



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 13. Sitzung

am Mittwoch, dem 26. April 2023, 10:00 Uhr,
Gewerbezentrum Oldenburg, Entwicklungsgesellschaft Ostholstein
Neustädter Str. 26-28, 23758 Oldenburg in Holstein

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)

Thomas Hölck (SPD)

Dr. Heiner Garg (FDP), in Vertretung von Dr. Bernd Buchholz

Sybilla Nitsch (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Birgit Herdejürgen (SPD)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Fachgespräch	4
	Chancennutzung entlang der neuen transeuropäischen Verkehrsachse durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung im Rahmen einer auswärtigen Sitzung	4
	Antrag des Abgeordneten Bernd Buchholz (FDP) Umdruck 20/452	
2.	Arbeitszeitgesetz zeitgemäß weiterentwickeln – Bedürfnissen von Arbeitnehmerinnen beziehungsweise Arbeitnehmern und Betrieben im Rahmen von Tarifverträgen gerecht werden	33
	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/707	
	Dialogprozess zur Flexibilisierung von Arbeitszeitmodellen starten	33
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/749	
3.	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesverwaltungsgesetzes	34
	Gesetzentwurf der Fraktion der SPD Drucksache 20/685	
4.	Durchführung von Informationsreisen des Ausschusses	35
	Vorschlag des Vorsitzenden	
5.	Entwurf Terminplan 2024	36
	Umdruck 20/1256	
6.	Information/Kennntnisnahme	37
	Umdruck 20/841 – Antwort der Landesregierung auf eine Frage zu TOP 1 (Wartungszustand Wohngeld) der 10. Sitzung	
	Umdruck 20/1161 – Erhaltungsstrategie Landesstraßen	
	Umdruck 20/1166 – Umfang der Verkehrsbeschilderung und Frage der Einführung von Verkehrszeichen-Katastern	
7.	Verschiedenes	38
	Anlage 1	39

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 10:15 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Ausschussmitglieder verständigen sich darauf, die Tagesordnungspunkte 2 und 3 vor Punkt 1 zu behandeln. Im Übrigen wird die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Vor Eintritt in die Tagesordnung beschließt der Ausschuss einstimmig, die bereits verteilte Vorlage [Umdruck 20/1311](#) nicht öffentlich und vertraulich zu behandeln und die Inhalte geheim zu halten.

1. **Fachgespräch**

Chancennutzung entlang der neuen transeuropäischen Verkehrsachse durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung im Rahmen einer auswärtigen Sitzung

Antrag des Abgeordneten Bernd Buchholz (FDP)
[Umdruck 20/452](#)

Hierzu: [Umdrucke 20/452](#), [20/794](#), [20/1144](#), [20/1154](#), [20/1207](#),
[20/1221](#), [20/1315](#), [20/1327](#), [20/1380](#)

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Herr Madsen, erhält das Wort für ein Eingangsstatement. Er freue sich, das Thema Fehmarnbeltquerung positiv zu begleiten. Dass der Ausschuss die Nutzung von durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung entstehenden Chancen behandle, sei genau richtig.

Der Minister betont die Wichtigkeit von Infrastrukturen, die in Deutschland anders als in Dänemark oft sehr kleinteilig angegangen würden. Die Fehmarnbeltquerung stehe in Dänemark für die Lösung des Problems „Randdänemark“, im Sinne einer in der allgemeinen Wahrnehmung gegenüber dem Zentrum Kopenhagen abfallenden Bedeutung des Landesteils.

Der Minister kündigt an, dass es demnächst einen „Kümmerer“ bei der WTSH in Richtung Dänemark geben solle. Die neue Infrastruktur werde dazu führen, dass immer mehr skandinavische Unternehmen sich ansiedelten und Deutschland und Zentraleuropa mit Skandinavien zusammenwüchsen. Er rechne auch mit einer sehr starken touristischen Entwicklung; wengleich erste Baumaßnahmen bereits begonnen hätten, gingen die Buchungen im touristischen Bereich nicht zurück.

Minister Madsen wirbt dafür, den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung optimistisch zu betrachten. Er nehme eine Aufbruchsstimmung wahr und dass zunehmend die und die Chancen der Querung im Vordergrund stünden. Wichtig sei, diese nicht nur wirtschaftlich zu sehen, sondern auch in der Verbindung von Kulturen und dem Zusammenwachsen der Regionen.

Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung,

Dr. Christoph Jessen, Sprecher des FB-Dialogforums,

Thomas Keller, Sprecher des FB-Projektbeirates

[Umdruck 20/1221](#)

Herr Dr. Jessen, Sprecher des Fehmarnbelt-Dialogforums, skizziert die Entwicklung, die das Dialogforum in den letzten Jahren genommen habe, angefangen bei der Frage des Ob – mit lauter Gegnerschaft – über die konkrete Beteiligung an der Planung, den Bundestagsbeschluss zum übergesetzlichen Lärmschutz und Übergang zur konkreten Projektarbeit. Von Gemeinde zu Gemeinde und Ort zu Ort sei es gelungen, Kompromisse zu schließen. Die Bürgerschaft der Region denke in die Zukunft und versuche, die Region so zu gestalten, dass sie funktionsfähig und lebenswert bleibe. Im Dialogforum versammle sich vielseitiges Know-how über die Probleme und ihre Lösungsmöglichkeiten.

Herr Dr. Jessen verweist auf das Chancenpapier, das dem Ausschuss vorliege ([Umdruck 20/1221](#)). Es handele sich um ein „lebendes Dokument“, das auch mit der IHK und dem Kreis zusammen erarbeitet worden sei und fortgeschrieben werde. Handlungsempfehlungen würden aufgezeigt, wie die Region profitieren könne, statt bloß zur Durchgangsstrecke zu werden. Diese Entwicklung sei nur möglich gewesen, indem die Gegner das Dialogforum nicht verlassen hätten, sondern konkret am Projekt mitarbeiteten. Herr Dr. Jessen begrüßt zudem, dass es mittlerweile einen Verkehrskordinator für die Region gebe.

Eine weitere Entwicklung sei, Dänemark als Nachbar zunehmend in die Überlegungen einzubeziehen. Beispielsweise sei der Dänemark-Bevollmächtigte der Landesregierung, Herr Callsen, vom Dialogforum eingeladen worden. Die Nachbarschaft müsse über die wirtschaftliche Dimension hinaus auch auf Ebene des sprachlichen und schulischen Austauschs gedacht werden. Es brauche gemeinsame Ausbildungen und Abschlüsse, Sport und Kultur. Diese Bereiche erforderten besondere Unterstützung.

Herr Keller, Sprecher des Projektbeirates, unterstreicht einerseits ebenfalls den langwierigen und schwierigen Findungsprozess. Andererseits könne dieser erfolgreich genannt werden, weil die Belange und Wünsche der Region tatsächlich Berücksichtigung gefunden hätten. Inzwischen gebe es einen Austausch auf Augenhöhe zwischen Gegnern, Befürwortern und allen Betroffenen. Der Projektbeirat habe sich insbesondere mit der Frage beschäftigt, was zu tun sei, wenn die Fehmarnbeltquerung komme, wie Beeinträchtigungen reduziert und Chancen genutzt werden könnten.

Herr Keller wirbt für eine Fortsetzung des Austauschs in den bestehenden Foren und dafür, diese also weiter zu nutzen. Es handele sich um ein Erfolgsmodell der Landesregierung im Sinne eines Beteiligungsformats, dem auch komplexe Sachverhalte zuzutrauen seien.

Kurz vor dem Planfeststellungsverfahren werde die Arbeit des Forums neu strukturiert, wofür das Chancenpapier stehe. Zum einen sei die in der Landesentwicklung definierte Achse Fehmarnbelt aus Sicht des Dialogforums inhaltlich noch nicht konkret. Es gebe sowohl Anfragen von Gewerbebetrieben als auch Eigentümer, die Flächen zur Verfügung stellen wollten, doch lasse der Regionalplan seit Jahren auf sich warten. Auch bei diesen Fragestellungen sei es wünschenswert, durch einen engen Austausch mit der Landesplanung über die Möglichkeiten vor Ort eingebunden zu werden. Gerade im Bereich des Tourismus sei immer auch die Wohnungsbauentwicklung mitzudenken.

Einige Ortschaften seien über die Maße von der Einrichtung neuer Infrastrukturen betroffen und besonders auf Projekte angewiesen, um die Attraktivität der Orte, beispielsweise durch Konzepte für den Ortskern oder ökologische Maßnahmen zu steigern.

Auch den ÖPNV gelte es im Blick zu haben, indem neue Bahnhöfe als moderne Stationen mit guter Ausstattung entstehen müssten. Neue Möglichkeiten für Pendlerverkehre müssten eröffnet werden. Es liege eine Chance darin, den ÖPNV neu zu strukturieren und den ländlichen Raum insgesamt anders anzubinden. Hier spiele auch das Thema Bäderbahn eine Rolle, und es brauche einen guten kommunikativen Austausch aller Beteiligten.

Eine intensive Beschäftigung mit den Planungen der Deutschen Bahn ergebe, dass einige Überführungen und Brückenbauwerke so ausgerichtet seien, dass auf den entsprechenden Straßen der Radverkehr für Jahrzehnte ausgeschlossen wäre. Es dürfe nicht sein, jetzige Bau-

werke einfach durch neue zu ersetzen und Entwicklungsmöglichkeiten auszuschließen. Zudem gehe es um sehr hohe Kosten für die Kommunen. Darüber gebe es seit Jahren Gespräche mit dem Wirtschaftsministerium, zu vielen Projekten allerdings, auch im Zusammenhang mit der Planungsgeschwindigkeit der Deutschen Bahn, noch keine Lösungen.

Zur Zusammenarbeit mit Dänemark stellt Herr Keller heraus, es existiere bereits ein guter Austausch, der zu verstetigen und in eine Organisationsform zu gießen sei. Dies betreffe zum Beispiel den Arbeitsmarkt und die touristische Ebene oder INTERREG-Projekte.

STRING Megaregion, Thomas Becker, Direktor

Thomas Becker, Direktor von STRING, trägt auf Englisch vor, die Fehmarnbeltquerung dürfe nicht wie das Beispiel Dover-Calais enden dürfe. Es bestehe das Risiko, dass die Region zu einem reinen Transportkorridor für die Megametropolen gerate. Die industrielle Entwicklung und der Wohlstand der Region hingen von politischen Entscheidungen ab.

Er empfiehlt, dem Projekt Fehmarnbelttunnel einen Namen zu geben („You have to name it to stage it“). Eine besondere Chance liege darin, Verkehr grün zu denken. Diesellastwagen hätten keine Zukunft mehr. In der langfristigen Perspektive müsse der Schiene eine deutliche Präferenz eingeräumt werden. Der Bahnverkehr sei viel effizienter, ökologischer und auch ökonomisch vorteilhaft, wenn er richtig organisiert werde.

