilian merkt an, dass tatsächlich aufgefallen sei, dass einige nicht alltägliche Verwaltungsdienstleistungen von vielen bereits beantragt worden seien und andere, gerade in der Krise relevante noch nicht. Vermutlich sei es komplexer, das Wohngeldverfahren zu digitalisieren, als beispielsweise die Anmeldung eines Brauchtumsfeuers. Für den Digitalisierungsausschuss empfehle sich ein Signal an alle Kommunen des Landes, sich jetzt mit den zeitnah von vielen Bürgerinnen und Bürgern benötigten Themen zu beschäftigen.

Abgeordneter Kilian äußert, dass er im Übrigen begeistert davon sei, was von Terminvergaben bis hin zu Gewerbebeanmeldungen alles schon einfach online erledigt werden könne. Er teile die Sorge, die sich auch im Schreiben an den Chef des Bundeskanzleramts in [Umdruck 20/270](#) ausgedrückt finde, dass Prozess mangels Finanzierung kurz vor dem Ziel zum Erliegen komme. Er schlage der Opposition einen gemeinsamen Appell gen Berlin vor.

Minister und Chef der Staatskanzlei Schrödter antwortet auf eine Frage des Abgeordneten Kilian, dass am gestrigen Tag eine Antwort auf sein Schreiben an den Kanzleramtschef ein-

gegangen sei. Es werde darin darauf hingewiesen, dass der Bund mit den Ländern noch einmal ins Gespräch über die Umsetzung des OZG kommen wolle, doch laufe dieser Gesprächsprozess längst. Von den zugesagten Finanzmitteln sei nicht die Rede. Die Landesregierung kämpfe um die Mittel, an denen sie ihre Planung ausgerichtet habe, und wolle diese in jedem Fall umsetzen. Stehe der Bund nicht zu seinen Zusagen, müsse die zeitliche Planung angepasst werden. Die Privatwirtschaft in der Bundesrepublik zeige sich angesichts dessen nervös.

Der Vorsitzende äußert den Wunsch, das Antwortschreiben des Chefs des Bundeskanzleramts zur Verfügung gestellt zu bekommen ([Umdruck 20/388](#)).

Abgeordneter Dr. Dolgner versetzt, die CDU-Fraktion vergesse, dass über den Koalitionspartner zur Bundesregierung auch direkte Kommunikationskanäle existierten. – Mit Blick auf die Liste in [Umdruck 20/270](#) äußert er, es sei unbefriedigend, dass die Umsetzung von Onlineverwaltungsdiensten im Belieben der einzelnen Kommunen und Kreise liege und Bürgerinnen und Bürger die Dienste nur abhängig vom Wohnort nutzen könnten. Er fragt nach der Auffassung des Ministers, ob die kommunale Ebene über eine Gesetzesänderung hinsichtlich der Erfüllung von Aufgaben nach Weisung des Landes stärker in die Pflicht genommen werden müsste. Eventuell wolle das Land auch einfach Geld sparen.

Minister Schrödter antwortet, am Geld liege es an dieser Stelle nicht; das Land übernehme die finanzielle Verantwortung für die Entwicklung der Onlinedienste. Er betont, dass er die kommunale Selbstverwaltung sehr ernst nehme und es für richtig halte, die Kommunen selbst über die Reihenfolge der Umsetzung von Onlinediensten bestimmen zu lassen. Daneben sei die Landesregierung in Gesprächen mit dem ITVSH, wie ein stärkerer Gleichlauf bei der Einführung von Onlinediensten zu erreichen sei. Unterschiedliche Geschwindigkeiten bei der Umsetzung ließen sich aufgrund unterschiedlicher Bedingungen vor Ort nicht ganz vermeiden, so der Minister. Er sehe keinen zwingenden Bedarf für gesetzliche Vorschriften.

Abgeordneter Dr. Dolgner kommentiert, ein Großteil der in [Umdruck 20/270](#) betroffenen Aufgaben falle nicht unter die kommunale Selbstverwaltung, sondern obliege Unteren Landesbehörden als Aufgabe nach Weisung des Landes.

Er fügt hinzu, dass er sich mit Abgeordneten Dr. Buchholz darauf verständigt habe, ein Gespräch mit den Kommunalen Landesverbänden anzuregen. Darin könne neben den Entwicklungskosten gegebenenfalls die Frage möglicher fiskalischer Probleme thematisiert werden.

Es gehe auch um Investitionskosten bei der Aufgabenerfüllung, die im Haushaltsentwurf zu berücksichtigen seien.

Minister Schrödter bleibt dabei, dass es in der Organisationshoheit der Kommunen liege, wie sie ihre Aufgaben, ob im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung oder nach Weisung, erfüllten. Dem Ziel nach bestehe Einigkeit, dass die Onlinedienstleistungen eingeführt werden sollten.

Abgeordneter Dr. Buchholz versichert dem Digitalminister zunächst, dass dieser seine volle Unterstützung dabei habe, Mittel beim Bund einzufordern, die zugesagt worden seien.

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet die Landesregierung, noch einmal darauf einzugehen, warum der breite Einsatz des Onlinedienstes Wohngeld in Nordrhein-Westfalen möglich sei, nicht aber in Schleswig-Holstein.

Herr Dr. Willer erläutert, dass beim Onlinedienst Wohngeld mit dem Rollout in Schleswig-Holstein gewartet worden sei, um der aktuellen Gesetzeslage gerecht zu werden. Ziel sei es, bis Ende des Jahres eine Schnittstelle zu den Fachverfahren und damit eine durchgehende Digitalisierung des Prozesses zu erreichen.

Abgeordneter Hölck äußert, er sei irritiert, da es doch einzelne Kommunen gebe, die auch in Schleswig-Holstein den Onlinedienst Wohngeld bereits anböten, sich dabei vermutlich rechtskonform verhielten und rechtskräftige Bescheide erließen – Herr Dr. Willer bestätigt, dies sei jederzeit der Fall gewesen. Es handele sich um Pilotkommunen, die den Onlinedienst Wohngeld schon seit Längerem einsetzten. Sie würden demnächst auf den neuen Dienst umgestellt. Bei der Einführung sei die Frage gewesen, ob sechs oder deutlich mehr Kommunen diese Umstellung vollziehen müssten. Die Entscheidung sei für einen Rollout des Dienstes in der bereits dargestellten Form gefallen.

Abgeordneter Dr. Buchholz weist darauf hin, dass Rechtsgrundlagen von Verfahren sich laufend änderten und Onlinedienste anzupassen sein würden. Wenn es eine konkrete Entscheidung gewesen sei, den Onlinedienst Wohngeld in Schleswig-Holstein nicht in mehr Kommunen einzusetzen, während er in Nordrhein-Westfalen bereits vielfach genutzt werde, verstehe er es noch weniger.

Herr Dr. Karg, Leiter im Referat „Grundsatzangelegenheiten Digitalisierung und E-Government“, erläutert, dass für Nordrhein-Westfalen ein technischer Weg gewählt worden sei, der eine Brückentechnologie dargestellt habe, während die schleswig-holsteinischen Kommunen die finale Lösung erhielten. Im Detail erklärt er, dass die Entwicklung auf dem schleswig-holsteinischen Mandanten stattgefunden habe und für NRW ein eigener Mandant aufgebaut worden sei. Während in Nordrhein-Westfalen die Anbindung der Wohngeldstellen bereits über den neuen Mandanten erfolgt sei, hätten sich die schleswig-holsteinischen Kommunen gemeinsam mit dem Projekt entschieden, die Migration auf den neuen Mandanten vorzunehmen, wenn der derzeit aktuellste Dienst, das Release 3.0, ausgerollt sei. Dieser Rollout finde aktuell statt, sodass Ende des Jahres 2022 ein Großteil der schleswig-holsteinischen Wohngeldstellen den aktuellsten Dienst auf dem Gemeinsamen Onlinemandanten (GO) hätten.

Abgeordneter Dr. Dolgner wiederholt, dass er es nicht für zufriedenstellend halte, wenn einige Kommunen Onlinedienste anböten, andere aber nicht. Beim Thema der Übernahme von Kosten durch die Landesregierung im Zusammenhang mit der Umsetzung des OZG sei es ihm nicht um die Entwicklungskosten gegangen, sondern um die Frage des Rollouts. Werde ein neues Verfahren eingeführt und eventuell auch das Fachverfahren dahinter geändert, müssten gleichzeitig ein alter Datenbestand gepflegt, ein neuer Datenbestand eingeführt und die Menschen fortgebildet werden. Es handele sich um Personalkosten, die sowohl in den Kommunen zum Tragen kämen als auch auf Landesebene. Außerdem müsse in Hardware investiert werden. Selbst bei ausreichender Finanzierung wäre angesichts des Fachkräftemangels Zurückhaltung bei den Kommunen verständlich, so Abgeordneter Dr. Dolgner. Die Kosten, auf die er abgezielt habe, bildeten gegenüber den Entwicklungskosten den größeren, jährlich oder in kurzen Abständen anfallenden Part. Dies sei der Punkt, zu dem er empfehle, die Kommunen einmal anzuhören.

Abgeordneter Dr. Dolgner fasst zusammen, die Frage laute, ob es bei den vielen Fachverfahren bleibe oder schließlich alle Bürgerinnen und Bürger, unabhängig vom Wohnort in Schleswig-Holstein die gleichen Fachverfahren nutzen könnten. Letzteres müsse das gemeinsame Ziel sein. Hingegen wäre nicht viel gewonnen, so Abgeordneter Dr. Dolgner, würde der alte Zustand durch „einen neuen Flickenteppich“ ersetzt.

Auf die Erwiderung des Digitalministers, dass dieser das „Plädoyer für einheitliche Fachverfahren“ mitnehme, antwortet Abgeordneter Dr. Dolgner, es handele sich erst einmal um einheitliche Zugänge.

