



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 55. Sitzung

am Mittwoch, dem 9. April 2025, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Bernd Buchholz (FDP), stellvertretender Vorsitzender

Uta Wentzel (CDU), i. V. von Andreas Hein

Lukas Kilian (CDU)

Peer Knöfler (CDU)

Rasmus Vöge (CDU)

Lasse Petersdotter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Thomas Hölck (SPD)

Kianusch Stender (SPD)

Sybilla Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Dr. Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Marc Timmer (SPD)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Maßnahmen der Landesregierung zur Stärkung der IT-Sicherheit	5
	Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) in der 42. Sitzung vom 27. November 2024 (75. Finanzausschusssitzung)	
2.	Daten effizienter vernetzen	7
	Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/2749	
3.	Bericht zu den Razzien des Hauptzollamtes Kiel am 19. März 2025 hauptsächlich in Neumünster betreffend den Verdacht der Ausbeutung von Arbeitern	11
	Antrag des Abgeordneten Lasse Petersdotter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Umdruck 20/4593	
4.	Bericht zur Wärmepotenzialkarte und zum Wärmekompetenzzentrum des Landes	17
	Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur	
5.	Bericht der Landesregierung zu den aktuellen Plänen zur Nutzung der Öffnungsklausel für das Bewohnerparken	18
	Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD) Umdruck 20/4628	
6.	Abschluss eines Vertrages mit der DB InfraGO über die Vorfinanzierung der weiteren Planung (Leistungsphase 3) für den Ausbau der Bahnstrecke Niebüll–Westerland	23
	Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Umdruck 20/4661	
7.	a) Echte Verfahrensbeschleunigung für Infrastrukturvorhaben – Legalplanung nach dänischem Vorbild	25
	Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/2207	
	b) Alle Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung nutzen!	25
	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/2225	

8.	Fachgespräch	26
	Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein erstellen	26
	Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/1885	
	Die effizientere Gestaltung des Güterverkehrs unterstützen	26
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/1917 (neu)	
9.	Nachbartarif im deutsch-dänischen Grenzland ausweiten, für einen gestärkten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	40
	Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/3031	
10.	Camping in Schleswig-Holstein stärken – Kleinstcampingplätze wieder möglich machen	41
	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/3040	
11.	Information/Kenntnisnahme	42
	Umdruck 20/4672 – Northvolt: Aspekte des schwedischen Insolvenzverfahrens	
	Umdruck 20/4675 – Northvolt: Auswirkungen des Chapter-11-Verfahrens, anteilige Risikoübernahme des Landes, Nachreichung einer Information	
	Unterrichtung 20/242 – Ergebnisprotokoll der MPK am 12. März 2025 in Berlin	
	Unterrichtung 20/243 – Gesetzentwurf zur Freistellung von Reservistinnen und Reservisten der Bundeswehr in Schleswig-Holstein	
	Unterrichtung 20/244 – Information über den Gesetzentwurf zum Vertrag über die Errichtung, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Nationalen Once-Only-Technical-Systems (NOOTS)	
12.	Verschiedenes	43

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Wegen krankheitsbedingter personeller Ausfälle aufseiten der Landesregierung verständigt sich der Ausschuss darauf, Tagesordnungspunkt 4 (Bericht zur Wärmepotenzialkarte und zum Wärmekompetenzzentrum des Landes) von der Tagesordnung abzusetzen und zu einem späteren Termin erneut aufzurufen.

Auf Bitten der Fraktion des SSW und der Fraktion der FDP werden die Tagesordnungspunkte 7 a – Echte Verfahrensbeschleunigung für Infrastrukturvorhaben – und 7 b – Planungsbeschleunigung – von der Tagesordnung abgesetzt.

Mit diesen Änderungen wird die Tagesordnung einstimmig gebilligt.

1. Maßnahmen der Landesregierung zur Stärkung der IT-Sicherheit

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) in der 42. Sitzung vom 27. November 2024 (75. Finanzausschusssitzung)

Einleitend erinnert der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, daran, dass die Landesregierung auch einen schriftlichen Bericht zugesagt habe.

Herr Schrödter, Chef der Staatskanzlei und Minister für Digitalisierung und Medienpolitik, erwidert, die schriftliche Vorlage der Landesregierung datiere vom 2. April 2025; er gehe davon aus, dass diese dem Ausschuss zugeleitet worden sei. Falls dies nicht der Fall sei, empfehle es sich, diesen Punkt zu einem späteren Termin erneut aufzurufen.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, merkt an, wenn die Vorlage per Post explizit an den Vorsitzenden versandt worden sei, erreiche sie das Ausschussbüro nicht. Dennoch bitte er den Digitalisierungsminister darum, einen Überblick zu geben.

Minister Schrödter trägt vor, innerhalb des IT-Managements kümmere sich eine eigene Einheit um Fragen der IT-Sicherheit. Die Funktion des CISO SH habe neu besetzt werden können; eine personelle Verstärkung in diesem Bereich sei ermöglicht worden.

Im Hinblick auf die angestrebte Kooperationsvereinbarung mit dem BSI hätten in den vergangenen Wochen Gespräche über noch offene Punkte stattgefunden. Dass der Abschluss noch nicht gelungen sei, habe seine Ursache in der aktuellen bundespolitischen Situation.