Herr Becker geht darauf ein, in Dänemark herrsche das Gefühl vor, Deutschland sei nicht wirklich an einem Zusammenwachsen der Region interessiert. Dänische Thinktanks dächten viel darüber nach, wie Norddeutschland dazu zu bewegen sei, sich tatsächlich industriepolitisch für Dänemark zu interessieren, sodass die Region am Fehmarnbelt aus sich selbst heraus eine „Powerbank“ werden und zwischen den Metropolen bestehen könne. Dieses Gefühl, das insbesondere in Kopenhagen vorherrsche, zur Kenntnis zu nehmen, sei sehr wichtig und damit umzugehen eine politische Aufgabe, um einem auf dänischer Seite ernsthaft vorhandenen Interesse entgegenzukommen.

Abschließend stellt Herr Becker fest, dass die Region ein großes Wachstumspotenzial habe und sich eigne, den Rest Europas mit Energie zu versorgen. Potenziell werde die Region in einigen Jahrzehnten „unvorstellbar reich“ sein.

Fehmarnbelt Business Council (FBBC),

Nina Stappenbeck, FBBC Manager

[Umdruck 20/1315](#)

Frau Stappenbeck, Managerin beim Fehmarnbelt Business Council (FBBC), bedauert, dass der FBBC-Vorsitzende, Herr Dr. Probst, kurzfristig an der Teilnahme verhindert gewesen sei. Sie stellt die Arbeit des Zusammenschlusses FBBC vor. 2022 habe der FBBC anlässlich seines 15-jährigen Bestehens eine Vision der Region, in der 10 Millionen Menschen lebten und arbeiteten, visualisiert; Frau Stappenbeck verweist auf eine als Tischvorlage verteilte Grafik (siehe Anlage 1). Über den Bau des Tunnels hinaus seien die Straßen- und Schienenanbindung der Region, insbesondere auch die Fertigstellung des Fehmarnsundtunnels zentral. Für den FBBC gehörten darüber hinaus weitere Projekte berücksichtigt; Frau Stappenbeck trägt die Schwerpunkte der Stellungnahme, [Umdruck 20/1315](#), vor.

IHK Schleswig-Holstein / IHK zu Lübeck,

Rüdiger Schacht, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK zu Lübeck,

Manfred Braatz, Referent

[Umdruck 20/1380](#)

Herr Schacht berichtet als Federführer Logistik und Verkehr der IHK Schleswig-Holstein. Er blickt auf die Entwicklung einer gemeinsamen Einschätzung der drei Kammern der IHK zurück, die nicht immer einheitlich gewesen sei. Die Befürchtung sei gewesen, dass durch die Feste Fehmarnbeltquerung die Jütlandroute ins Hintertreffen geraten könnte. Spätestens seit Abschluss des Staatsvertrages 2008/2009 befürworteten alle drei schleswig-holsteinischen Kammern das Projekt eindeutig.

Eine besondere Chance liege darin, die „Triangel“ mit Infrastruktur zu beleben, die sich durch eine zweite leistungsfähige Verbindung in Form der Fehmarnbeltquerung nach Dänemark ergebe, nämlich von Hamburg Richtung Lübeck in Richtung Kopenhagen und zusätzlich über Flensburg und Odense nach Dänemark. Damit das Projekt für das gesamte Land zum Erfolg werde, seien klassische Infrastrukturprojekte notwendig. Herr Schacht erwähnt diesbezüglich die Hinterlandanbindung, die Sundquerung, die A 20 mit Elbquerung und die Bahnstrecke Lübeck–Hamburg mit der S 4. Zu verkehrlichen Maßnahmen innerhalb des Landes habe die

IHK Schleswig-Holstein 2022 ein umfangreiches Werk vorgelegt, das er zur Lektüre empfehle (Broschüre „Verkehr & Mobilität – jetzt und in Zukunft. Positionen und Forderungen“).

Chancen ergäben sich durch neue Perspektiven im Regionalverkehr, indem sich Fahrzeiten innerhalb der Region zum Teil sehr deutlich reduzieren könnten und der Schienenpersonennahverkehr künftig auch Dänemark umfassen könnte. Um das leichtere Arbeiten auf der jeweils anderen Seite der Grenze zu ermöglichen, gebe es weiterhin Regelungs- und Flexibilisierungsbedarfe. Potenziell werde sich auch das Denken der Menschen ändern. In diesem Sinne gelte es, das Thema kulturelle Zusammenarbeit in der Region noch mehr in den Fokus zu nehmen und Sprachbarrieren abzubauen sowie die Hochschulzusammenarbeit zu fördern. Herr Schacht macht Ausführungen zu beispielhaften Projekten deutsch-dänischer Zusammenarbeit an der Technischen Hochschule Lübeck.

Herr Braatz ergänzt aus der Perspektive der Hansebelt-Region, mit der Festen Fehmarnbeltquerung sei nicht nur eine noch engere Handelsverbindung zu Dänemark zu erwarten. Es werde eine deutlich leistungsfähigere zweigleisige, elektrifizierte Schienenanbindung nach Dänemark geben, und es stehe zu erwarten, dass der Hansebelt stärker in den internationalen Fernverkehr eingebunden werde. Für Ostholstein zeichne sich auch vor dem Hintergrund der Mobilitätswende die Chance ab, dass Feriengäste mit dem Zug in die Region kommen würden. Die Bahnstrecke werde ein „großes Rückgrat“ für den Tourismus sein.

Durch die bessere Anbindung werde die gesamte Hansebelt-Region attraktiver als bisher. Schon jetzt sei zu bemerken, dass Firmen, die mit Skandinavien zusammenarbeiteten, sich einen neuen Standort in der Hansebelt-Region suchten. Um einen Vorteil aus der Situation ziehen und aktiv eine Entwicklung einleiten zu können, seien neben der Mobilität auch Gewerbe und Wohnen mitzudenken. Zur Ansiedlung von Unternehmen brauche es vor allen Dingen Fläche. Dabei gelte es auszunutzen, dass Autobahn und Schiene direkt nebeneinanderlägen. Firmen die jenseits des LKW-Transports erreichbar sein wollten, auch hinsichtlich des Arbeitswegs für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, suchten solche Standorte.

Das Regionalmanagement im Hansebelt kümmere sich darum, Gewerbeflächenbedarfe und Potenzialflächen für die kommenden Jahre zu identifizieren. Diese Bemühungen müssten die Landesplanung und die Landespolitik zu unterstützen, so Herr Braatz.

* * *

Abgeordnete Nitsch hebt hervor, dass der SSW seit Jahrzehnten in der Region ehrenamtlich engagiert sei. Es freue sie, dass erkannt werde, dass die Chancen nicht nur für die Fehmarnbeltregion in einer vertieften Zusammenarbeit mit Skandinavien lägen. Die ehemals kritische Haltung des SSW zu dem Projekt der Festen Fehmarnbeltquerung habe sich gewandelt. Zunächst hätten Befürchtungen bestanden, Jütland würde durch die neue Verbindung abgeschnitten

Abgeordnete Nitsch streicht die Bedeutung der Nachbarschaftssprache heraus. In den 25 Jahren deutsch-dänischer Zusammenarbeit sei es üblich gewesen, bei grenzüberschreitenden Treffen Simultanübersetzer für Deutsch und Dänisch einzusetzen, statt auf Englisch zurückzugreifen.

Abgeordneter Dr. Garg äußert, dass er vom Projekt der Festen Fehmarnbeltquerung und eines Zusammenwachsens der Grenzregionen schon seit Mitte der 1990er-Jahre begeistert sei. Er plädiere dafür, neben Deutsch und Dänisch auch Englisch als wichtiges Verständigungsmittel, möglicherweise sogar als zweite Amtssprache, anzuerkennen. Gerade für die Fachkräftegewinnung und die Zusammenarbeit mit dem skandinavischen Raum liege hier eine große Chance. Ihm sei bewusst, dass es sich um eine grundsätzliche kulturelle Frage handle. Er gehe davon aus, dass sich ganz neue Welten erschließen, wo Zwei- oder auch Dreisprachigkeit ermöglicht würde.

Minister Madsen stimmt zu, es sei richtig, den Fokus auch auf Englisch zu legen. Es falle ihm schwer zu sagen, dass der Fokus nicht so sehr auf Dänisch gelegt werden sollte, doch angesichts des Fachkräftemangels werde Dänisch, selbst wenn alle es gut sprächen, nicht reichen. Zugleich dürften Deutschkenntnisse nicht Voraussetzung sein, um Fachkräfte aus fernen Ländern zuziehen zu lassen.

Herr Dr. Keller meint, um sich um die Nachbarschaft zu kümmern, seien Deutsch- und Dänischkenntnisse weiterhin wichtig. Englisch sei ein Tool, aber für alles Weitergehende wie Sport und Schule, brauche es auch Deutsch und Dänisch.

Abgeordneter Knöfler hebt die Bedeutung des Dänischunterrichts in Deutschland und grenzüberschreitenden Austauschs, etwa durch Praktika, hervor. Sowohl in Deutschland, aber besonders auch in Dänemark, gelte es Mindsets zu stärken, die den Schritt über die Grenze

mental erleichterten. Auf deutscher und dänischer Seite sei die Motivation für gemeinsame Unternehmungen und Projekte zum Teil unterschiedlich stark ausgeprägt.

Herr Schacht betont die Bedeutung des Themas grenzüberschreitende Berufsausbildung. Ein entsprechender Austausch sei für beide Seiten sinnvoll und bringe die Region zusammen. Auch für die Zusammenarbeit der Hochschulen empfehle er der Landesregierung, diese noch einmal in den Fokus zu nehmen, da zu hören sei, dass Fördermittel mitunter nicht im benötigten Umfang zur Verfügung stünden.

Thomas Becker geht darauf ein, Sprache bedeute Identität, und ein übergroßer Einfluss des Angelsächsischen könne eine kulturelle Gefahr darstellen, derer sich alle bewusst sein müssten. Es handele sich einerseits um ein Tool, bestätigt er, andererseits auch um ein Mittel, Prioritäten zu setzen. Deutschland und Dänemark könnten kulturell selbstbewusst auftreten und ihre Sprachen wichtig nehmen.

Abgeordneter Brandt nimmt Bezug auf das Chancenpapier des Dialogforums, mit der Frage, ob auch Visionen bis 2035 in der Diskussion seien. Er erkundigt sich nach Ideen des Dialogforums zur Sprachausbildung in Deutsch und Dänisch oder auch zu gemeinsamen Studiengängen oder Berufsschullehrgängen auf Englisch.

Abgeordnete Nitsch führt aus, im Rahmen der Zusammenarbeit im Bereich Sønderjylland-Schleswig habe das Land 150.000 Euro für die Pendlerberatung zur Verfügung gestellt. Die Kreise stellten einen Anteil von 30.000 Euro im Jahr. Dort gebe es viele INTERREG-Projekte und ein langjähriges Nachdenken über Barrieren in der deutsch-dänischen Zusammenarbeit im Bereich Berufsausbildung. Sie werbe für einen intensiven Erfahrungsaustausch zwischen den Grenzregionen. Der SSW erwarte, dass die Landesregierung in beide Regionen gleichermaßen investiere. 150.000 Euro für die Pendlerberatung insgesamt seien nicht genug, um einen neuen Arbeitsmarkt zu entwickeln.