Auch Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, dass das OZG zunächst einmal den Zugang zu Onlinedienstleistungen gewähren solle. Er bitte um Ergänzung der aufgelisteten Dienste in [Umdruck 20/270](#) um die Information, ob es sich um reine „Zugangsthemen“ handle oder die dahinterliegenden Fachverfahren bereits digital abgewickelt würden. – Minister Schrödter sagt eine entsprechende Ergänzung zu. Ob überall die Schnittstellen zwischen den angebotenen Diensten und den Fachverfahren vorhanden seien, müsse erhoben und schriftlich nachgereicht werden. Gemeinsam mit den Dienstleistern sei ohnehin ein System in Arbeit, um tagesaktuell darzustellen, welche Onlinedienste an welcher Stelle verfügbar seien.

Minister Schrödter versichert, es werde an einheitlichen Zugängen zu Onlinediensten in allen Kommunen gearbeitet. Das Land zahle die Kosten für Bürgerportale und stelle diese sowie einheitliche Onlinedienste kostenfrei zur Verfügung. Wolle eine Kommune eigene Dienste entwickeln, sei dies ebenfalls möglich. Er wünsche sich ebenfalls eine große Einheitlichkeit. Gespräche mit den Kommunen, um die entsprechende Einigkeit herbeizuführen, seien wünschenswert. Er schließe sich insofern der Empfehlung an, im Ausschuss mit den Kommunen zu diskutieren.

Der Vorsitzende hält auf Bitten des Abgeordneten Dr. Buchholz fest, dass der Ausschuss die Kommunalen Landesverbände in seine nächste Sitzung einladen werde.

Der Ausschuss nimmt den Bericht des Digitalministers zur Kenntnis.

## 2. **Bericht der Landesregierung über den Stand der Bund-Länder-Arbeitsgruppe für einen ÖPNV-Modernisierungs- und Ausbaupakt**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) in der 6. Sitzung am 5. Oktober 2022

Verkehrsstaatssekretär von der Heide weist vorab zum Bericht darauf hin, dass heute die Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) auch zum Thema öffentlicher Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Frage der Einführung eines 49-Euro-Tickets tage. Er sei auf Wunsch gern bereit, auch auf dieses Thema kurz einzugehen.

Im Koalitionsvertrag sei für die 20. Legislaturperiode eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel vereinbart worden. Gleichzeitig hätten sich die Regierungsfractionen darauf verständigt, dass sie Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume im ÖPNV definieren würden. Dies solle im Rahmen eines Ausbau- und Modernisierungspaktes (AMP) geschehen. Damit habe sich am 23. Februar 2022 auch eine Sonderverkehrsministerkonferenz beschäftigt.

Die Verkehrsministerkonferenz habe eine gemeinsame Bund-Länder-Arbeitsgruppe unter paritätischer Leitung des Bundesverkehrsministeriums und des Vorsitzlandes beschlossen. Gemeinsames Ziel von Bund und Ländern sei es, Transparenz über die benötigten Mittelbedarfe herzustellen. In diesem Rahmen seien die Unterarbeitsgruppen 1 „Leitbild und Ziele“, 2 „Transparenz der Regionalisierungsmittel“ und 3 „Zukünftige Finanzierungsstruktur“ gebildet worden. Schleswig-Holstein engagiere sich in der Unterarbeitsgruppe 2.

In der Unterarbeitsgruppe 1 sei ein gemeinsames bundesweites Zielbild für den ÖPNV für Bund, Länder und Kommunen entwickelt worden. Unterarbeitsgruppe 2 habe sich bemüht, Transparenz durch umfassende Datenabfragen zu schaffen. Die Arbeit der Unterarbeitsgruppe 3 sei noch nicht ganz abgeschlossen. Sie befasse sich mit den Mittelbedarfen und beziehe dafür die drei kommunalen Spitzenverbände ein.

Auf der Verkehrsministerkonferenz am 12. und 13. Oktober 2022 seien Zwischenberichte der Unterarbeitsgruppen zur Kenntnis genommen worden. Diese seien öffentlich auf der Internetseite der Verkehrsministerkonferenz einsehbar. Die weitere Bearbeitung des Tagesordnungspunkts sei für eine Sonderverkehrsministerkonferenz im November 2022 zu erwarten.

Die Länder erwarteten vor der Unterzeichnung des Ausbau- und Modernisierungspaktes, so der Verkehrsstaatssekretär, dass der Bund eine ausreichende Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) / öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Jahren 2022 und 2023 sicherstelle. Der Bund hingegen warte noch auf ein Gutachten zur Überprüfung der Leistungsgutachten des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Ob dies noch eine Rolle spielen werde, werde vor dem Hintergrund der heutigen Entscheidung der Ministerpräsidentenkonferenz eventuell neu zu bewerten sein.

Staatssekretär von der Heide geht näher auf die Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe 2 ein. Grundsätzlich bestehe eine Finanzierungssituation, bei der es mittlerweile darum gehe, bleibende Schäden im System des ÖPNV zu vermeiden. Die bisher über das Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellten Mittel reichten nicht aus, um den Status quo der Bestandsverkehre zu finanzieren. Die bis 2021 aufgebauten Reste bei den Regionalisierungsmitteln würden bis 2024 aufgebraucht sein, in einigen Ländern auch noch früher. Für Schleswig-Holstein würden die im Sondervermögen MOIN.SH eingestellten Mittel bereits 2024 vollständig verbraucht sein.

Herr von Ivernois, Leiter des Referats „Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen“, trägt die Inhalte der Präsentation des Verkehrsministeriums, [Umdruck 20/339](#), ab Seite 3 vor.

Abgeordneter Dr. Buchholz merkt zu Folie 3, „Strategische Ziele“, der Präsentation an, es fehlten die Ziele von Wirtschaftlichkeit und Effizienz. Diese seien bei den Wirtschafts- und Verkehrsministern einiger Länder „überhaupt nicht ausgeprägt“, insofern als es keinerlei Ausschreibungen gebe. Sowohl der Bundesrechnungshof als auch die Bundesregierung kritisierten, dass in einigen Ländern der Personenkilometer im Verhältnis viel teurer sei als in Ländern, die Wettbewerbsausschreibungen vornähmen und einen einzigen Tarifverbund hätten. Er hätte sich gewünscht, so der Abgeordnete, dass Schleswig-Holstein mit seiner Struktur, die an dieser Stelle vorbildlich sei, dieses Ziel mit unterbrächte, und rege an, dies im weiteren Verlauf der Beratungen zu tun.

Staatssekretär von der Heide stimmt dem Punkt zu. Die Landesregierung habe ihn auch bei der letzten Verkehrsministerkonferenz im Zusammenhang mit der Diskussion über die Einführung des 49-Euro-Tickets angebracht. Er bestätigt, dass Schleswig-Holstein in Fragen der Wettbewerbsausschreibungen und Tarifstruktur vorbildlich dastehe. Die Herausforderung liege darin, andere von diesem Blickwinkel zu überzeugen.

Herr von Ivernois ergänzt, dass das Thema Tarife unter dem Oberbegriff „Attraktiver Tarif“ in den strategischen Zielen des MAP enthalten sei. Das Thema Effizienz als übergreifendes Ziel sei auf dieser Ebene nicht aufgeführt.

Die Antwort auf eine weitere Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz verspricht die Landesregierung schriftlich nachzureichen ([Umdruck 20/500](#)). – Staatssekretär von der Heide führt zum Einsatz von Regionalisierungsmitteln im Verhältnis von Landesmitteln aus, dass Schleswig-Holstein wie alle Länder bemüht sei, seine Anstrengungen zu erhöhen. In Bezug auf die Finanzierung des geplanten 49-Euro-Tickets stelle sich die Frage, ob eine paritätische Finanzierung durch Bund und Länder der richtige Weg oder nicht ein anderer Ansatz zu wählen sei. – Herr von Ivernois ergänzt, dass der Landesanteil an Investitionen und der Bestellung von Verkehrsleistungen in Schleswig-Holstein auf etwa 40 Prozent steigen werde. Bei den bestellten Leistungen sei Schleswig-Holstein noch nicht in die Situation gekommen, Landesmittel einsetzen zu müssen, weil das Land durch Wettbewerbsausschreibungen besser aufgestellt sei als andere Länder.

Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz, wie die Landesregierung reagieren werde, falls der Bund bei der heutigen MPK mehr Mittel als bisher zugesagt anböte, aber weniger als landesseitig benötigt, antwortet der Verkehrsstaatssekretär, dass der Ministerpräsident an einer gemeinschaftlichen Lösung interessiert sei. Es gehe um verschiedene Themen und ein kluges Gesamtpaket zwischen Bund und Ländern. Schleswig-Holstein werde das Ergebnis der Ministerpräsidentenkonferenz mittragen. Die Landesregierung begrüße die Idee eines „Klimatickets“ für Deutschland mit dem Ziel, dass mehr Menschen den ÖPNV innerhalb eines einfachen Tarifsystems nutzen könnten.

In Bezug auf ein bundesweit gültiges Ticket, das monatlich kündbar sein solle, stellt der Verkehrsstaatssekretär fest, dass dieses wohl kommen werde und hälftig von Bund und Ländern finanziert werden solle. Allerdings gebe es zu den Kosten bisher nur Schätzungen und keine Angaben, wie mit höheren Kosten umgegangen würde. Fall sie Schätzungen des VDV stimmten, bedeuteten die Zahlen, dass Schleswig-Holstein 60 Millionen Euro beitragen müsste. Staatssekretär von der Heide betont noch einmal, dass sich ihm die hälftige Finanzierung als Lösung nicht erschließe, sondern zum Beispiel auch eine Aufteilung zu 30 Prozent und 70 Prozent denkbar sei. Zusammenfassend stellt er dennoch fest, dass der Tag den ÖPNV in Deutschland nachhaltig verändern werde.