Herr Dr. Jessen betont, dass sich das Dialogforum die um die deutsch-dänische Nachbarschaft kümmere. Es bestehe die Bereitschaft, aus den Erfahrungen der Region um Flensburg zu lernen, doch seien diese nicht eins zu eins übertragbar, insofern als der Grenzübertritt dort kostenlos sei, während hier viel Geld dafür gezahlt werden müsse. Der Skepsis im Umgang der Nachbarn miteinander lasse sich am besten begegnen, indem Bürgerinnen und Bürger

einbezogen würden und die Chance zur Mitgestaltung erhielten. Hierin liege die „geniale Arbeit“ des Projektbeirats. Gute Nachbarschaft brauche es in der Tat nicht nur im Bereich der Wirtschaft, sondern etwa auch durch gemeinsame Sportveranstaltungen.

Abgeordnete Nitsch fragt den Wirtschaftsminister, in welchen Prioritäten für die verschiedenen Bereiche aussähen und inwiefern daran interministeriell gearbeitet werde. – Minister Madsen bestätigt, dass viele Ministerien betroffen seien und es einen interministeriellen Arbeitskreis gebe. Dieser habe über längere Zeit im Zusammenhang mit den Planungsabständen nicht getagt. Er werde, da es in der nächsten Etappe um die Nutzung der Potenziale gehe, wieder tagen.

Abgeordnete Nitsch stellt fest, das Chancenpapier des Dialogforums ([Umdruck 20/1221](#)) bilde eine gute Leitlinie für unterschiedliche Bereiche, was auf welcher Ebene getan werden könne. Insgesamt sei eine viel stärkere Beschleunigung als bisher notwendig, nicht nur beim Thema Infrastruktur, sondern auch bei sogenannten weichen Faktoren, deren Vernachlässigung zum Problem für die Region werden könne.

Abgeordneter Hölck schildert, in Lolland sei der Öffentlichkeit schon vor sechs Jahren für jeden vom Projekt der Festen Fehmarnbeltquerung betroffenen Ort dargestellt worden, welche Entwicklungen und Ansiedlungen im Zuge dessen geplant seien. Dies verdeutliche die andere Herangehensweise der dänischen Seite an das Projekt, im Unterschied zu den Diskussionen, die in Ostholstein geführt worden seien. Er sei sehr dankbar für das Chancenpapier des Dialogforums, doch gebe es bisher keine Konkretisierung für die einzelnen Orte, was sich durch die neue Trasse entwickeln könne und werde. Er gehe davon aus, dass entsprechende Konkretisierungen für die weitere Akzeptanz des Projekts wichtig seien. Abgeordneter Hölck bezeichnet sich als Befürworter des Projekts und nennt es historisch im Hinblick auf das Zusammenwachsen Europas. Schleswig-Holstein ebenso wie Hamburg verkauften das Projekt insgesamt unter Wert. Die besonderen Chancen für die Region und den Frieden in Europas würden nicht ausreichend herausgestellt.

Herr Dr. Jessen bemerkt, dass es schwierig sei, Prioritäten zu bestimmen, weil das Jahr 2029 vor der Tür stehe, als wäre es morgen. Die verschiedenen Ansätze müssten parallel verfolgt werden. Sehr wichtig sei, dass die riesigen Bauvorhaben zukunftsfähig sein müssten, sodass beispielsweise kein Brückenbauwerk ohne Radweg entstehen dürfen.

Herr Keller pflichtet Herrn Dr. Jessen bei: Der Abstimmungsprozess der verschiedenen Pläne müsse immer die zukunftsweisende Perspektive in Richtung Mobilitätswende enthalten. Es dürfe nicht zu Entwicklungen kommen, die in dieser Hinsicht auf Jahrzehnte hinaus den Weg verbauten. Herr Keller geht darauf ein, dass bei den vielen parallel ablaufenden Prozessen Fehlentwicklungen entgegengesteuert werden müsse. Auf sehr engem Raum würden sehr viele neue Infrastrukturen geschaffen, die einen massiven Eingriff für die Region bedeuteten. Von der Regionalplanung müssten sie aufeinander abgestimmt werden. Aktuell sei nicht bekannt, was in den Regionalplanentwürfen stehe. Deutsche Bahn und TenneT planten ihre Trassen. Seit zehn Jahren laufe der Planungsprozess mit der Deutschen Bahn, jedoch sei das Planfeststellungsverfahren bis heute nicht erreicht.

Auch im Dialog mit der Landesplanung müsse, bevor der formelle Prozess starte, die Möglichkeit eingeräumt werden, Dinge gemeinsam voranzutreiben. Wollten Kreis und Gemeinden Entwicklungsmöglichkeiten bekommen, müssten Abstimmungen und Beratungen möglich sein. Aus seiner Sicht reiche es nicht aus, so Herr Keller, dass Kommunen und Kreise hinterher die Entwürfe vorgelegt bekämen, um ihre abzugeben, ohne Möglichkeit, Überlegungen in die Pläne miteinzubringen. Stattdessen müsse ein Dialog auf Augenhöhe mit der Landesplanung stattfinden und der Blick gemeinsam in die Zukunft gerichtet werden. Daneben sei es überlegenswert, die Gremien zu reorganisieren. Es gebe zu viele Interessenlagen, die parallel liefen. Gut funktioniere es mit dem Fehmarnbelt-Komitee, das mit seinem bürgerlichen Engagement viel beitragen könne; da seien die Kommunen aber kaum eingebunden.

Herr Braatz unterstützt Herrn Keller und Herrn Dr. Jessen in Bezug auf das Thema der Priorisierung, dahin gehend, dass das Dringende bei der Aufgabenplanung der Regionalplan sei. Im Sommer dieses Jahres sollten die ersten Regionalplankonferenzen stattfinden. Dabei sei das Ziel ausgegeben, sukzessive den Flächenverbrauch zu mindern. Er gehe davon aus, dass der jetzige Regionalplan einer der letzten sein werde, mit dem noch viel neue Fläche auszuweisen sein werde. Für die Zukunft der Region sei der Regionalplan damit essenziell wichtig.

Entwicklungen, die gewünscht seien, müssten aktiv gefördert werden, bekräftigt Herr Braatz. Das Regionalmanagement im Hansebelt sei angehalten eine Gewerbeflächenbedarfsprognose zu erstellen, damit eine Chance bestehe, dass Flächen im Regionalplan ausgewiesen würden. Mit Gutachtern werde zurückgeblickt, was früher gemacht worden sei, um auf Grundlage des Vergangenen die Zukunft fortzuschreiben. Im Moment behelfe man sich mit Prozentzahlen, ohne zu wissen, was komme. Es bestehe nicht die Möglichkeit, den Blick auf Chancen

zu richten, die sich nutzen ließen, um aktiv nach vorn zu gehen. Im Gegensatz dazu sei Dänemark chancenorientiert. Dort würden einfach große Gewerbeflächen ausgewiesen, ohne dass dort vorher jemals etwas passiert sei, also einfach gehandelt. Diese Herangehensweise müsse, wenn der neue Regionalplan zur Finalisierung komme, beleuchtet werden.

Abgeordneter Dr. Garg stellt die Position heraus, es sei, um die Chancen tatsächlich zu nutzen, eine gewisse Flexibilität bei der Flächennutzung notwendig. – Minister Madsen stimmt zu, auch er halte eine flexible Flächennutzung für absolut richtig. Überregionale Gewerbegebiete würden geplant und das Wirtschaftsministerium sei in engem Austausch mit dem Innenministerium. Ein kluger Ansatz sei es einerseits, Fehmarn als Ort wahrzunehmen, zu dem die Menschen aufgrund der wertvollen Natur kämen. Andererseits brauche das Wirtschaften faire Chancen. Hinsichtlich einer guten Kommunikation schätze er die bestehenden Gremien. Er wünsche sich, dass nicht allein über Infrastrukturen diskutiert werde, sondern Visionen entwickelt würden, wo Schleswig-Holstein und Fehmarn 2035 stünden.

Abgeordneter Dr. Garg bittet um einen Zeitplan im Hinblick auf die Realisierung der Fehmarnsundquerung. Es sei wichtig, dass der in diesem Zusammenhang immer wieder befürchtete Flaschenhals nicht entstehe. – Minister Madsen nimmt diesbezüglich auf Gespräche mit der Deutschen Bahn Bezug, in denen er immer wieder um einen genauen Plan hinsichtlich des ersten Spatenstichs gebeten habe. Er habe ihn bis heute nicht erhalten. Laut der Deutschen Bahn ließen sich durch ein Partnerschaftsmodell 1,5 Jahre aufholen, indem stärker mit den Firmen zusammengeplant werde, statt das übliche Nacheinander von Planung, Auslegung und Ausschreibung zu praktizieren. Gleichzeitig werde in Deutschland über die Elektrifizierung der Brücke als Plan B diskutiert. Von der Deutschen Bahn als zentralem Akteur wünsche er sich mehr Transparenz, etwa wenn es um die Zeiten gehe, wann welche Baustellen im Bereich der Straße und der Schiene geplant seien. Es brauche mehr Abstimmung, und auch Bürgerinnen und Bürger benötigten Vorabinformationen, um Verunsicherung entgegenzuwirken.

Herr Becker empfiehlt Schleswig-Holstein, der dänischen Regierung und der schwedischen Regierung zu signalisieren, dass es sehr gut sei, dass der Fehmarnbelttunnel nun gebaut werde, aber dass daraufhin auch der weitere Verkehrsfluss über Kopenhagen funktionieren müsse, sobald die Fehmarnbeltquerung eröffnet sein werde. Für die Politik in Kopenhagen habe der Kattegat Priorität gegenüber dem Sund. Für Schweden gelte es zu realisieren, dass das Land eine offene und entgegenkommende Haltung einnehmen müsse, wenn die Verbindung über den Sund gewollt sei.

Abgeordneter Brandt fragt Herrn Becker, ob sich die Forderung zu mehr gemeinsamen Projekten in der Region an die nationale Ebene im Hinblick auf ein nationales oder europäisches Projekt richte oder ob die Idee sei, dass die schleswig-holsteinische und die dänische Regierung gemeinsam Vorschläge nach Berlin tragen könnten. Er halte den Weg einer engeren Zusammenarbeit zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark für denkbar, um die gemeinsamen Interessen voranzubringen. Er bitte um Beispiele, welche Entwicklungsregionen in Dänemark vermehrt an das Schienennetz angeschlossen würden.

Herr Becker hebt noch einmal hervor, dass er Deutschland, Dänemark und Schweden meine, wenn er über die Region spreche und von großen kulturellen Ähnlichkeiten ausgehe. Dazu gehöre auch die Orientierung an einer nachhaltigen Entwicklung der Gesellschaft. Er wende sich nicht ermahmend an die Abgeordneten, sondern weise auf die Chancen hin, eine sehr wohlhabende, auf alternative Energien gegründete Region zu entwickeln, für die der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung einen Gamechanger darstelle.