Allerdings ergebe sich im Gesamtbild, dass der Bund sich zunehmend aus Finanzierungen zurückziehe. Deshalb bedürfe es der gerade stattfindenden Aushandlung zwischen Bund und Ländern. Staatssekretär von der Heide geht darauf ein, dass der Bund schon für dieses Jahr angeboten habe, 1 Milliarde Euro mehr an Regionalisierungsmitteln zur Verfügung zu stellen. Das Angebot für 2023/2024 beinhalte auch die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel insgesamt. Es handele sich um einen Schritt in die richtige Richtung.

Abgeordnete Nitsch fragt, ob diskutiert werde, gegebenenfalls für bestimmte Gruppen ein 29-Euro-Ticket zu ermöglichen, etwa in Bezug auf die Fahrten von Schülerinnen und Schülern und Auszubildenden. – Staatssekretär von der Heide gibt an, dass darüber im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz, als es um ein Konzept für das 49-Euro-Ticket gegangen sei, intensiv gesprochen worden sei. Unterschiedliche Bundesländer hätten unterschiedliche Modelle vorgestellt. Die Diskussion habe am Ende allerdings ergeben, dass ein Ticket zu einem Preis als monatlich kündbares Abo angestrebt werde. Wie mit zielgruppenspezifischen Tickets umzugehen sein werde, könne er aktuell noch nicht sagen, doch zeichne sich eine Diskussion ab, auf Grundlage des neuen Tickets durch Quersubventionierungen günstigere Modelle zu schaffen. Ein typisches Beispiel aus mehreren Bundesländern seien Jobtickets.

Staatssekretär von der Heide äußert Verständnis für das Bedürfnis, das neue Ticket schnell voranzubringen. Allerdings handele es sich um eine fundamentale Veränderung mit Einfluss auf die Tarif- und Abrechnungssysteme, die großer Herausforderungen mit sich brächten. Es sei ein hochkomplexer Prozess, der auch Gefahren in sich berge.

Abgeordneter Dr. Buchholz kommentiert, dass er Verständnis für eine gewisse Zurückhaltung seitens Schleswig-Holsteins hege. Werde das 49-Euro-Ticket heute beschlossen, stelle es die Landesregierung vor die Situation, innerhalb der nächsten zweieinhalb Monate ein neues Tarifgebilde entwickeln zu müssen, mit dem etwa die Unterscheidung verschiedener Tarifgebiete in Norddeutschland infrage stehe. Diese Fragestellungen gelte es jetzt zu beantworten. Er bitte die Landesregierung darum, in der nächsten Ausschusssitzung grundlegende Überlegungen zur Veränderung der Tariflandschaft des ÖPNV in Schleswig-Holstein zu präsentieren.

Staatssekretär von der Heide erklärt, dass nicht festgelegt sei, dass das Ticket zum 1. Januar 2023 kommen werde. Dies zeige auch der Beschlussvorschlag, der von der MPK vorliege. Ziel sei es, das Ticket zügig, aber gewissenhaft auf den Weg zu bringen.

Staatssekretär von der Heide fährt fort, dass das Ticket in der „Rettungsschirmlogik“ eingeführt werde. Die Landesregierung bediene sich eines Instruments aus der Zeit der Coronapandemie, indem Kostenverrechnungen auf Grundlage eines Basisjahres stattfänden. Zudem sei nach zwei Jahren eine Evaluation des Tickets geplant, mit der die grundsätzliche Finanzierung des Tickets geklärt würde. Er verstehe den Wunsch nach schneller Information, doch werde sich die Beantwortung von Fragen teilweise erst sukzessive, mit der Einführung des Tickets ergeben.

Abgeordneter Kilian weist darauf hin, dass mit dem schleswig-holsteinischen Semesterticket und dem Jobticket bereits sehr gute Angebote bestünden, und die Diskussion interessant zu werden verspreche, wie die verschiedenen Angebote zukünftig in Konkurrenz zueinander träten. Der größte Vorteil des neuen Tickets liege seines Erachtens nicht in einem günstigen Preis, sondern in der Vereinfachung der Tarifstruktur. – Staatssekretär von der Heide bestätigt, dass eine Dynamisierung des Ticketpreises vorgesehen sei. Es sei davon auszugehen, dass das Ticket nicht für immer 49 Euro kosten werde. Dies sei richtig, da der ÖPNV sich auch aus Einnahmen aus dem Ticketverkauf finanzieren müsse.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis.

### 3. Bericht zum aktuellen Sachstand zum Weiterbau der A 20

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)  
[Umdruck 20/257](#)

Abgeordneter Dr. Buchholz begründet seinen Berichtsantrag mit Bezug auf Äußerungen des Verkehrsministers zum Weiterbau der A 20 Ende September 2022. Es sei kategorisch erklärt worden, dass der Bau der Autobahn in den nächsten fünf Jahren keinen Meter voranschreiten werde. Gegebenenfalls müsse sich an den Planungsgrundlagen innerhalb der letzten Monate Deutliches verändert haben, insofern als, so der Abgeordnete, für die Bauabschnitte 7 und 8 Planfeststellungsbeschlüsse durch die DEGES unmittelbar fällig sein müssten. Er führt weiter aus, dass selbst im Falle von Klagen nach circa zwei Jahren mit Baurecht und bei entsprechenden Ausschreibungen mit Baubeginn gerechnet werden können müsste. Er bitte auch die DEGES um Einschätzung dazu.

Verkehrsstaatssekretär von der Heide hält fest, dass die Äußerungen des Ministers im Zusammenhang mit zu befürchtenden Verzögerungen durch Klageverfahren zu verstehen gewesen seien. Die Landesregierung kämpfe mit aller Kraft dafür, für alle Bauabschnitte der A 20 Baurecht zu erhalten, um zur Umsetzung zu gelangen.

Entscheidend sei für die Landesregierung, die verkehrlichen Ziele zu erreichen und die umweltfachlichen Anforderungen zu erfüllen. Dabei seien regelmäßige Gesetzesänderungen und höchstrichterliche Urteile durch Planänderungsverfahren zu berücksichtigen. Ziel sei, dass noch 2022 der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 8 – die Elbquerung – erlassen werde. Ein Bau werde aber erst möglich werden, wenn auch die benachbarten Abschnitte vollziehbares Baurecht hätten.

Für den Abschnitt 3 um Bad Segeberg herum werde angestrebt, mit dem Bau von Weede bis zur A 21 zu beginnen, um den Zustand in Bad Segeberg, der für alle schwer erträglich sei, zu ändern.

Bezüglich umweltfachlicher Anforderungen und einer Planung, die darauf ausgerichtet sei, gerichtlichen Auseinandersetzungen standzuhalten, fänden immer wieder Überprüfungen und damit einhergehend Planänderungen statt. Im Ergebnis bestehe für sechs Abschnitte noch kein vollziehbares Baurecht. Die Landesregierung habe das Thema Planungsbeschleunigung

in den Fokus gerückt und im Zuge eines Normscreenings Maßnahmen definiert, welche Anpassungen im Planungsrecht sinnvoll seien. Der Verkehrsstaatssekretär bietet an, dies in einer anderen Ausschusssitzung einmal gesondert darzustellen.

Herr Rothe, technischer Prokurist und Bereichsleiter für Projekte in Norddeutschland bei der DEGES, stellt fest, dass nicht von einem Weiterbau der A 20 die Rede sein könne, da derzeit die Planungen liefen, um erst einmal vollziehbares Baurecht zu schaffen. Er stellt die Maßnahmen und den Sachstand anhand einer Präsentation vor ([Umdruck 20/380](#)).

Herr Rothe beantwortet eine Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz, worauf die vierte Planänderung im Abschnitt 7 (Folie 16) zurückzuführen sei, mit der Notwendigkeit von Neukartierungen der Fledermaus- und Vogelflugkartierungen, die veränderte bauliche Maßnahmen erforderlich machten. Es handele sich um eine Stichtagsregelung.

Abgeordneter Kilian kommentiert, die Ausführungen der DEGES führten vor Augen, dass die aktuelle planungsrechtliche Situation blockierend wirke und nimmt erläuternd auf die Anzahl ökologischer Bauwerke Bezug (Folie 19). Das Problem anzugehen, sei in den vergangenen Jahren durch Konflikte, die es in der Bundesregierung und im Bundesrat gegeben habe, schwer möglich gewesen. Der Koalitionsvertrag der jetzigen Bundesregierung lasse auf eine Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung hoffen. Er erkundigt sich, inwiefern es diesbezüglich bereits praktische Fortschritte gebe.

Staatssekretär von der Heide verweist auf das Normscreening, das sich die Landesregierung im Rahmen des 100-Tage-Programms, [Unterrichtung 20/35](#), vorgenommen habe, um landesrechtliche und darüberhinausgehend auch bundesrechtliche Regelungen zu überprüfen.

Frau Nadolny, Leiterin des Referats „Koordinierungsstelle zur Autobahnverwaltung und DEGES, Straßenbetrieb, Förderung kommunaler Straßenbau“, ergänzt, dass die angekündigten Regelungen im Koalitionsvertrag der Bundesregierung erfreulich seien, aber noch kein entsprechender Anschub vonseiten des Bundes erfolgt sei. Neben dem Normscreening seitens der Landesregierung werde erwartet, dass der Bund das Thema zügig aufgreife.

Herr Rothe stimmt aus Sicht der Ausführenden und Vorhabenträger zu, dass zu hoffen stehe, dass bestimmte Initiativen aufgegriffen würden. So sei beispielsweise zu hören, dass Infrastrukturen als wichtiges Thema im Grundgesetz verankert werden könnten. Im Zusammenhang mit dem Entwurf eines Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes vermisse er, so wie sich die Verabschiedung andeute, Beschleunigungseffekte, die Abkürzung des Klageweges und Vereinfachung von Verfahrensprozessen. Er betont als wichtigen Maßstab die Verhältnismäßigkeit und den Umstand, inwiefern Maßnahmen den Menschen noch vermittelbar seien.

Abgeordneter Hölck stellt fest, dass Herr Rothe von einer Entlastung des Verkehrsknotenpunkts Hamburg und in dem Zusammenhang von minus 20.000 Fahrzeugen am Elbtunnel gesprochen habe. Er bittet um eine entsprechende Zahl für die Entlastung der A 23 im Falle der Fertigstellung der A 20. – Herr Rothe antwortet, dass in jedem Falle auch die A 23 entlastet würde und sagt zu, konkrete Zahlen nachzuliefern ([Umdruck 20/380](#)).

Abgeordneter Dr. Buchholz hebt als wesentliche Änderungen des Sachstands zur A 20 hervor, dass im Abschnitt 3 statt einer Fehlerheilung nun eine Planänderung vorgenommen werde. Er weist darauf hin, dass dies den Kreis derjenigen, die sich dagegen wehren könnten, noch einmal deutlich erhöhe. Außerdem bestehe im Abschnitt 7 eine deutliche Änderung durch neue Baumaßnahmen, die insgesamt zu Verzögerungen führe. Er bleibe dabei, dass es selbst im Falle von Klagen möglich sein müsse, Baurecht innerhalb der nächsten fünf Jahre zu erlangen. Dies müsse das Ziel sein, um sich an dieser Stelle nicht weiter „lächerlich zu machen“.

Abgeordneter Dr. Buchholz weist darauf hin, dass es im Bundeskanzleramt eine Arbeitsgruppe des Bundesjustizministeriums und des Bundesverkehrsministeriums zum Thema Planungsbeschleunigung gebe. Gleichwohl interessiere ihn, ob die Landesregierung vorhabe, positive Anstöße Richtung Bund zur Umsetzung betreffender Vorhaben im Koalitionsvertrag zu geben.

Verkehrsstaatssekretär von der Heide versichert, dass die Landesregierung in diesen Punkten nicht untätig sein wolle. Im Rahmen des Normscreenings entsprechend dem 100-Tage-Programm sei eine Liste von Gesetzen erstellt worden, die näher betrachtet werden sollten, um in den nächsten sechs Monaten konkrete Handlungsfelder, was unternommen werden sollte, zu prüfen und dann auch selbst tätig zu werden. Das Wirtschaftsministerium arbeite hierzu eng mit dem Innenministerium und dem Umweltministerium zusammen. Das Ziel sei, neben Bundesratsinitiativen auch andere Wege zu nutzen, um zu einer Planungsbeschleunigung und tatsächlichen Änderungen zu kommen.

Staatssekretär von der Heide nimmt Bezug auf den Vortrag der DEGES am Beispiel des Haselmaussvorkommens in Schleswig-Holstein. Anders als in anderen Bundesländern sei ein solches aufgrund entsprechender Lebensräume gegeben, und das Land müsse regelmäßig den Haselmausschutz thematisieren. Die Zusammenhänge seien aus der Praxis heraus sehr genau zu betrachten, um über Änderungsmöglichkeiten der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen nachzudenken. Die Landesregierung bemühe sich gemeinsam mit DEGES, Autobahn GmbH und eigenen Behörden wie dem Amt für Planfeststellung Verkehr sehr, Prozesse zu optimieren. Abschließend erinnert der Verkehrsstaatssekretär daran, dass die Landesregierung noch am Anfang der Legislaturperiode stehe und eine weitere Strukturierung des Vorgehens und ein Initiativwerden zukünftig zu erwarten seien.

Herr Rothe ergänzt, dass theoretisch, wenn 2024 der Planfeststellungsbeschluss für Bad Segeberg vorläge und Klagen sich vermeiden ließen sowie Bundesmittel freigegeben würden 2025/26 gebaut werden könnte. Die Trassenverschiebung sei schon ein Stück weit abgesichert, insofern als mit den Grundstückseigentümern weitestgehend Einigungen herbeigeführt worden seien. Mit Blick auf das Bundesverwaltungsgericht bleibe die Frage nach einem Restrisiko trotz des neuen Abstands zum sensiblen Travetal, der gefunden worden sei, bestehen.

Abgeordneter Brandt fragt zum Klimaschutzgesetz, das laut Folie 4 der DEGES-Präsentation bei den laufenden Planungen nicht berücksichtigt werden müsse, wie es sich mit den Abschnitten verhalte, für die neue Planfeststellungsverfahren nötig würden. – Herr Rothe antwortet, dass es sich um einen typischen Fall einer Gesetzesänderung während eines laufenden Verfahrens handle, die im Falle des Baus der A 20 in Niedersachsen nicht habe berücksichtigt werden müssen. Für die neu zu beantragenden Verfahren werde ein Fachbeitrag zum Klimaschutz den Unterlagen beizufügen sein. An der inhaltlichen Ausgestaltung werde derzeit noch gearbeitet. Ein Beispiel biete sich mit dem großen Neubauprojekt der Hafenpassage Hamburg, für das baubedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen mit dem flüssigeren Verkehr auf der neuen Strecke zu verdankenden CO<sub>2</sub>-Einsparungen verglichen worden seien. Außer CO<sub>2</sub>-Emissionen würden auch andere Emissionen im Fachgutachten berücksichtigt. In dem Verfahren gebe es ein paar Unbekannte angesichts der Diskussion über zukünftige Formen der Mobilität und von Antrieben im Straßenverkehr.

Der Vorsitzende schließt die Diskussion und unterbricht die Sitzung von 11:55 bis 12:05 Uhr.

#### **4. Bericht der Landesregierung zum Ansiedlungsvorhaben des Unternehmens Northvolt**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)  
[Umdruck 20/303](#)

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass das Unternehmen Northvolt für einen Informationsaustausch über die Pläne zum Aufbau einer Batteriezellfertigung an der Westküste in die Dezemberbersitzung des Ausschusses kommen wolle.

Abgeordneter Dr. Buchholz begründet seinen Berichts Antrag, [Umdruck 20/303](#), mit Medienberichten in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) und den Lübecker Nachrichten (LN), die ihn damit überrascht hätten, dass das Unternehmen Northvolt sein Vorhaben an der Westküste infrage gestellt habe. Er bittet die Landesregierung darauf einzugehen, wann sie von dieser Entwicklung Kenntnis erhalten habe und wie sie darauf zu reagieren gedenke. Das Projekt sei immens wichtig für Schleswig-Holstein.

Der Staatssekretär des Wirtschaftsministeriums, Herr von der Heide, berichtet, dass die Landesregierung sich in stetem Austausch mit Northvolt befinde. Das Projekt sei wichtig für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein und dessen Wirtschaftsstruktur, weshalb sich die Landesregierung entschieden dafür einsetze. An den Gründen der Firma Northvolt, sich für den Standort Schleswig-Holstein zu entscheiden, habe sich nichts geändert. Das habe der Chief Executive Officer (CEO) des Unternehmens in der FAZ sehr deutlich gemacht.

Die Zusammenarbeit zwischen Northvolt und der Landesregierung sei grundsätzlich sehr gut, fährt der Staatssekretär fort. Daneben beeinflussten globale Rahmenbedingungen die Standortentscheidung. Die Landesregierung tue alles für eine positive Entwicklung des Projekts. Insgesamt gebe es acht Arbeitsgruppen im Rahmen des Projekts Northvolt, deren Zusammenarbeit intensiv sei und gut fortschreite. Dies gelte für alle Themen, auch für Straßen- und Schienenanbindung. Northvolt habe betont, dass die Arbeit für den Standort Heide unbeirrt weitergehen solle.

Northvolt habe in dem Zeitungsartikel aber zum einen die Höhe der Energiepreise angebracht. Energie sei ein riesiger Kostenfaktor der Produktion von Batterien. Darin liege eine grundsätzliche Herausforderung. Diesen Punkt habe das Unternehmen bei der Projektplanung von An-

fang an hervorgehoben und deutlich gemacht, dass Strom in Schweden aufgrund des Einsatzes von Wasserkraft erheblich günstiger zu beziehen sei. Northvolt setze darauf und die Landesregierung habe sich bereits verschiedentlich dazu geäußert, dass regulatorische Maßnahmen bei Netzentgelten und ähnlichem zu konkurrenzfähigen Energiepreisen in Schleswig-Holstein führen könnten.

Ein weiteres Thema bilde der sogenannte Inflation Reduction Act (IRA) der Vereinigten Staaten von Amerika, der Subventionen für Investitionen für Unternehmen wie Northvolt ermögliche, deren mögliche Höhe das Unternehmen auf 600 bis 800 Millionen US-Dollar beziffere. Demgegenüber könne Northvolt in Deutschland mit einer Förderung in Höhe von 155 Millionen Euro im Rahmen der IPCEI-Förderung rechnen, an der Schleswig-Holstein sich zu 30 Prozent beteiligen würde. Die Frage sei, inwieweit hier Förderlandschaften in Konkurrenz zueinander träten; dieses Thema habe Northvolt klar artikuliert.

Aus Sicht der Landesregierung sei der Bund gefordert, in Abstimmung mit der EU-Kommission zu prüfen, ob höhere Subventionen möglich seien. Der Aufbau einer unabhängigen europäischen Batteriezellfertigung sei ein wichtiges Ziel auch vor dem Hintergrund des Beschlusses, Verbrennerfahrzeuge ab 2033 nicht mehr zuzulassen. Die Frage, inwieweit Europa auf den IRA reagiere, sei zentral, aber nicht landespolitisch zu regeln. Am Ende könne es sein, dass die USA beim Aufbau von Produktionsstandorten zuerst zum Zuge kämen. Das Projekt in Heide werde indessen aber nicht zur Disposition gestellt.