Herr Becker nennt es eine gewisse Herausforderung, mit dem Verkehrsministerium in Berlin zusammenzuarbeiten, und empfiehlt Schleswig-Holstein für die entsprechenden Verhandlungen, den Gütertransport auf der Schiene zu priorisieren. Es gehe nicht darum, Marktmechanismen zu begünstigen, über die der Transport auf der Schiene für Unternehmen attraktiver werde, sondern es sei eine Frage des politischen Willens, zu erklären, dass der LKW-Transport in Europa schlicht nicht nachhaltig und ökonomisch sinnvoll sei. Er halte den politischen Einfluss für groß und sei überzeugt davon, dass an dieser Stelle ein Wandel, gegebenenfalls gemeinsam mit der dänischen Seite, gelingen könne. – Minister Madsen merkt an, der Bundesverkehrsminister setze sich tatsächlich entschieden für den Güterverkehr auf der Schiene ein.

Abgeordneter Knöfler stellt heraus, dass beispielsweise Transportverkehre und Zugverkehre in Skandinavien keinesfalls besser als in Deutschland seien. Wenn die Verbindung in die Realität umgesetzt und mehr Transporte auf die Schiene gebracht würden, stehe das schwedische Schienennetz vor einem Problem. Die Probleme in den Nachbarländern seien ähnlich gelagert und es gelte, daran zu arbeiten.

Herr Schacht erwähnt, dass die IHK angeregt habe, einen „Railcoach“ zu berufen, der Unternehmen neutral berate, die mit ihren Gütern auf die Schiene wollten. Die IHK plädiere dafür, eine entsprechende Institution zu schaffen, um die verkehrspolitische Zielrichtung zu forcieren.

Herr Becker berichtet, dass das Netzwerk STRING, dem Schleswig-Holstein als zahlendes Mitglied angehöre, ein Gutachten bei Sweco in Auftrag gegeben habe, inwiefern der Tunnel ein Gamechanger für die Infrastruktur der Region sein könne. Ein Ergebnis sei, dass der Transport von Gütern auf der Schiene in den letzten vier Jahren um zehn bis 30 Prozent zurückgegangen sei. Die Gründe seien Kapazitätsbeschränkungen, ein limitierter Infrastrukturzugang und Mängel bei den Bahnhöfen und Fahrplanservices sowie technische Einschränkungen etwa hinsichtlich der Zuglängen. Ein weiteres großes Problem bilde die mangelnde Verfügbarkeit von Lokpersonal und fehlende Pünktlichkeit der Züge. Herr Becker wirft die Frage auf, ob eine Privatisierung des Gütertransports auf der Schiene durch den Tunnel denkbar sei und gegenüber dem Lkw-Transport subventioniert werden könnte.

Herr Dr. Jessen verbindet das Thema Güterverkehr bei der Bahn mit der Lärmproblematik, die Anwohner der Bahnstrecken empfinden. Somit hänge die verkehrliche Entwicklung auch davon ab, dass die Güterzüge leiser würden, indem Bremsen geändert und spezielle Schwellen verwendet würden.

Abgeordnete Waldeck betont die Unterstützung für das Thema Güterverkehr seitens der grünen Fraktion. Eines der ganz großen Potenziale des Fehmarnbelttunnels liege im Güterverkehr. Bezüglich einer klaren Priorisierung wünsche sie sich konkrete Vorschläge etwa dazu, wie wichtig direkte Gleisanschlüsse seien, sodass das Schienennetz einfach vom Unternehmen aus genutzt werden könnte. – Auch Abgeordneter Brandt bittet um Vorschläge, wie Gewerbegebiete so zu planen wären, dass sie direkt an das Schienennetz angebunden würden.

Herr Keller geht diesbezüglich noch einmal darauf ein, dass es für die Kommunen sehr mühevoll sei, gegenüber der Landesplanung mit Anregungen durchzudringen. Der Flächenverbrauch werde rückblickend erhoben und auf der Grundlage der Bedarf ermittelt. Das gelinge nur, indem Gutachten in Auftrag gegeben würden und ein Büro Berechnungen bezüglich geeigneter Standort und möglicher Synergien von Wohnen, Gewerbe und verkehrliche Anbindung durchführe. Insgesamt ergäben sich mehr Flächen als angemeldet werden könnten. Es gelte Prioritäten zu setzen, indem versucht werde, interkommunale Partnerschaften zu bilden und die Chance auf Berücksichtigung der Flächen seitens der Landesplanung zu erhöhen.

Herr Schacht ergänzt hinsichtlich der Frage der Abgeordneten Waldeck und Brandt, dass es gut sei, wenn Autobahn und Schiene nebeneinanderlägen, es aber nicht für jedes Gewerbegebiet einen Gleisanschluss brauche, so wie es früher einmal gewesen sei. Das Stichwort

laute hier „kombinierter Verkehr“. Naheliegende Terminals seien für den kombinierten Verkehr anzubinden, während Einzelwagenverkehr ökonomisch nicht immer sinnvoll sei. Auf der langen Strecke gelte es hingegen, immer mehr Güter auf die Schiene zu bekommen. Die bisherigen Terminals – Neumünster, Lübeck – reichten für das Land nicht aus.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Garg zur Leistungsfähigkeit des Lübecker Bahnhofs antwortet der Minister, dass das Schienennetz in Schleswig-Holstein nicht entsprechend den Herausforderungen der nächsten Jahre ausgebaut sei. Es brauche mehr Regionalisierungsmittel, und perspektivisch müsse das Land mehr Geld zur Verfügung stellen. Es handele sich um enorme Summen. Das Schienennetz sei in Teilen in einem „desolaten Zustand“ und zu eng geschnitten für die Anzahl der darauf verkehrenden Züge. Dabei seien die Auswirkungen des Deutschlandtickets noch nicht absehbar, und immer mehr Firmen machten sich den Ansatz „mehr Schiene“ zu eigen. Angesichts dieser Gesamtsituation hege er keine Vision hinsichtlich des Lübecker Hauptbahnhofs.

Herr Schacht merkt an, es habe vor Jahren einen Stresstest in Bezug auf den Lübecker Bahnhof gegeben, der positiv ausgefallen sei, aber dem traue er nicht ganz. Werde einbezogen, dass der Schienenpersonenverkehr in Zukunft noch gefördert werden solle und die Takte enger würden, werde der Lübecker Hauptbahnhof Schwierigkeiten bekommen, auch noch den Güterverkehr durchzubinden. Ein besonderer Engpass werde sich zwischen Lübeck und Bad Schwartau ergeben, da dort alle Züge Richtung Kiel, Richtung Travemünde, Lübecker Hafen, Puttgarden und Dänemark führen. Spätestens wenn die Feste Fehmarnbeltquerung fertiggestellt werde, werde hier ein echter Engpass entstehen. Die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung sei derzeit nur in Richtung Süden geplant. Wenn eine Hauptverkehrsachse von Norden her komme, sei dies die falsche Richtung, das bedeute, dass Züge, die vom Lübecker Hafen aus Richtung Norden die Feste Fehmarnbeltquerung nutzen wollten, im Lübecker Hafen die Lok umspannen müssten, um wieder nach Norden rauszufahren. Dies erscheine nicht zukunftsgerichtet, sodass es die Idee gebe, auch den Lübecker Hafen mit einer Kurve Richtung Norden anzubinden.

Abgeordneter Knöfler artikuliert, er freue sich über dieses Fachgespräch und hege den Wunsch, wiederholt so zusammenzukommen, damit Abgeordnete über die Presseberichterstattung hinaus Informationen über neuere Entwicklungen erhielten. Er danke insbesondere dem Projektbeirat dafür, lokale Interessen stets mit in den Prozess eingebracht zu haben.

Spätestens mit dem höchstrichterlichen Beschluss, dass die Feste Fehmarnbeltquerung gebaut werde, sei der Punkt erreicht, die Chancen des Projekts zu thematisieren. Zur positiven Begleitung des Prozesses gehörten Diskussionen über Gewerbeflächenmanagement genauso wie Wohnbauentwicklung und der Fokus auf Entwicklungsmöglichkeiten für Orte, die durch die Umsetzung des Großprojekts besonders belastet seien. Eine bessere Anbindung des Nordens Schleswig-Holsteins durch das Projekt sei nicht unbedingt gegeben, beispielsweise im Hinblick auf Neustadt. Um die Menschen als Region mitzunehmen, gelte es noch reichlich Ideen und Potenziale zu entwickeln, sodass nicht einfach ein Transportkorridor wie in Dover–Calais entstehe.

Abgeordneter Hein nennt das Projekt Feste Fehmarnbeltquerung fantastisch. Er lobt den „dänischen Pragmatismus“, während er das langsamere Fortschreiten auf deutscher Seite bedauere. Mit Blick auf die verkehrliche Infrastruktur Richtung Hamburg und darüber hinaus stellt Abgeordneter Hein fest, dass ein gemeinsames Ziel der Ostküste und der Westküste neben der Schiene auch die Straße betreffe, insbesondere die A 20.

HanseBelt e. V.,

Dr. Astrid Bednarski

[Umdruck 20/1327](#)

Frau Dr. Bednarski, Vorstandsvorsitzende des HanseBelt e. V., stellt die 2010 gegründete Unternehmerinitiative einschließlich Kooperationspartnerschaften kurz vor, die dazu dienen, die Wirtschaftsregion HanseBelt wirtschaftlich voranzubringen. Die Chancen seien eindeutig in der „einmaligen Lagegunst“ des HanseBelt zu sehen. Dessen landschaftliche Schönheit einschließlich der Nähe zu europäischen Metropolen eigneten sich, um mehr Arbeitskräfte anzuziehen. Dieses Ziel beinhalte zugleich die größte Herausforderung. Gemeinsam mit dem Regionalmanagement würden Werbestrategien entwickelt, um den HanseBelt über Hamburg hinaus bekannter zu machen.

Gerade auch in der Nachbarschaft zu Dänemark liege die Chance, sich als besonders nachhaltige, grüne Region hervorzutun. Die Arbeitsgemeinschaft habe eine Marketingkampagne aufgesetzt, die Guerillamarketing für den HanseBelt mache, indem sie versuche, Fachkräfte und weitere Arbeitskräfte aus anderen Bundesländern und dem Ausland über deren Hobbys auf den HanseBelt aufmerksam zu machen. Es seien professionelle Videos gedreht worden,

die unterschwellig Werbung für den HanseBelt machten, etwa über Kitesurfing, Fliegenfischen oder Reiten. Die Videos seien sehr erfolgreich.

Gemeinsam mit dem Regionalmanagement sei eine Storytellerin engagiert worden, die soziale Kanäle bespiele. Erfolgsgeschichten aus dem HanseBelt würden beispielsweise aus Sicht von Unternehmerinnen oder Arbeitnehmern erzählt. Frau Dr. Bednarski geht auf Messungen der IHK zur Bekanntheit des Begriffs „HanseBelt“ ein. Es sei eine positive Entwicklung zu verzeichnen. In Wirtschaft und Politik sei der Begriff mittlerweile bekannt und in der Bevölkerung immerhin bekannter als noch vor ein paar Jahren.

Sehr wichtige Themen, um Arbeitskräfte in die Region zu ziehen, seien bezahlbarer Wohnraum und ganztägige Kinderbetreuung. Durch eine flächendeckende Umsetzung des Rechtsanspruches auf Ganztagsbetreuung in der Region ließen sich bis zu 25 Prozent des Arbeitskräftebedarfs in der Region decken, sei die Auskunft des Chefs der Arbeitsagentur zu Lübeck vor einiger Zeit gewesen. Die Region habe aufgrund der guten Hochschullandschaft und Nähe zu Dänemark das Potenzial, dass sich Gründer ansiedelten. Oftmals handele es sich dabei um junge Menschen, für die die Qualität der Bildungsinfrastruktur ausschlaggebend sein könne. Es gehe um die Kompetenzen, durch die Kinder optimal auf die Zukunft vorbereitet würden. Der Verein plädiere dafür, Schule und Wirtschaft intensiver zusammenzubringen und mehr Möglichkeiten für frühzeitige Berufsbildung zu schaffen. In dem Zusammenhang lasse sich auch verstärkt für die duale Ausbildung werben, sodass weniger junge Menschen ein Studium begönnen und hohe Studienabbrecherquoten gesenkt würden. Hätten junge Menschen sich im Leben erst einmal falsch orientiert, gingen für den Arbeitsmarkt wichtige Jahre in der beruflichen Biografie verloren.

Frau Dr. Bednarski geht auf die gute wirtschaftliche Entwicklung ein, die das benachbarte Lolland-Falster in den letzten Jahren genommen habe und dass dort herausragendes Engagement zu spüren sei. Sie beziehe sich sowohl auf Ansiedlungen, Baumaßnahmen als auch auf die gesamtgesellschaftliche Entwicklung. Um die Region auch auf deutscher Seite attraktiver zu gestalten, sei über die benötigten Infrastrukturen hinaus das „große Ganze“ zu denken. Dazu gehöre Sprache, die über die kommunikative Funktion hinaus einen Schlüssel zur Kultur und Bevölkerung eines Landes biete; Integration funktioniere über Sprache. Dänisch sei diesbezüglich in der Region ein entscheidender Faktor, während Englisch nicht ausreiche, um sich mit der Gegend zu identifizieren. Frau Dr. Bednarski äußert die Meinung, dass in jedem Bundesland, das an ein Nachbarland angrenze, dessen Sprache ein Pflichtfach sein müsste. Im

Übrigen plädiere sie auch für eine viel stärkere Einbindung der englischen Sprache in den Alltag der Bevölkerung.

Unternehmensverband Ostholstein-Plön e. V.,

Hannes Wendroth

[Umdruck 20/1144](#)

Herr Wendroth, Geschäftsführer des Unternehmensverbands Ostholstein-Plön, fasst die Inhalte der Stellungnahme, [Umdruck 20/1144](#) zusammen und betont, der darin enthaltene Appell richte sich an die Landespolitik insgesamt, die verschiedenen Fraktionen ebenso wie die Landesregierung. Herr Wendroth umreißt, auch im Hinblick auf aktuelle Diskussionen, ob die Bäderbahn wieder fahren solle, dass insbesondere hinsichtlich einer besseren Kommunikation mit den Akteuren vor Ort noch viel mehr getan werden könnte. Wenn in all die Überlegungen zur Weiterentwicklung der Region auch noch das Schlagwort „Nationalpark“ eingebracht werde, mit dem gegebenenfalls Beschränkungen für den Tourismus und die Wirtschaft verbunden wären, so Herr Wendroth, fragten sich die Mitglieder des Unternehmensverbands und er als Geschäftsführer, wer hier eigentlich noch mit wem spreche.

Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH)

Dr. Hinrich Habeck

Herr Dr. Habeck, Geschäftsführer der WTSH (Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein), sieht in der Festen Fehmarnbeltquerung eine große Chance für Schleswig-Holstein, als Wirtschaftsstandort gut voranzukommen. Die WTSH habe sich vorgenommen, Dänemark stärker in den Fokus zu rücken. So sei unlängst eine Stelle bewilligt worden, die sich ausschließlich Dänemark widmen werde, Ansiedlung und Internationalisierung betreiben und Kontakt zu Institutionen aufnehmen werde, etwa dem Robotik-Cluster. Eine gute Vernetzungsarbeit und gemeinsame Veranstaltungen mit Dänemark seien das Ziel.

Durch die Feste Fehmarnbeltquerung stehe nicht nur der Weg in Richtung Jütland offen, sondern auch Lolland und Falster rückten sehr nahe. Darin liege für die gesamte Region Stormarn, Ostholstein und Lübeck die Chance, Teil der Metropolregion von Kopenhagen, Malmö und Hamburg zu sein. Davon lasse sich eine wesentliche Stärkung des Standorts erwarten.

Negativ falle auf, dass Gewerbe- und Industrieflächen in der Region Mangelware seien. Die Ansiedlungsanfragen, die die WTSH erreichten, ließen sich nur gemeinsam mit den Wirtschaftsförderern vor Ort und den Kommunen bearbeiten. Fünf bis zehn Ansiedlungsanfragen, die 20 bis 50 Hektar hätten haben wollen und vom Profil her sehr gut in die Region gepasst hätten, seien bisher ohne Flächen geblieben. Er bitte nachdrücklich darum, dass die Landesplanung es möglich mache, auch große Flächen für die Ansiedlungen zustande zu bringen.

* * *

Abgeordneter Kilian merkt, an Frau Dr. Bednarski gerichtet, an, dass diverse Modulprojekte an Schulen implementiert worden seien, um unter Schülerinnen und Schülern das unternehmerische Denken zu fördern. Ziel sei, dass jede Schülerin und jeder Schüler, die in Schleswig-Holstein eine Schule verließen, einmal eine Schülerfirma gegründet habe und dass Schulen mit örtlichen Unternehmen zusammenarbeiteten, um Gedanken unternehmerischer Verantwortung und Wege, sich selbstständig zu machen, in die Schulen zu tragen. Er sehe das Land auf einem guten Weg, insofern als gute Bildungspolitik nicht an der Abiturquote, sondern eher daran zu messen sei, wozu ein Schulabschluss befähige. Deswegen sei hier auch die duale Ausbildung stark präferiert.

Abgeordneter Dr. Garg ergänzt in Bezug auf Frau Dr. Bednarskis Stellungnahme, es bedürfe neben einer zuverlässigen und bedarfsgerechten Kinderbetreuung auch einer ebensolchen Betreuung hochbetagter Angehöriger. In Skandinavien sei diese fortschrittlicher und bedarfsgerechter organisiert.

Abgeordneter Kilian geht darauf ein, dass Herr Wendroth angemerkt habe, den geplanten Nationalpark Ostsee kritisch in Bezug auf wirtschaftliche Chancen der Region zu sehen. Er gehe davon aus, dass sich hier in der Region alle einig seien, was das Thema Gewässerschutz betreffe. Die Ostsee sei in keinem guten Zustand, und dagegen müsse etwas getan werden. Noch besser zu kommunizieren sei, welche Ziele mit der Einrichtung eines Nationalparks verbunden wären, so wie er – wenn er denn käme – ausgestaltet würde. Aus Sicht der Fraktion der CDU sei deutlich, dass es nicht darum gehe, touristische oder auch Freizeitaktivitäten zu beschränken, sodass der Naturraum nicht mehr genutzt werden könnte. Touristische und unternehmerische Aktivitäten, beispielsweise im Wassersport, müssten in die Planung eingebunden werden.

Abgeordneter Dr. Garg meint, er teile die Kritik an der politischen kommunikativen Leistung bezüglich des Nationalparks Ostsee. Es werde zugelassen, dass bei diesem Thema Unsicherheiten entstünden und nicht ausgeräumt würden.

Überrascht habe ihn, so Abgeordneter Dr. Garg, die Frage des Erhalts der Bäderbahn. Er könne sich an jahrelange Diskussionen über die Neutrassierung erinnern. Die Botschaft, dass es eine Option geben solle, die Bäderbahn zu erhalten, sei demgegenüber tatsächlich neu. Welcher ökonomische Mehrwert davon ausgehen sollte, sei ihm nicht bekannt. Er fragt Minister Madsen, wie belastbar „das Gerücht“ und wie weit der Prozess fortgeschritten sei, dass teilweise zwei Paralleltrassen geplant würden.

Minister Madsen antwortet, in der Tat sei geplant gewesen, die Schiene zurückzubauen. Das sei allerdings nicht mehr möglich, da es in dem Verfahren einen Bieter gebe. Allgemein sei es in Deutschland kompliziert, Schienen aus der Nutzung zu nehmen. Das Land habe nicht eigentlich Verhandlungen aufgenommen, sondern auf den Hinweis der Deutschen Bahn reagiert, dass es einen Bieter gebe. Die Deutsche Bahn habe dann erläutert, dass eine Möglichkeit tatsächlich sei, die Bäderbahn wieder zu nutzen. Da nicht sicher sei, dass es so komme, seien noch nicht alle beteiligten Akteure in den Gesprächsprozess eingebunden worden. Dieser sei ganz am Anfang, und weitere Informationen seien möglicherweise für Herbst 2023 zu erwarten.

Abgeordneter Dr. Garg fragt nach, ob die Planung in irgendeiner Weise die Neutrassierung beeinflusse. – Wirtschaftsminister Madsen verneint dies. Es sei ganz klar, dass keine Maßnahmen ergriffen würden, die den Zeitplan für die Umsetzung der Festen Fehmarnbeltquerung verzögerten.

Zu Herrn Dr. Habecks Bitte, für mehr Flächen in der Entwicklungsachse von Stormarn bis Fehmarn zu sorgen, merkt Abgeordneter Kilian an, dass die Diskussion in Schleswig-Holstein seit Jahren anhalte. Er halte es für ratsam, dass sich Politik und Wirtschaftsförderer zusammensetzten, um zu erörtern, wo in Schleswig-Holstein großflächigere Entwicklungen noch zu ermöglichen und zuzulassen seien. Mit den Regionalplänen immer nur den Status quo zu behandeln, helfe nicht in der Perspektive, dass sich Schleswig-Holstein zu einem Energiewendeland und klimaneutralen Industrieland entwickeln solle. Flächeneinsparziele seien im Koalitionsvertrag schon deutlich abgemildert worden, damit es nicht darauf hinauslaufe, lediglich

Strom zu produzieren und weiter durchzuleiten, statt die wirtschaftliche Entwicklung vor Ort im Sinne eines Unique Selling Points zu ermöglichen.