Staatssekretär von der Heide fasst zusammen, dass es Herausforderungen gebe, für die Lösungen gefunden werden müssten. Doch habe auch Northvolt-CEO Peter Carlsson deutlich gemacht, dass Heide der beste Standort für die geplante Batteriezellfabrik in Europa sei, an dem die Rahmenbedingungen stimmten. Es gebe keine Diskussion um den Standort selbst.

Herr Auffenbauer, Mitarbeiter im Referat „Ansiedlungspolitik, Außenwirtschaft, Wirtschaftsnahe Infrastruktur“ im Wirtschaftsministerium, trägt Ergänzungen zur Arbeitsstruktur des Ansiedlungsprojekts vor. Die erste Anfrage des Unternehmens zur Errichtung einer nachhaltigen Batteriezellfertigung in der Region Heide habe die Landesregierung Mitte 2021 erreicht. Das Werk solle stufenweise errichtet werden und, wenn die Fertigungsanlagen im Jahr 2030 komplett ausgebaut wären, eine Batteriezellkapazität von insgesamt 60 Gigawattstunden jährlich erreichen.

Für das Unternehmen Northvolt spiele das Ziel eine besondere Rolle, „die grünste Batterie der Welt“ zu produzieren, wobei vornehmlich für Deutschland und Europa produziert werden solle. Wesentlich für eine nachhaltige Produktion seien die Nutzung standortnah gewonnener Energien und das Recycling vorhandener Batterien.

Ende 2021 sei Northvolt von einem Investitionsvolumen von rund 4 Milliarden Euro ausgegangen und habe geplant, auf diese Weise am Standort Heide circa 3.000 direkte Arbeitsplätze zu schaffen. Durch Subunternehmen und weitere Ansiedlungen im Zusammenhang mit der Ansiedlung Northvolts sei mit zusätzlichen 3.000 bis 5.000 Arbeitsplätzen in der Region gerechnet worden. Die gesamte Ansiedlung solle an der Westküste stattfinden im Sinne einer Achse von Heide bis Hamburg. Das Ansiedlungsvorhaben werde aus makroökonomischer Sicht potenziell mit Wirtschaftswachstum, strukturbildenden Effekten sowie einem Bevölkerungsanstieg in der Region einhergehen.

Northvolt habe im Februar 2022 mit den Standortgemeinden Norderwörden und Lohe-Rickelshof, der Entwicklungsagentur Region Heide, dem Kreis Dithmarschen sowie dem Land ein unverbindliches „Memorandum of Understanding“ geschlossen, in dem die Eckpunkte der Ansiedlung und deren Voraussetzungen festgehalten seien. Danach plane Northvolt den Baustart zur Mitte des Jahres 2023. Die Produktion der ersten Batteriezellen sollten im vierten Quartal 2025 ermöglicht und der weitere Ausbau der Batteriezellfabrik in mehreren Bauabschnitten realisiert werden. Auf diese Weise sollten die jeweils aktuellsten technologischen Innovationen im Bereich Batteriezellenfertigung und -recycling in die Fabrikplanung miteinfließen.

Aufgrund der Ansiedlungsanfrage habe die Landesregierung bereits im Jahr 2021 eine Taskforce gegründet. Daran wirkten das Land Schleswig-Holstein mit dem Vorsitzenden Minister Schrödter, der Kreis Dithmarschen mit Landrat Mohrdieck, die Stadt Heide mit Bürgermeister Schmidt-Gutzat, das Amt Heider Umland für die Standortgemeinden Norderwörden und Lohe-Rickelshof, die Entwicklungsagentur Region Heide sowie der Deutschland-Geschäftsführer für Northvolt Herr Haux mit.

Auf der oberen Projektebene erörtere die sogenannte Steuerungsgruppe den Projektfortschritt, treffe grundsätzliche Entscheidungen und Vereinbarungen und formuliere übergeord-

nete Anforderungen an das Projekt. Die Steuerungsgruppe tage regelmäßig in einem Rhythmus von vier bis sechs Wochen gemeinsam mit Northvolt. Sie setze sich aus Vertreterinnen und Vertretern der zuvor gekannten Akteure zusammen.

Strukturell sei die Taskforce durch die Schaffung einer zentralen Koordinierungseinheit (ZKE) aus dem Projektbüro der Staatskanzlei verstärkt worden, die seit April 2022 von der Beratergesellschaft „PD-Berater der öffentlichen Hand GmbH“ begleitet werde.

Die ZKE habe bestehende Arbeitsgruppen in den Bereichen Fläche, Genehmigungen, Medienversorgungen, Mobilität/Verkehr, regionale Entwicklung, Fachkräfte/Bildung, finanzielle Förderung und Kommunikation weiter aufgebaut. Für jede AG existierten Ansprechstellen in der ZKE. Neben dieser Grundstruktur gebe es weitere Unterarbeitsgruppen zu fast allen Themen, die das Unternehmen Northvolt interessierten, beispielsweise im Bereich der Arbeitsgruppe Mobilität/Verkehr drei Unterarbeitsgruppen zu den Themen Straßenanschlüsse, Gleisanschluss/Bahninfrastruktur sowie weitere Mobilitätsthemen wie Carsharing und Radverkehr für Northvolt und die gesamte regionale Entwicklung.

Die übergeordneten Ziele der Arbeitsgruppen seien im Memorandum of Understanding festgehalten worden. Die einzelnen Arbeitsgruppen trafen sich in regelmäßigen Turnus von ein bis drei Wochen, um diese Themen zu ergänzen und fortzuschreiben.

Die Koordinierung der Befassung mit dem Projekt von öffentlicher Seite erfolge durch die ZKE. Diese Konstellation treffe sich wöchentlich, um die gesamten Themen für Northvolt zu besprechen. Darüber hinaus gebe es ebenfalls im wöchentlichen Rhythmus ein Projekt-Management-Office-Meeting (PMO) in dem der Austausch über inhaltliche und terminliche Schnittstellen der einzelnen acht Arbeitsgruppen erfolge. Dabei bildeten die acht Arbeitsgruppen die operativen Einheiten des Projektes und bearbeiteten einzelne Themenstellungen in fachlich zusammengestellten Teams.

Mit Stand vom 17. Oktober 2022 hätten auf öffentlicher Seite – von Land, Kreis, Amt, Entwicklungsagentur und der Stadt Heide – 109 Personen an dem Projekt gearbeitet, davon 64 Personen vonseiten des Landes. Darüber hinaus habe das Land dem Amt Region Heide Unterstützung der Baubehörde bei Genehmigungshandlungen für das Vorhaben zugesagt.

Der Ministerpräsident habe zu dem Ansiedlungsvorhaben auf verschiedenen Ebenen Gespräche mit der Bundesregierung und dem Unternehmen geführt. Schleswig-Holstein habe mit dem Bund eine Verwaltungsvereinbarung bezüglich der IPCEI-Förderung geschlossen, wonach dem Unternehmen eine Förderung in Höhe von 155 Millionen Euro in Aussicht gestellt worden sei, an der das Land sich mit 46 Millionen Euro beteiligen würde. Die Förderung stehe unter dem Vorbehalt der Zusage des Unternehmens und erhalte Gültigkeit, wenn Northvolt sich bis zum 31. Dezember 2022 verbindlich für den Standort Heide ausspreche.

Darüber hinaus ziele die Landesregierung auch auf eine Förderung des Regionalmanagements der Westküste und Verlängerung der Förderperiode sowie des Regionalbudgets ab, um Fragen der regionalen Entwicklung voranzutreiben.

Für die Ansiedlung von Northvolt seien seinerzeit circa 160 Hektar sich noch nicht im Eigentum einer Hand befindlicher Fläche in Betracht gezogen worden. Die Flächen seien sukzessive durch Kaufoptionsverträge von Northvolt gesichert worden. Dabei sei das Unternehmen von regionalen Akteuren und der Landgesellschaft Schleswig-Holstein aktiv unterstützt worden.

Das Projekt in Heide befinde sich derzeit im Bauleitplanverfahren. Im Mai 2022 seien die Unterlagen zur Bauleitplanung von Northvolt in das frühzeitige Beteiligungsverfahren eingereicht worden. Zu diesem Zeitpunkt seien noch nicht alle Flächen gesichert gewesen. Northvolt sei von einer zusammenhängenden Fläche von circa 160 Hektar ausgegangen, die mittels des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes entwickelt werden könne. Zu diesem Zeitpunkt habe sich das Projekt noch in dem von Northvolt angedachten Zeitplan befunden. Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung habe es zwar kritische Stimmen gegeben, die aber im Rahmen eines solchen Großprojektes nicht ungewöhnlich seien. Die Grundstimmung in der Region gegenüber dem Unternehmen und dem Projekt sei weiterhin sehr positiv.

Nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Juni 2022 werde zurzeit für die formelle Beteiligung die Planung konkretisiert. Gutachten zu allen planungsrechtlichen Themen würden erstellt und die Rückmeldungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und TÖB eingearbeitet. Parallel fänden schon Vorabstimmungen für den später zu stellenden BImSch-Antrag zur Errichtung und Betrieb der Fabrik statt.

Im Juli 2022 habe sich allerdings herausgestellt, dass ein Eigentümer einer zentralen Fläche nicht an deren Verkauf interessiert sei. Trotz sehr starker Bemühungen habe er sich nicht bereiterklärt, die Gesamtfläche zur Verfügung zu stellen. Northvolt sei deshalb gezwungen gewesen, im Vergleich zu seinen bis dahin durchgeführten Planungen und Gutachten umzustrukturieren, und konzentriere sich im ersten Schritt auf eine südliche Fläche, die circa 110 Hektar umfasse. Aufgrund der Unverkäuflichkeit jener Fläche werde das gesamte Projekt in zwei voneinander getrennten Baugebieten weitergeplant. Auf der südlichen Fläche solle die eigentliche Batteriezellfabrik entstehen. Für die nördliche Fläche würden die Nutzungsoptionen aktuell im Hinblick auf Nebenansiedlungen erörtert.