Abgeordneter Hölck bekräftigt, es würden enorme Flächen für die wirtschaftliche Entwicklung gebraucht. Gleichzeitig besage die Landesstrategie, dass der tägliche Flächenverbrauch von drei Hektar auf 1,3 Hektar im Jahr 2030 reduziert werden solle. Verschiedene Bereiche wie Wohnungsbau, wirtschaftliche Entwicklung und Landwirtschaft konkurrierten untereinander. Er wolle von Minister Madsen wissen, wie sich die Konflikte auflösen ließen, gleichzeitig Flächen für weitere Entwicklung auszuweisen und eine Reduzierung des Flächenverbrauchs bis 2030 zu erreichen.

Minister Madsen führt aus, dass sich brachliegende Flächen reaktivieren beziehungsweise revitalisieren und in eine bessere Art der Nutzung überführen ließen. Anfang Juni 2023 werde ein Gespräch mit dem Innenministerium dazu stattfinden, wie Flächen sinnvoll genutzt und zur Verfügung gestellt werden könnten. Minister Madsen stellt infrage, ob jede Kommune, wie es oft der Wunsch sei, ein eigenes Gewerbegebiet bräuchte. Sinnvollerweise täten sich mehrere Kommunen zusammen, um größere Industrie- und Gewerbeflächen zu ermöglichen. Es sei ärgerlich, wenn Ansiedlungen abgelehnt werden müssten, weil die Flächenerfordernisse zu groß seien. Ein wichtiger Aspekt sei indessen, dass es kommunale Flächen, Landesflächen, aber auch private Flächen gebe. Es gelte ein Stück weit zu koordinieren, was schon da sei. Das Land könne immer nur die Landesflächen anbieten und stehe im regen Austausch mit den Wirtschaftsförderern.

Minister Madsen erklärt, er sei dankbar für den Hinweis, dass nicht in jedes Gewerbegebiet Schienen verlegt werden müssten. Schon heute gebe es Gewerbegebiete, die über Schienen verfügten, die nicht genutzt würden. Gegebenenfalls sei ein Gebiet an der einen Stelle, das Thema Verladen aber an anderer Stelle anzusiedeln. Nicht zulässig sei es, Schienen für einzelne Nutzer zu planen. Dies müsse gegebenenfalls der einzelne Nutzer zumindest im letzten, nur von ihm genutzten Abschnitt, finanzieren.

Herr Dr. Habeck verdeutlicht, dass er es für sinnvoll hielte, wenn die Landesplanung für strategische Entscheidungen genutzt würde. Die individuellen Interessen der Kommunen seien nicht unbedingt gleichbedeutend mit dem Interesse des Landes, bestimmte Gebiete einer Wirtschaftsförderung zuzuführen und eben auch Ansiedlungen zugänglich zu machen.

Abgeordneter Brandt greift den Punkt Chancen in der Zusammenarbeit mit Dänemark auf und fragt Herrn Dr. Habeck im Hinblick auf die Clusterstrategie des Landes, wo die Chancen für eine vertiefende Kooperation mit der Region Lolland-Falster oder der Öresundregion insgesamt für Schleswig-Holstein lägen.

Herr Dr. Habeck erklärt, dass das Cluster Digitalwirtschaft Schleswig-Holstein (DiWiSH) und das Cluster Life Science hervorragende Beispiele für Erfolge seien, Erfolge teilweise aber auch ausblieben. Als ehemaliger Geschäftsführer von Life Science Nord könne er bezeugen, dass Kontakte zum Cluster für Medizintechnik und Biotechnologie Medicon Valley bestanden hätten. Ein Mehr an Zusammenarbeit sei letztlich am zu weiten Weg Hamburg–Kopenhagen gescheitert, der momentan vier Stunden benötige. Halbiere sich die Fahrtzeit, ließen gemeinsame Veranstaltungen sich eher realisieren. Ein Beispiel für Erfolge eines Clusters, sei DiWiSH mit einem deutsch-dänischen INTERREG-Projekt. Es werde teamübergreifend mit einem für Gesundheit zuständigen Cluster in Dänemark gearbeitet, und verschiedene Themen würden zusammengebracht. Auch im Bereich Ernährung werde sehr gut mit Dänemark zusammengearbeitet.

Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH EGOH

Jens Meyer, Geschäftsführer

[Umdruck 20/1154](#)

Herr Meyer, Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH (EGOH), legt die Ausgangslage dar, dass der Kreis Ostholstein strukturschwach gewesen sei. Ein Betrieb mit mehr als zehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei hier ein großer Betrieb. Es gebe somit auch kaum produzierende Betriebe, die von mehr Güterverkehr auf der Schiene profitieren würden. Gleichzeitig sei der Kreis von der Festen Fehmarnbeltquerung betroffen. Aus Sicht des Wirtschaftsförderers gelte es, die daraus erwachsenden Chancen zu diskutieren. Er selbst sei seit sechs Jahren Geschäftsführer der EGOH und seit 20 Jahren in der Wirtschaftsförderung tätig.

Herr Meyer erklärt, dass er sich gefreut hätte, wäre in den letzten Jahren jemand aus Kiel gekommen wäre, um zu fragen, was sich gemeinsam entwickeln ließe, um die Chancen zu nutzen, aber bis heute sei keiner gekommen. Er freue sich, dass der Wirtschaftsausschuss gekommen sei, um zu diskutieren, ob sich aus den Chancen Erfolge machen ließen.

Ostholstein wolle die Chance nutzen, die Randlage zu verlassen, und nicht nur Transitstrecke werden. Die Region benötige neue Arbeitskräfte. Während in der Vergangenheit die Arbeitslosenquote hoch gewesen sei, nähere der Kreis sich aktuell der Vollbeschäftigung an.

2017 sei es zunächst um die Frage gegangen, ob der Tunnel komme. Gemeinsam mit der IHK habe die EGOH im HanseBelt eine Studie zu mit dem Tunnelbau verbundenen Chancen in Auftrag gegeben. Ein Ende der Randlage sei absehbar, und es gebe die Nachfrage nach Gewerbeflächen. Gemeinsam mit den Kommunen hätten sich IHK und EGOH auf den Weg gemacht, Flächen zu identifizieren und den Bedarf mit den verlangten Methoden zu errechnen und zu melden. Diese Methoden, merkt Herr Meyer an, seien im Übrigen falsch, denn es gelte nach vorn zu schauen und brauche ganz andere Bedarfe.

Zwar seien Flächen gefunden worden, doch lasse sich klar sagen, dass Flächen in Ostholstein ausverkauft seien. Recyclingflächen, Industriebrachen und Konversionsstandorte, auch private Flächen seien in den letzten Jahren allesamt vermarktet worden. Seien Flächen noch nicht bebaut, habe das Gründe, die nicht lösbar seien, und die entsprechenden Flächen stünden dem Markt nicht zur Verfügung. Hinsichtlich der gemeldeten Flächen bleibe abzuwarten, welche im Ergebnis der Regionalplanung enthalten sein würden. Nur wenn Chancen auch Angebote gegenübergestellt würden, ließen sich Erfolge verwirklichen, konstatiert Herr Meyer. Darin liege die große Herausforderung der Region. In Deutschland brauche es fünf bis zehn Jahre Vorlauf, Gewerbeflächen zur Verfügung zu stellen. Flächen, die jetzt nicht im Regionalplan enthalten sein würden, wären bis 2030/35 nicht an den Markt zu bringen. Der Regionalplan bilde sozusagen die letzte Chance.

In Ostholstein würden zurzeit rund ein Dutzend neue Gewerbeflächen für die Kommunen geplant. Fast alle Gemeinden und Städte im Kreis Ostholstein beauftragten die EGOH mit der Entwicklung von Gewerbeflächen. Die EGOH entwickle diese Flächen nicht nur, sondern vermarkte sie auch bis zum Schluss. Herr Meyer flicht ein, dass eine Gleisanbindung für ein Gewerbegebiet ein Plus von zehn Jahren zusätzlich zu den jetzigen Planungszeiträumen bedeuten würde. Das als regionaler Wirtschaftsförderer anzufangen, wäre die Nachfrage denn da, würde die Kapazitäten in der Region überstrapazieren, so Herr Meyer.

Abschließend gibt Herr Meyer ein Beispiel für ein neu erschlossenes Gebiet unweit des Tagungsorts von 18 Hektar brutto, 11,5 Hektar Verkaufsfläche, das größtenteils bereits vermark-

tet gewesen sei, bevor die Fläche erschlossen gewesen sei. Es liege eine besondere Herausforderung darin, zu entscheiden, wer die Flächen kaufen dürfe – regionale wachsende Betriebe oder Interessenten von außerhalb. Zusammen mit den Gemeinden versuche die Wirtschaftsförderung den Spagat zwischen regionalem Wachstum und Ansiedlung von außerhalb zu bewerkstelligen.

Abschließend gibt Herr Meyer zu bedenken, die Regionalplanung habe Schleswig-Holstein für die Feste Fehmarnbeltquerung insgesamt fünf Hektar zusätzliche Gewerbeflächen zugestanden. In Dänemark stünden Hunderte von Hektar an Gewerbeflächen zur Verfügung, wenn auch nicht in der Qualität, wie Flächen in Schleswig-Holstein erschlossen würden. Dort werde das Baurecht schnell erteilt. In Ostholstein seien nach aktuellem Stand zwölf Hektar verkauft worden, bevor der Tunnel überhaupt gebaut sei. In Maribo in Dänemark aber würden 60 Hektar und hoch bis Kopenhagen 500 Hektar für die Feste Fehmarnbeltquerung zur Verfügung gestellt. Der Vergleich helfe, das Thema einmal realistisch zu betrachten.

Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH

Dirk Gerdes, Geschäftsführer

[Umdruck 20/1273](#)

Herr Gerdes, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH, schließt sich den Ausführungen Herrn Meyers an. Bei Infrastrukturprojekten wie Tunnel- oder auch Brückenbauten gebe es viele Chancen, die genutzt werden müssten. Anders als im Fall der Öresundregion mit der Verbindung der Großstädte Malmö und Kopenhagen würden in dieser Region zwei ländliche Räume über die Querung miteinander verbunden. Mittelbar würden mit der Metropolregion um Hamburg und Kopenhagen–Malmö hingegen zwei „Megazentren“ verbunden. Die besondere Herausforderung und Aufgabenstellung gelte es sich immer wieder zu vergegenwärtigen. Auf dem langen Weg von Hamburg bis Kopenhagen gebe es als Zentrum nur noch Lübeck, worin Chancen lägen, die aber auch gehoben werden müssten.

Damit seien die Probleme berührt, die Herr Meyer angesprochen habe. Die Wirtschaftsförderung habe sich in puncto Ansiedlung dramatisch verändert. Während vor 10 bis 15 Jahren die Förderung im Vordergrund gestanden habe, sei diese für die Ansiedlungsentscheidung heute nicht mehr relevant, ebenso wenig der Grundstückspreis. Im Vordergrund stehe inzwischen der Faktor Mensch, da alle auf Arbeitskräfte angewiesen seien. Zusätzlich sei der Faktor Ener-

giepolitik zwar in den Fokus von Ansiedlungen geraten, aber nicht immer leicht zu gewährleisten. Diesbezüglich sei Ostholstein gut aufgestellt, während Lübeck als Stadt sich nicht mit Windanlagen, sondern höchstens vereinzelt mit Fotovoltaikanlagen behelfen könne.