Die im aktuellen Bauleitplanverfahren behandelte Batteriefabrik sei so geplant, dass sie auch alleinstehend auf der Südfläche funktioniere. Dies gelte einschließlich der verkehrlichen und logistischen Anbindung für die Gemeinden und die Batteriefabrik. Derzeit würden 15 Gutachten, die überwiegend im Entwurf vorlägen, zu den Themen Umwelt, Biotop, Verkehr, Emissionen, Wasser, Brandschutz unter anderem betrachtet, wie sich das Ansiedlungsvorhaben auf die Region auswirke.

Aktuelle Herausforderungen für die Phase 1 bestünden insbesondere in der Akzeptanz der aktuell geplanten verkehrlichen Erschließung des Projekts auf der Südfläche, in Kohlenwasserstofferkundungsbohrungen, insofern ist auf der Fläche in den 1940er-Jahren versiegelte Ölbohrungen gegeben habe, die für das Unternehmen zu gewissen Problemen geführt hätten. Weitere Themen bildeten der Schallschutz und der Zeithorizont der archäologischen Untersuchungen.

Alle Gutachten seien durch Northvolt in Auftrag gegeben worden, würden aber in enger Abstimmung zwischen den Gutachtern und den Ministerien, Behörden und Ämtern finalisiert. Es lasse sich bereits grob sagen, dass im Ergebnis eine Ansiedlung auf dem Gelände grundsätzlich möglich sein werde.

Neben den bereits genannten aktuellen Herausforderungen gebe es seitens der Gemeinden Fragestellungen hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung, insbesondere dem Gleisanschluss sowie der Anbindung der nördlichen mit der südlichen Fläche beziehungsweise die generelle Entwicklung der Nordfläche. Derzeit werde in intensiven Arbeitsgruppengesprächen an Lösungen der Fragestellungen gearbeitet.

Der Zeithorizont des Projektes erfülle, wenngleich er sich „in einem sehr guten Rahmen“ bewege, nicht innerhalb der ursprünglichen Planung des Vorhabenträgers. Insbesondere die Erstellung der Gutachten nehme mehr Zeit in Anspruch, als das Unternehmen eingeplant habe. Hürden würden indessen mit der nötigen Sorgfalt, aber pragmatisch genommen.

Der Vorsitzende, bittet Herrn Auffenbauer, seinen Sprechzettel für die Protokollerstellung zur Verfügung zu stellen.

Staatssekretär von der Heide hält noch einmal fest, dass eine endgültige Standortentscheidung von Northvolt bis Ende 2022 zu erwarten sei. Regionale Herausforderungen wie verkehrliche und Infrastrukturthemen sowie die veränderte Grundstücksgestaltung würden im Guten miteinander geklärt. Die anderen beiden Themen seien der Strompreis und die Förderkulisse. Das Mandat dazu, Förderoptionen noch einmal zu prüfen, liege bei der Bundesregierung, so dass weitergehende Auskünfte dazu nur nach Abstimmung mit der Bundesregierung gegeben werden könnten. Grundsätzlich sei es ein besonders positiver Punkt für das Land, dass Northvolt Schleswig-Holstein als bestmöglichen Standort betrachte. Er bitte darum, das Projekt in der Debatte positiv zu begleiten, um es am Ende zum Erfolg zu führen. Das erklärte Ziel, klimaneutrales Industrieland zu werden, sei ein „Schlüsselprojekt“ für eine Region, die nicht immer strukturstark gewesen sei.

Auf eine kritische Anmerkung des Abgeordneten Dr. Buchholz, warum der für Verkehr und Arbeit zuständige Staatssekretär die Landesregierung zu diesem Punkt vertrete, antwortet Staatssekretär von der Heide, dass die gesamte Landesregierung sich um das Thema kümmere. Er verweist auf die an diesem Tage stattfindende Ministerpräsidentenkonferenz und den Umstand, dass die Wirtschaftsstaatssekretärin Urlaub habe. So sei entschieden, dass er, Staatssekretär von der Heide, berichte. Was er berichte, sei im Übrigen auch für seinen Zuständigkeitsbereich interessant.

Abgeordneter Kilian hebt hervor, dass der Berichtsantrag zwei Tage vor der Sitzung gestellt worden sei und er keinen Grund sehe, die Anwesenheit des Staatssekretärs zu kritisieren.

Abgeordneter Dr. Buchholz stellt fest, dass es im FAZ-Artikel seitens Herrn Carlssons deutlich geheißsen habe, dass Northvolt an einem Punkt sei, an dem die Firma möglicherweise der USA

den Vorrang gegenüber Europa einräumen werde. Er wolle wissen, seit wann die Landesregierung Kenntnis von dieser Position erlangt habe und was sie seitdem konkret unternommen habe, um zusätzlich Einfluss zu nehmen.

Staatssekretär von der Heide schildert seine Wahrnehmung, dass es einen kontinuierlichen Informationsprozess und so intensiven Austausch gegeben habe, dass nicht von dem einen Moment die Rede sein könne, in dem Northvolt mit Verweis auf das IRA angekündigt habe, den USA möglicherweise den Vorzug zu geben. Die Zusammenarbeit sei so eng, dass die mediale Berichterstattung die Landesregierung nicht in Erstaunen versetzt habe. Er empfehle, die unternehmerische Perspektive Northvolts auf die Förderlandschaft in der nächsten Sitzung zu erfragen. Aus eigener Berufserfahrung in der freien Wirtschaft mit Standortentscheidungen großer Unternehmen verwundere das Vorgehen Northvolts nicht gänzlich.

Auf eine weitere Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz antwortet der Staatssekretär, dass der Faktor Strompreis über lange Zeit in der Diskussion bewegt worden sei. Northvolt habe immer den Blick auf die Konkurrenzfähigkeit gegenüber Schweden herangezogen. Die Landesregierung habe die Gestaltung des Strompreises selbst auch zum Thema gemacht, etwa mit dem Stichwort EEG-Umlage.

Abgeordneter Dr. Buchholz führt aus, dass er vor diesem Bericht nicht gewusst habe, dass Northvolt im Juli 2022 seine Pläne bezüglich der Flächengestaltung habe ändern müssen, da Flächen nicht hätten gesichert werden können. Er bitte darum dies noch einmal zu bestätigen, da sich die Lage dadurch verändert darstelle. – Staatssekretär von der Heide verweist auf Herrn Auffenbauers Darstellung, die freiheitliche Grundordnung bringe es mit sich, dass jemand der zum Verkauf einer Fläche aufgefordert sei, am Ende entscheiden könne, ob er zu dem Verkauf bereit sei. Es habe große Bemühungen gegeben, mit allen, die im Besitz der betreffenden Grundstücke seien, überein zu kommen. Wenn jemand am Ende nicht zum Verkauf bereit sei, könne man ihn auch für ein solches Projekt nicht zwingen. Die Änderungen, die an den Planungen vorgenommen worden seien, seien weder für die Landesregierung noch für Northvolt ein „Showstopper“.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz, ob Northvolt bei den Fortschritten der verkehrlichen Anbindung den nötigen „Drive“ vermisste, antwortet Staatssekretär von der Heide, ihm liege keine Rückmeldung vor, dass es Irritationen gebe. Die Verkehrsplanung sei beihilfe-

rechtlich kompliziert, da dem Staat Grenzen bei der Schaffung von Infrastruktur für ein Unternehmen gesetzt seien. Im Rahmen des rechtlich Möglichen unterstütze die Landesregierung Northvolt bei der Realisierung der benötigten Infrastruktur, insbesondere dabei, Lösungen beim Thema Gleisanschluss zu finden.

Abgeordneter Hein bezeichnet Heide als den bestmöglichen Standort für die Unternehmung. Die gesamte Region freue sich darauf und bereite sich seit längerem darauf vor, dass die Ansiedlung in allen Punkten realisiert werden könne. Die zuletzt in den Medien öffentlich gemachte Entwicklung stehe in einem Zusammenhang mit Teuerungen infolge des Ukraine-Kriegs und den US-amerikanischen Subventionsprogrammen. Aus Deutschland und Europa brauche es eine Antwort darauf. Gerade Deutschland sei in hohem Maße von der Automobilindustrie abhängig, und die Elektro- und Wasserstoffmobilität gelte es voranzutreiben. Perspektivisch würden mehrere Batteriezellwerke in Europa benötigt. Dabei stelle Heide auch in europäischer Perspektive den wohl geeignetsten Standort dar.

Er sei vollkommen überzeugt davon, dass das Projekt in Heide umgesetzt würde. Die Frage sei, wie schnell dies gelingen könne. Abgeordneter Hein hebt das Momentum hervor, dass die Energiepreise derzeit so hoch seien, dass die Industrie insgesamt in der Produktion einiger Erzeugnisse behindert werde. Ungeachtet dessen komme es immer wieder zu Abschaltungen bei der Erzeugung erneuerbarer Energien in einem Umfang, den das geplante Werk zu verarbeiten in der Lage wäre, so Abgeordneter Hein. Es gelte das Paradoxon, dass einerseits Energie abgeschaltet werde, während sie andererseits dringend benötigt werde, zu lösen.

Abgeordneter Kilian nimmt an, dass alle Parteien die Umsetzung des Projekts Northvolts unterstützen. Er rate davon ab, Konflikte herbeizureden. Die Äußerung, den USA möglicherweise den Vorrang zu geben, lasse sich auch so interpretieren, dass eine Ansiedlung zuerst in Amerika und dann in Europa geplant sei. Keinesfalls lese er den Artikel so, dass die Ansiedlung in Heide gegebenenfalls aus der Welt wäre. Auf Landesebene, nationaler und europäischer Ebene seien nun strategische Überlegungen notwendig, welche Produkte in Europa erzeugt werden sollten und welche Reaktionen die Subventionspolitik der USA erfordere. Wenn Northvolt in den USA eine Batteriezellfertigung aufbaue, gehe er davon aus, fügt Abgeordneter Kilian an, dass dort Batterien für den amerikanischen Markt produziert würden. In Europa werde Northvolt dagegen für den europäischen Markt produzieren und habe angekündigt, die „grünste Batterie der Welt“ produzieren zu wollen. Dieses Ziel müsse auf allen Ebenen unter-

stützt werden. Er sei dankbar, dass der CEO Northvolts deutlich gemacht habe, dass es sowohl mit der Landes- als auch mit der Bundesregierung sehr gute Gespräche gäbe. Etwa beim Thema Subventionen im internationalen Wettbewerb mit den Vereinigten Staaten von Amerika bestehe Grund, die Rahmenbedingungen zu verändern. Dass Investoren hier im Zuge von Verhandlungen Druck ausübten, sei verständlich. Dass Northvolt Heide als einen bestmöglichen Standort bezeichne, könne nur zur Weiterentwicklung Schleswig-Holsteins und seiner Möglichkeiten zu mehr wirtschaftlicher Ansiedlung motivieren. Abgeordneter Kilian plädiert dafür, auch gegenüber anderen Bundesländern im Bundesrat parteiübergreifend zusammenzustehen, um das eigene Land bestmöglich voranzubringen.

Abgeordneter Hölck äußert, dass die SPD-Fraktion zu dem Projekt der Ansiedlung Northvolts stehe. Dass der Unternehmenschef sich vier Wochen vor der Standortentscheidung so in den Medien geäußert habe, verwundere und führe zu der Frage, welche Randbedingungen zu einer Verunsicherung und diesem Interview geführt hätten. Zum einen müsse gegenüber der Konkurrenz der Förderlandschaft in den USA Fördermittel erhöht werden. Abgeordneter Hölck bringt die Befürchtung zum Ausdruck, dass Problemlösungen nicht schnell genug herbeigeführt werden könnten. Er sei in Sorge wegen einer möglichen Verschiebung des Projektes und der Bedeutung, die die entsprechende Entscheidung für die Kommunen vor Ort hätte. Die Landesregierung müsse beantworten, wie diese gegebenenfalls weiter planen sollten, was zum Beispiel den Ausbau von Wohngebieten, Kitas und Schulen betreffe.

Abgeordneter Dr. Buchholz weist darauf hin, dass noch am 28. Oktober 2022 der Ministerpräsident in einem Interview in der Wirtschaftswoche Northvolt als „Leuchtturmprojekt“ bezeichnet und keine Gefahr gesehen habe. Er habe den Eindruck, so der Abgeordnete, als sei auch die Landesregierung durch das Interview in der FAZ überrascht worden. Abgeordneter Knöfler streicht die Situation des Verhandlungsprozesses heraus und plädiert dafür, die Entwicklung positiv zu begleiten. Das unternehmerische Engagement in den USA und in Europa seien „zwei Paar Schuhe“. Zur Corporate Identity der Firma Northvolt gehöre Nachhaltigkeit. Darüber hinaus sei deutlich, dass die Firma überall dort in Schweden produziere, wo die Strompreise besonders günstig seien. Ihre Gründe, in Schleswig-Holstein produzieren zu wollen, seien Nachhaltigkeit und Verfügbarkeit. Insgesamt bitte er um eine von positiven Sichtweisen geleitete Diskussion und etwa Fragen nach veränderten Planungen der Kommunen nicht verfrüht zu stellen.

Staatssekretär von der Heide stellt noch einmal heraus, dass die zeitliche Planung des Projekts von Anfang an sehr ambitioniert gewesen sei. Die Landesregierung tue alles dafür, Änderungen im Zeitplan zu verhindern, doch könne es nicht völlig verwundern, falls sie in Zukunft einträten. Auf die Anmerkungen des Abgeordneten Dr. Buchholz zum Standpunkt des Ministerpräsidenten erwidert der Staatssekretär, dass das Projekt nicht in Gefahr sei. Es handele sich um eine falsche Interpretation des FAZ-Artikels. Stattdessen gehe es darin um Zeitlinien und verschiedene Investitionen, die Northvolt plane und deren Reihenfolge. Statt den Prozess in der Diskussion mit „Blues“ zu begleiten, wünsche er sich etwas mehr „Swing“ in Anbetracht der anstehenden Entscheidungen.

Abgeordnete Nitsch stellt auf der einen Seite fest, dass es möglich sei, fraktionsübergreifend einen guten Ausgang des Ansiedlungsvorhabens anzunehmen. Auf der anderen Seite sei die plötzliche, breite öffentliche Berichterstattung, nicht nur in der FAZ, überraschend gewesen, ordnet sie das Informationsbedürfnis der Opposition ein. Wichtig sei, dass die Kommunen und viele Menschen vor Ort große Hoffnungen in die Politik setzten, dass es gelingen werde, das Projekt zu bewerkstelligen. Der nördliche Landesteil, insbesondere die Westküste, setze auf die Realisierung des Projekts auch im Hinblick auf zukünftige Ansiedlungen in dessen Folge. Sie spricht sich dagegen aus, positiv gestimmt die Entwicklungen der nächsten Wochen und womöglich die anschließende Meldung, dass das Projekt verschoben werde, abzuwarten. Die Landesregierung habe nicht klar beantwortet, ob Gespräche stattgefunden hätten oder auch sie von den neuen Entwicklungen überrascht worden sei. Auch der SSW stehe hinter den Ansiedlungsplänen, doch bestehe seine Aufgabe angesichts solcher „Warnsignale“ auch darin, diese ernst zu nehmen. Sie nehme den Staatssekretär beim Wort, wenn er sage, dass das Projekt nicht in Gefahr sei, und hoffe, dass Ende des Jahres 2022 die konkrete Zusage von Northvolt vorliegen werde.

Abgeordnete Waldeck sieht in der Aussicht, dass Northvolt in der nächsten Ausschusssitzung vorstellig werden wolle, eine Chance zur Information, auf welche Förderungen das Unternehmen eingehen werde. Während diese Förderungen vor allem beim Bund lägen, liege die Zuständigkeit für verkehrliche Anschlüsse beim Land. Dazu fänden intensive Gespräche statt, und es sei gut, dass der Verkehrsstaatssekretär dazu informiere. Gemeinsam müsse für eine schnelle Reaktivierung des Gleisanschlusses Brunsbüttel und eine Ertüchtigung der Gleise gesorgt werden. Sie wünsche sich ein Signal, dass dies allen gemeinsam wichtig sei.

Abgeordneter Dr. Buchholz stellt fest, dass es um einen Gleisanschluss der Fabrik an das Marschbahnnetz gehe, da Northvolt die fertig produzierten Batterien auf der Schiene von Heide über Itzehoe nach Hamburg und von dort aus weitertransportieren wolle. Wie die Abgeordnete Nitsch sei er der Meinung, dass die Frage erlaubt sein müsse, ob alles dafür getan werde, dass das von allen Anwesenden gewollte Projekt realisiert werde. Er halte es für eine „sehr vollmundige Aussage“, dass das Projekt nicht gefährdet sei. Er stellt das Förderangebot von 155 Millionen Euro in der Bundesrepublik den in Rede stehenden 600 Millionen bis 800 Millionen Euro Subventionen in den USA, wo darüber hinaus der laufende Betrieb möglicherweise steuerfrei gestellt werde, gegenüber. In Wahrheit handele es sich um einen „kleinen Handelskrieg“, der an dieser Stelle gegen die Europäische Union geführt werde. Deshalb sei nach seiner Ansicht das Projekt sehr wohl gefährdet, aber er nehme die gegenteilige Ansicht des Staatssekretärs zur Kenntnis. Er bittet die Landesregierung, nicht die Sitzung am 7. Dezember 2022 abzuwarten, falls sich in der Zwischenzeit eine veränderte Situation ergäbe, sondern den Ausschuss zumindest nicht öffentlich zu informieren. Es gehe darum, gegebenenfalls allseits Signale nach Berlin zu senden, um gegensteuern zu können.

Der Staatssekretär stimmt dem Informationswunsch zu.

Abgeordneter Hölck hält es als positive Aussage fest, dass der Staatssekretär das Projekt nicht in Gefahr sehe. Dennoch halte er eine schnelle Veränderung der Förderlandschaft für notwendig, damit sich die Einschätzung bewahrheiten könnte. Er bittet darum, dem Ausschuss eine Liste über alle Maßnahmen der verkehrlichen Anbindung inklusive Sachstand und Kosten zur nächsten Sitzung vorzulegen.

Staatssekretär von der Heide sagt zu, dass die Landesregierung die Aufarbeitung der verkehrlichen Themen und Möglichkeiten zur Darstellung des Status quo prüfen werde. Dem Informationswunsch, den Abgeordneter Dr. Buchholz geäußert habe, werde die Landesregierung gegebenenfalls nachkommen.

Der Staatssekretär ordnet die Aussage, dass die Standortentscheidung nicht in Gefahr sei, noch einmal ein. Der FAZ-Artikel zeige, dass Northvolt nicht an der Entscheidung rüttele, in Schleswig-Holstein investieren zu wollen, sondern abwäge, wo zuerst investiert werden solle. So verstehe er den FAZ-Artikel. Trotzdem gelte es, alles dafür zu tun, damit zuerst in Schles-

wig-Holstein investiert werde; diesbezüglich herrsche Konsens. Im Übrigen enthalte das Interview ein Lob des Austauschs zwischen Northvolt und sowohl der Landes- als auch der Bundesregierung.

Staatssekretär von der Heide fasst abschließend zusammen, dass Schleswig-Holstein die Ansiedlung Northvolts wolle und sich alle hinter diesem Ziel versammeln könnten.