Eine weitere Neuheit liege darin, dass Großansiedlungen, die es über Jahrzehnte nicht gegeben habe, angefragt würden. Dabei seien 50 Hektar das Minimum; eher schon würden 200 Hektar angefragt. Diese Flächen ließen sich in Schleswig-Holstein trotz ansonsten idealer Rahmenbedingungen nicht bereitstellen. Er empfinde es als tragisch, dass Schleswig-Holstein als größter Produzent grünen Stroms nicht liefern könne.

Abschließend geht Herr Gerdes darauf ein, dass auch mit dänischen Kollegen Gespräche geführt würden. Auch intern würden Diskussionen darüber geführt, sich als gemeinsame Wirtschaftsregion zu vermarkten. Dafür seien allerdings gleiche Rahmenbedingungen die Grundvoraussetzung. Die Größe fünf Hektar gegen 500 Hektar sei frappierend. Die Dauer der Planungsprozesse auf deutscher Seite erschienen dänischen Kollegen unerhört. Auf diese Weise gerate Schleswig-Holstein ins Hintertreffen und habe ein Problem, wenn es darum gehe, gemeinsam mit der dänischen Seite nach außen zu treten und Vermarktung zu betreiben, obwohl dies alle wollten. Niemandem sei an Protektionismus gelegen.

Herr Gerdes nimmt Bezug auf Minister Madsens Wortbeitrag zur Reaktivierung industrieller Brachflächen. In Lübeck als einem alten Industriestandort könnte davon durchaus die Rede sein, doch lägen die Brachflächen teilweise mitten in der Stadt und sozusagen nicht da, wo sie hingehörten. Sie würden in Wohngebiete, Mischflächen und Grünflächen umgewandelt. Zudem erfordere eine Reaktivierung besonders großen Kapitaleinsatz. Dafür gebe es Fördermittel, doch sei letztlich die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben. Der Vorschlag Herrn Minister Madsens sei im Prinzip gut, aber für Lübeck und den HanseBelt nur bedingt geeignet.

Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH (WAS)

Ulf Hahn, Geschäftsführer

[Umdruck 20/1207](#)

Herr Hahn, Geschäftsführer der Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH (WAS), schließt sich seinen Vorrednern an; diese hätten im Prinzip alles gesagt. Stormarn stehe wirtschaftlich gut da, habe bereits von der A1-Achse profitiert und wolle dies auch künftig. Dabei

komme nichts von allein, sondern es sei nötig „zu kämpfen“. Auch in Stormarn gebe es Herausforderungen bei der Flächenausweisung. Tatsächlich falle eine Fläche von 20 Hektar in den Bereich der Revitalisierung eines brachfallenden Gebietes. Die WAS stehe diesbezüglich mit fünf Privaten im Wettbewerb. Durch die Nähe zu Hamburg lägen Flächen nicht lang brach; das regle der Markt.

Wichtig sei, wie schon mehrfach gesagt worden sei, die Thematik der Landesplanung beim Innenministerium. Der Entwicklungsplan sehe vor, dass der HanseBelt für die Entwicklungsachse eine besondere wirtschaftliche Bedeutung bekomme. Dies müsse sich in den Regionalplänen widerspiegeln, die allerdings noch nicht bekannt seien. Es seien insgesamt 40 oder 50 Flächen im gesamten HanseBelt angemeldet worden, während mit der Bewilligung von zehn Flächen gerechnet werde. Vielleicht habe sich an der Stelle auch etwas geändert, doch könne er dies nicht wissen.

Herr Hahn geht darauf ein, dass die Wirtschaftsförderer – EGOH, Wirtschaftsförderung LÜBECK und WAS – zusammen planten, was früher nicht denkbar gewesen sei, um große Flächen zu entwickeln. Die Region sei in der Hinsicht gut aufgestellt, doch Schwierigkeiten ergäben sich in der Kommunikation mit der Landesplanung.

* * *

Abgeordneter Hölck bezieht sich auf die Aussage Herrn Meyers, die Flächen seien ausverkauft. Er bitte um Angabe, welche Größenordnung von Flächen in Ostholstein benötigt würden. – Herr Meyer gibt an, es sei ausgerechnet worden, dass der Flächenbedarf bis 2035 bei rund 75 Hektar verkaufsfähiger Fläche liege, um die Verkaufszahlen der Vergangenheit in die Zukunft zu interpolieren. Der Zuwachs sei noch nicht mitgerechnet. Darin, diese Fläche bereitzustellen, liege bereits eine große Herausforderung. Größere Gewerbeflächen würden ausdrücklich gewünscht, doch seien mindestens Eigentümer vonnöten, die verkaufen wollten, um 50 Hektar zur Verfügung zu stellen. Die Flächen müssten gekauft werden, bevor Baurecht gegeben sei. 50 Hektar ließen sich von einer Kreiswirtschaftsförderung nicht vorfinanzieren. Realistisch in dieser Hinsicht seien 15 bis 20 Hektar je Bauabschnitt, von denen zehn Hektar Verkaufsfläche übrigblieben, sodass für die Größenordnung von 75 Hektar von sieben bis acht Einzelstandorten auszugehen sei.

Herr Meyer betont noch einmal, dass Anfragen für Ansiedlungen nicht ausblieben. Es sei aktuell jedoch bereits herausfordernd, wolle ein Betrieb mehr als fünf Hektar haben. Industriepolitisch vorausschauend, für die Industrieansiedlung müsse eigentlich in ganz anderen Größenordnungen geplant werden. Dafür brauche es politische Unterstützung in Bezug auf die Vorfinanzierung und die Chance, Baurecht zu bekommen sowie an verschiedene Standorte heranzugehen. Landwirte in der Region verlangten inzwischen 40, 50 oder 60 Euro für Ackerland ohne Baurecht. Durch Zusagen der Landesplanung ließe sich anders „pokern“. So aber schreibe die Landesplanung Standorte fest, und auch die Landwirte wüssten schon vorher, welche Flächen zur Verfügung stünden. Entsprechend müsse beim Preis nicht mehr diskutiert werden; dies führe zu Höchstpreisen.

Abgeordneter Claussen bittet um Angabe, welche Größenordnung von Flächen in Stormarn benötigt würden. – Herr Hahn legt dar, dass es die entsprechende Vorausschau für alle drei vortragenden Wirtschaftsförderer im HanseBelt gebe. Stormarn sei bei circa 40 bis 50 Prozent über dem, was für Ostholstein angegeben sei. Der Kreis sei noch in der Lage, etwas zu bedienen, und entwickle perspektivisch in Oldesloe 40 Hektar. Herr Hahn erläutert noch einmal, dass es sich um eine Prognose handle, die rückwirkende Zahlen in die Zukunft projiziere. Wie gesagt worden sei, müsse letztlich im Zusammenhang mit der kommenden Fehmarnbeltquerung um zusätzliche fünf Hektar in Ostholstein gekämpft werden. Die Problematik liege in der zunehmenden Einengung. Es brauche Rückenwind aus Kiel für die Kommunikation mit Landwirten und Gemeinden und angesichts von Bürgerbeteiligung. Es müsse auch Überzeugungsarbeit geleistet werden. Aus Sicht der Wirtschaftsförderer sei eine Änderung des Mindsets vonnöten.

Abgeordnete Nitsch greift auf, was Dänemark anders mache. Es würden zum Beispiel Zehnjahrespläne sowohl für die Landesplanung als auch für die Wirtschaftsförderung gemacht. Die Zielsetzungen seien in Teilzielen zu kontrollieren. In den Zehnjahresplänen spiele es auch eine Rolle, die Region zu kartieren und beispielsweise Spezialisierungen der Regionen zu berücksichtigen, sodass die Förderung gezielt stattfinden könne. Ein typisches Vorgehen sei, in Dreiecksregionen je nach verschiedener Ausrichtung zu planen. Es interessiere sie, ob auch in dieser Region Spezialisierungen zu verorten seien, wonach Anfragen sich einordnen ließen.

Herr Meyer merkt an, die Steuerungsmöglichkeiten seien hier insgesamt begrenzt. Die zentralistische staatliche Struktur in Dänemark vereinfache einiges im Vergleich zu den föderalen

Strukturen in Deutschland. In Ostholstein gebe es 36 Kommunen, die Gewerbeflächen entwickeln wollten. Schlössen Wirtschaftsförderer etwa einzelne Gemeinden durch eine Clusterpolitik aus, könnten diese sich von den Wirtschaftsförderern lossagen. Ansiedlungsanfragen beruhten außerdem regelmäßig auf Vorabinformationen und bezögen sich auf bestimmte Standorte. Die Kreiswirtschaftsförderung ermittle dann, ob der Wunsch sich vor dem Hintergrund des Bebauungsplans und den Interessen der Gemeinde verwirklichen lasse.

Herr Gerdes führt es auf den Wunsch, vom Erfolgsmodell der Dänen zu lernen, zurück, dass die Kreiswirtschaftsförderer im HanseBelt sich bereits zusammengeschlossen hätten, um in größeren Einheiten zu planen. Gemeinsam mit der Landesplanung sei ein Konzept abgestimmt worden, das aber den politischen Prozess im Hinblick auf das Ziel, Flächensparpotenziale zu verwirklichen, gewissermaßen nicht überlebt habe. Ein über fünf Jahre erarbeiteter Plan stehe somit auf „wackeligen Füßen“. Es benötige die Freigabe des Innenministeriums in der Landesplanung.

Herr Hahn ergänzt, dass Zehnjahreszeiträume in diesem Kontext „nichts“ seien. Der ursprünglich auf 2030 ausgelegte Regionalplan lasse auf sich warte. Angesichts dessen sei hart erkämpft worden, dass Pläne bis 2035 mit hineingenommen werden könnten. Der wahrscheinlich größte Unterschied zwischen Deutschland und Dänemark sei, dass Deutschland sehr viel langsamer plane. Die dänische Seite lasse die deutsche Seite noch mit einsteigen, indem begonnen werde, die Region mittelfristig auch international zu vermarkten. Darin lägen große Chancen, doch brauche es insgesamt mehr Augenhöhe.

Herr Gerdes nennt als weiteren Unterschied zur dänischen Seite, dass die Wirtschaftsförderung in der Regel als GmbH geführt werde und die Entwicklung von Gewerbegebieten eigenwirtschaftlich, ohne Unterstützung der Stadt oder des Landkreises finanzieren müsse. Dies erfordere sehr hohe Kapitalinvestitionen, für die sich in letzter Zeit die Rahmenbedingungen deutlich verschlechtert hätten. Auch aufgrund gesetzlicher Auflagen in den Bereichen Archäologie, Natur- und Umweltschutz unter anderem werde ein zunächst mit 30 Millionen kalkuliertes, derzeit umzusetzendes Gewerbegebiet eher 50 Millionen Euro kosten. Der über die Notwendigkeit zur Vermarktung entstehende Druck sei auf dänischer Seite so nicht vorhanden.