Der Vorsitzende zieht aus der Diskussion das Fazit allseitigen Engagements für das Thema und eines starken Willens voranzugehen. Er hält fest, dass die Landesregierung zugesagt habe, den Ausschuss über die Entwicklungen auf dem Laufenden zu halten, und dass es möglich sei, sich gegebenenfalls auch noch vor der Sitzung am 7. Dezember weiter abzustimmen.

Der Vorsitzende unterbricht die Sitzung von 13:15 bis 13:30 Uhr.

**5. Vertragsergänzung S-Bahn-Verkehrsvertrag um RB 81 / S 4 (Ost)**

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie  
und Tourismus

[Umdruck 20/287](#)

Der Ausschuss verzichtet darauf, sich von der Landesregierung berichten zu lassen. Einstimmig nimmt er den [Umdruck 20/287](#) zur Kenntnis.

**6. a) Darlehensprogramm IB.SH Mittelstandssicherungsfonds Energie (MSFE)**

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

[Umdruck 20/286](#)

**b) Bericht der Landesregierung zum Energiesicherungsfonds**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz

[Umdruck 20/285](#)

Für die Landesregierung berichtet Staatssekretär von der Heide, dass der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine wirtschaftliche Auswirkungen angesichts gestiegener Energiepreise unter anderem auch in Schleswig-Holstein habe und teilweise existenzielle Notlagen von Unternehmen mit sich gebracht habe. Die Landesregierung beobachte die Entwicklung genau, habe ein großes Forum veranstaltet und ein 8-Punkte-Entlastungspaket beschlossen, mit dem sie sich bemühe, allen, die von der Situation besonders belastet seien, zu helfen.

Im Zuge dessen sei ein eigenes Darlehensprogramm des Landes für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) mit einem Volumen von 200 Millionen Euro aufgelegt worden, um Unternehmen zu unterstützen, die unmittelbar durch die gestiegenen Energiekosten in finanzielle Probleme gerieten. Anträge für Darlehen aus dem Programm könnten ab dem 1. November 2022 und bis zum 13. Oktober 2023 gestellt werden, so der Staatssekretär.

Aus dem Programm vergebe die IB.SH gemeinsam mit Hausbanken Darlehen an Unternehmen mit Sitz oder Betriebsstätte in Schleswig-Holstein. Dabei trage die Hausbank ein eigenes Risiko von mindestens zehn Prozent. Die restlichen 90 Prozent des Risikos übernehme die IB.SH und werde hierfür durch das Land zu 100 Prozent rückverbürgt.

Das neue Darlehensprogramm zur Stützung der von hohen Energiekosten betroffenen KMU orientiere sich an dem Corona-Mittelstandssicherungsfonds und sei gegenüber diesem ordnungspolitisch noch optimiert worden. Das Darlehen sei nicht zinslos, sondern gezielt auf Unternehmen mit schlechter Bonität zugeschnitten, die einen akuten Liquiditätsbedarf hätten, aber bei ihrer Hausbank unter den aktuellen Rahmenbedingungen keinen Kredit bekämen.

Die Übernahme ausschließlich des Adressenausfallrisikos zu 100 Prozent durch das Land bringe bestimmte Vorteile. Erstens könnten KMU mit schlechter Bonität so überhaupt erst ein

Darlehen bekommen, das meist unterhalb von Marktkonditionen gewährt werde, da die Risikomarge entfalle. Zweitens gebe es keinen Mitnahmeeffekt bei Unternehmen mit guter Bonität, da die Refinanzierungskosten und Abwicklungskosten ohne Kreditrisiko durch den Endkreditnehmer in Form eines Basiszinses übernommen werden müssten. Somit könnten sich diese Unternehmen voraussichtlich günstiger über ihre Hausbank finanzieren, so der Staatssekretär.

Abschließend hält Staatssekretär von der Heide fest, dass das Wirtschaftsministerium einen Dialog mit dem Sozialministerium geführt habe, damit auch Organisationen, die nicht wirtschaftlich, sondern im sozialen Bereich tätig seien, von dem Programm profitieren könnten.

Herr Kaul, Leiter des Referats Unternehmensfinanzierung im Wirtschaftsministerium, ergänzt, seit gestern Anträge könnten gestellt werden. Der Zins werde wöchentlich festgelegt; diese Woche betrage der 3,59 Prozent per annum. Das Darlehen sei zwei Jahre tilgungsfrei und werde dann mit einer zehnjährigen Tilgungsstruktur zurückgezahlt.

Wichtig sei, dass die Unternehmen nachweisen müssten, dass sie durch die hohen Energiekosten in einen Liquiditätsengpass geraten seien oder zu geraten drohten. Voraussetzung sei, dass die Energiekosten drei Prozent am Gesamtumsatz eines Unternehmens ausmachten und die Energiekosten gegenüber dem letzten Geschäftsjahr um mindestens 100 Prozent gestiegen sein müssten.

Auf eine Rückfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz antwortet Herr Kaul, das Kriterium von drei Prozent Energiekosten am Gesamtumsatz knüpfe an das Energiekostendämpfungsprogramm an, in welchem ebenfalls eine 3-Prozent-Schwelle vorgegeben gewesen sei. Die Schwelle sei bewusst niedrig gehalten worden.

Abgeordneter Dr. Buchholz erklärt, dass sich sein Berichtsantrag, [Umdruck 20/285](#), erledigt habe, indem die Landesregierung erklärt habe, was für ein Programm sie auflegen werde. Zuvor habe wochenlang Unklarheit und Verwirrung zur Frage der Bürgschaften vorgeherrschet. Er sehe eine große PR-Aktion der Landesregierung dahinter, dass ein Darlehensprogramm als 200-Millionen-Euro-Schutzschirm dargestellt werde, für das sie erst einmal kein Geld verausgaben müsse. Die IB.SH müsse sich für die Darlehen am Kapitalmarkt bedienen und Zinslasten würden an die Schuldner weitergeleitet. Hierin bestehe ein Unterschied zum Corona-Mittelstandsicherungsfonds, der nicht nur tilgungsfrei für zwei Jahre, sondern über eine gewisse Zeit auch zinsfrei gewesen sei.

Abgeordneter Dr. Buchholz stellt er fest, dass ein flexibler Zinssatz von Woche zu Woche steigen könnte. Er frage die Landesregierung vor diesem Hintergrund, warum sie annehme, dass Unternehmen, denen ihre Hausbanken keinen Kredit mehr gewährt hätten, einen Kredit bekommen, bei dem die Hausbank zu zehn Prozent im Risiko sei, wenn die Zinslast in einer gewissen Größenordnung dabei gleich am Anfang komplett beim Schuldner liege. Er stelle infrage, dass die Landesregierung ernsthaft an eine Inanspruchnahme dieses Programms glaube.

Staatssekretär von der Heide antwortet, dass in einer Situation, in der eine Krise der anderen folge, die Rolle des Staates und seine Unterstützungsleistung zu hinterfragen seien. Das Ziel sei nicht, günstige oder zinslose Kredite auf den Markt zu bringen, sondern Unternehmen, die in eine Krise geraten seien, bestmöglich zu unterstützen. Ordnungspolitisch sei es richtig, für einen solchen Kredit Zinsen zu erheben, da Unternehmen außerhalb des normalen Marktes Hilfe gewährt werde.

Staatssekretär von der Heide moniert, der Abgeordnete Dr. Buchholz stelle es so dar, als beteilige die Landesregierung sich nicht mit echtem Geld an dem Programm. Die Landesregierung wolle mit diesem Programm einen Kreis von Unternehmen erreichen, die nicht stabil seien, sodass mit Kreditausfällen und damit zu rechnen sei, dass die Bürgschaft der Landesregierung am Ende auch zum Tragen käme und Beträge zu übernehmen sein würden. Eine aktuelle Einschätzung laute, dass zehn Prozent der Kredite letztendlich ausfallen könnten. Die Landesregierung zeige ein Engagement, das andere Bundesländer nicht aufbrächten.

Herr Kaul ergänzt, dass die zehn Prozent Risikobeteiligung der Hausbank in das Programm eingeplant worden seien, um sicherzustellen, dass seitens der Hausbank eine ordentliche Kreditprüfung vorgenommen werde. Im Gegensatz zu den 90 Prozent, die das Land übernehme, könne der Hausbankanteil besichert sein.

Der Ausschuss nimmt [Umdruck 20/286](#) zur Kenntnis.

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

Alternativantrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/294](#)

(überwiesen am 28.09.2022)

– Verfahrensfragen –

Nach kurzer Verfahrensdiskussion vertagt der Ausschuss die Beratung mit der Bitte auf eine nächste Sitzung, die Landesregierung möge zur geplanten Höhe der Landesmittel zur Beteiligung an den ÖPNV-Kosten im Haushalt 2023 berichten.

## **8. Stromversorgung sicherstellen**

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/233](#)

(überwiesen am 28.09.2022)

– Verfahrensfragen –

Der Ausschuss kommt überein, den Tagesordnungspunkt am 7. Dezember 2022 wieder aufzurufen.

**9. Beschlüsse der Veranstaltung „34. Altenparlament“**

Schreiben der Präsidentin des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
[Umdruck 20/239](#)

Der Ausschuss nimmt die Beschlüsse der Veranstaltung „34. Altenparlament“ einstimmig zur Kenntnis.

## **10. Information/Kenntnisnahme**

Eckpunkte einer Landesdatenstrategie für Schleswig-Holstein –  
[Unterrichtung 20/34](#) der Landesregierung

Der Ausschuss nimmt [Unterrichtung 20/34](#) der Landesregierung zur Kenntnis.

## **11. Verschiedenes**

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet die Landesregierung, in der nächsten Sitzung zur Fortschreibung der Landesstraßenstrategie zu berichten.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 13:45 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen  
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf  
Geschäfts- und Protokollführerin