Der Vorsitzende unterbricht die Sitzung von 13:20 Uhr bis 13:45 Uhr für eine Mittagspause.

Im Anschluss an die Anhörung erteilt der Vorsitzende dem Koordinator für Fragen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten am Fehmarnsund und den Baustellen zur Anbindung des Fehmarnbelttunnels, Herrn Carsten Behnk, das Wort für ein Statement.

Herr Behnk, Verkehrs- und Baustellenkoordinator in Ostholstein und ehemaliger Bürgermeister Eutins, erläutert, dass es eine Forderung aus dem Dialogforum gewesen sei, die Funktion, die er seit Neuestem innehatte, zu etablieren. Es habe sich um einen Punkt des 100-Tage-Programms der Landesregierung ([Unterrichtung 20/6](#)) gehandelt. Herr Behnk geht darauf ein, dass sich in Ostholstein topografisch alles auf die große Verkehrsader der A 1 ausrichte, die in die B 207 übergehe, über die Sundbrücke führe und derzeit am Belt auf der Fähre ende, nachher aber im Tunnel enden werde. Indem inzwischen fest damit gerechnet werde, dass der Tunnel irgendwann fertig werde, rücke die Koordinierung der damit einhergehenden Baustellen in den Fokus.

Herr Behnk zählt auf, welche Baustellen auf die Region zukämen: Ab Puttgarden bis nach Lübeck stehe ein zweispuriger Ausbau und teilweiser Neubau der Bahntrasse an; die B 207 ab Heiligenhafen bis Puttgarden sei als vierspurige, autobahnähnliche Bundesstraße mit dazwischenliegender Fehmarnsundtunnelung geplant, die Bahn und Straßenbau analog zum Beltunnel zusammenfassen müsse. Hinzu komme der Neubau der 380-kV-Leitung, die von Göhl südöstlich von Oldenburg bis nach Stockelsdorf geplant werden müsse.

Seit er zum 1. Januar 2023 mit der Koordinierung beauftragt worden sei, sei als große Baustelle die Situation rund um die Bäderbahn hinzugekommen. Außerdem habe TenneT angekündigt, eine große Leitung von Göhl nach Kiel zu bauen. Auch dies werde auf bestimmte Straßen- und Wegeverbindungen Einfluss nehmen. Hinzu komme als große Herausforderung, dass es Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen gebe, die vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) in den nächsten Jahren teilweise zu sanieren seien, was zu Sperrungen und Umleitungen führen werde. Ver- und Entsorger hätten im Gespräch mit ihm, so Herr Behnk, geschätzt, dass es so im Ausbaubereich zu etwa 100 weiteren Baustellen kommen werde. Neben den großen Baumaßnahmen, die von kompetenten Planungsteam begleitet würden, seien viele kleine kommunale Baustellen zu berücksichtigen, die nicht automatisch zehn Jahre im Voraus, sondern allenfalls zwei, drei Jahre vorher feststünden.

Nicht nur die Menschen, die im ländlichen Raum auf Fahrzeuge angewiesen seien, um mobil zu sein, sondern auch Rettungsdienste und Feuerwehr seien von der Baustellensituation betroffen. Es müsse berücksichtigt werden, dass in der Region auch die Transporttrasse nach Dänemark liege. Es handele sich zudem um einen deutschlandweit besonders fremdenverkehrsintensiven Kreis, in dem die Bevölkerung von rund 200.000 Menschen im Sommer um bis zu 150.000 Menschen mit den zusätzlichen Ver- und Entsorgungsnotwendigkeiten anwachse.

Damit sei die Gesamtlage umrissen, vor deren Hintergrund durch die Baustellen ein absolutes Chaos befürchtet worden sei. Herr Behnk verleiht der Hoffnung Ausdruck, das in irgendeiner Form strukturieren und lenken zu können. Er sei damit befasst, ein entsprechendes Instrumentarium zu entwickeln. Es gebe im gesamten Bundesgebiet keine Blaupause dazu, um zwischen den Interessen der verschiedenen Beteiligten zu vermitteln und sie ins Gespräch miteinander bringen. Er habe bereits mit vielen gesprochen und rechne damit, dass es eine intensive, spannende Zeit werde.

Herr Behnk erwähnt abschließend, dass im LBV.SH eine Projektgruppe Baustellenkoordination eingerichtet und die Software BIS2 eingekauft worden sei, die allen Kommunen in Ostholstein zur Verfügung gestellt werden sollte, sodass diese ihre Baustellen einstellen könnten. Nach seinen Erkenntnissen entstünden allerdings innerhalb des Landes „Reibungsverluste“ an der Schnittstelle zu Dataport. Die Kommunen seien bereit mitzuarbeiten, erhielten aber keinen Zugang. Eine Lösung an der Stelle herbeizuführen, sei auch im Kontext des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung und der neuen Magistrale wichtig, damit die Menschen vor Ort nicht den Eindruck erhielten, die Prozesse seien nicht aufeinander abgestimmt.

2. Arbeitszeitgesetz zeitgemäß weiterentwickeln – Bedürfnissen von Arbeitnehmerinnen beziehungsweise Arbeitnehmern und Betrieben im Rahmen von Tarifverträgen gerecht werden

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/707](#)

Dialogprozess zur Flexibilisierung von Arbeitszeitmodellen starten

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/749](#)

(überwiesen am 24. März 2023 an den **Sozialausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

– Verfahrensfragen –

Der Ausschuss kommt überein, das Verfahren des federführenden Sozialausschusses abzuwarten.

**3. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesverwaltungs-
gesetzes**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD

[Drucksache 20/685](#)

(überwiesen am 24. März 2023 an den Innen- und Rechtsausschuss
und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

– Verfahrensfragen –

Der Ausschuss schließt sich dem Verfahren des federführenden Innen- und Rechtsausschusses an.

4. Durchführung von Informationsreisen des Ausschusses

Vorschlag des Vorsitzenden

Die Ausschussmitglieder fassen ins Auge, vor der parlamentarischen Sommerpause über etwaige Themen und Ziele für Informationsreisen in den Jahren 2024/25 zu beschließen.

5. Entwurf Terminplan 2024

[Umdruck 20/1256](#)

Der Ausschuss beschließt einstimmig die aus [Umdruck 20/1256](#) ersichtlichen Sitzungstermine.

6. Information/Kennntnisnahme

[Umdruck 20/841](#) – Antwort der Landesregierung auf eine Frage zu TOP 1 (Wartungszustand Wohngeld) der 10. Sitzung

[Umdruck 20/1161](#) – Erhaltungsstrategie Landesstraßen

[Umdruck 20/1166](#) – Umfang der Verkehrsbeschilderung und Frage der Einführung von Verkehrszeichen-Katastern

Der Ausschuss nimmt die oben genannten Umdrucke sowie [Umdruck 20/1131](#) – Antwort der Landesregierung auf Nachfragen zur Abbildung der Regionalisierungs- und Landesmittel im Haushaltsentwurf 2023 aus der 12. Sitzung – zur Kenntnis.

7. Verschiedenes

- a) Einstimmig beschließt der Ausschuss die Durchführung einer Sondersitzung am Rande der NordBau 2023 in Neumünster. Dafür entfällt die für den 30. August 2023 geplante Sitzung.
- b) Der Ausschuss befasst sich mit einer Anfrage von en2x, ein nächstes energiepolitisches Gespräch durchzuführen, und fasst dafür einen Termin nach der Sitzung vorzugsweise am 8. November 2023, sonst am 6. Dezember 2023 ins Auge.
- c) Der Vorsitzende kündigt für die Sitzung am 17. Mai 2023 eine Beratung über den vertraulichen [Umdruck 20/1311](#) an.
- d) Ebenfalls für den 17. Mai 2023 bestehe für den geplanten Austausch mit der Konzernbevollmächtigten der DB AG noch die Gelegenheit, Themenwünsche gegenüber der Ausschussgeschäftsführung zu benennen.
- e) Der Ausschussvorsitzende bittet die fachpolitischen Sprecherinnen und Sprecher noch einmal darum, sich auf den Teilnahmekreis für das geplante Fachgespräch zur Frage der Steigerung der Tarifbindung am 7. Juni 2023 zu verständigen.

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

gez. Claus Christian Claussen
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin

Anlage 1

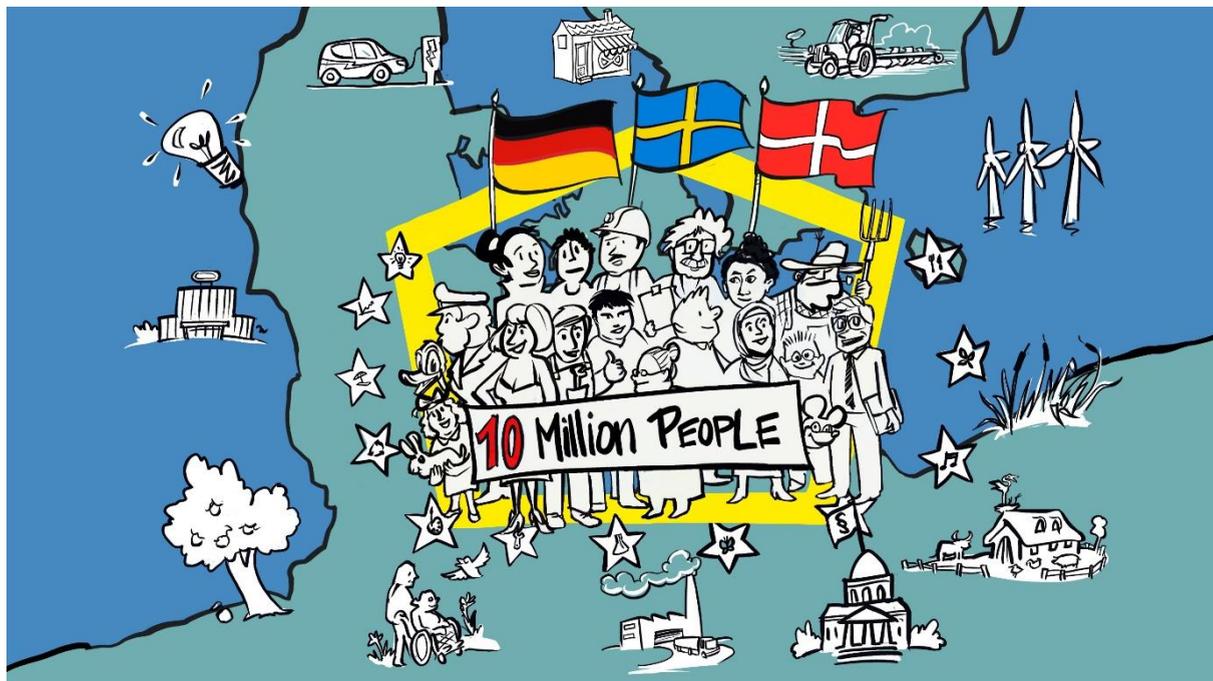


Abbildung 1, Quelle/Copyright: FFBC – Fehmarnbelt Business Council c/o IHK zu Lübeck, 2022.