Die Kooperationsvereinbarung mit dem ITV.SH sei geschlossen worden. Die Landesregierung habe dabei betont, dass auch der Unterstützung der Kommunen bei der Schaffung von IT-Sicherheit große Bedeutung zukomme. Dabei gehe es insbesondere um Fragen des Notfallmanagements.

Abgeordneter Dr. Buchholz verweist darauf, dass verschiedene Verbände in ihren Stellungnahmen zwar die Pläne zur IT-Sicherheit begrüßt hätten. Kritik habe es aber an der Unklarheit hinsichtlich der Umsetzung, insbesondere der personellen Untersetzung, gegeben. Darauf könne im Rahmen einer vertieften Beratung näher eingegangen werden.

Der Ausschuss nimmt den mündlichen Bericht der Landesregierung zur Kenntnis. Nach Vorliegen des schriftlichen Berichts ([Umdruck 20/4680](#)) wird dieser Punkt erneut auf die Tagesordnung gesetzt.

2. Daten effizienter vernetzen

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 20/2749](#)

(überwiesen am 31. Januar 2025 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss**, den Innen- und Rechtsausschuss und den Finanzausschuss)

hierzu: [Umdrucke 20/4548](#), [20/4635](#), [20/4640](#), [20/4641](#), [20/4642](#),
[20/4643](#), [20/4655](#), [20/4663](#), [20/4664](#), [20/4667](#),
[20/4668](#)

Abgeordneter Dr. Buchholz begrüßt die mit dem Antrag verbundene Intention, weist aber darauf hin, dass die Umsetzung des Registermodernisierungsgesetzes noch nicht in allen Teilen erfolgt sei; insbesondere die kommunalen Landesverbände hätten auf entsprechende Schwierigkeiten hingewiesen. Er bitte um Auskunft, welche zusätzlichen Maßnahmen die Landesregierung im Sinne des Antrags ergreifen wolle.

Minister Schrödter erinnert daran, dass der Staatsvertrag zur Etablierung des NOOTS dem Landtag zur Ratifizierung zugeleitet worden sei ([Unterrichtung 20/244](#)). Im Weiteren führt er aus, daneben gebe es Themen, die die Landesregierung im Rahmen der – weitergehenden – E-Government-Infrastruktur des Landes abbilden wolle. Der Antrag der Koalitionsfraktionen eröffne insoweit zusätzliche Möglichkeiten. Die Landesregierung habe bereits Vorüberlegungen angestellt.

Herr Dr. Karg, Leiter des Referats „Grundsatzangelegenheiten Digitalisierung und E-Government“ in der Abteilung 3 der Staatskanzlei, erläutert die drei Handlungsfelder, auf denen die Landesregierung unterwegs sei.

Zum Ersten werde gemeinsam mit Dataport die Dateninfrastruktur in Schleswig-Holstein umgestaltet beziehungsweise neu aufgebaut, insbesondere im Bereich der Governance. Die Vorgabe beziehe sich darauf, wie Daten zu verarbeiten und zu speichern seien. Die Stichworte in diesem Zusammenhang lauteten „Datenfabrik“ und „Datenhaus“.

Zweitens plane die Landesregierung, gemeinsam mit dem ITV.SH eine Registerplattform zu entwickeln. Damit werde die kommunale Ebene unter anderem in die Lage versetzt, die in Verwaltungsverfahren benötigten Informationen in eine digital zu erfassende Form zu bringen und in entsprechende Register zu überführen.

Der dritte und wichtigste Punkt umfasse die Pilotierung des sicheren Datenaustauschsystems X-Road. In den baltischen Staaten und in Finnland sei die Implementierung bereits fortgeschritten; auch weltweit gebe es entsprechende Bemühungen. Wenn es anderswo funktioniere, bestehe kein Grund zu der Annahme, dass es in Schleswig-Holstein anders sein werde. Die Landesregierung hoffe, dass die Pilotierung bis zum Ende des Jahres 2025 abgeschlossen werden könne.

Die Herausforderung bestehe darin, die sehr heterogene Struktur der Fachanwendungen und Register auf kommunaler Ebene so miteinander zu verknüpfen, dass im Bedarfsfall auf die in anderen Behörden vorhandenen Informationen zugegriffen werden könne. Das NOOTS biete diese Möglichkeit; allerdings müsse nach bisherigem Stand jedes Fachverfahren dort angebunden werden, was einen hohen finanziellen und sonstigen Aufwand mit sich bringe.

Daher habe die Landesregierung das Ziel, die Nutzung von X-Road für die Landes- und die kommunale Ebene zu ermöglichen. Die Landesregierung gehe davon aus, dass mit Standardschnittstellen und einem technischen Standardvorgehen die Möglichkeit für einen sicheren – auch rechtssicheren – und datenschutzkonformen Datenaustausch unter der Kontrolle des Landes beziehungsweise der Kommunen geschaffen werde.

Abgeordneter Dr. Buchholz erinnert daran, dass die kommunalen Landesverbände auf die Konnexitätsproblematik hingewiesen hätten ([Umdruck 20/4640](#)). Hinzu komme, dass es auf kommunaler Ebene große Probleme gebe, IT-Experten zu finden. Von der Landesregierung erbitte er Auskunft, ob sie sich mit dem vom Lorenz-von-Stein-Institut thematisierten Verbot der Mischverwaltung auseinandergesetzt habe (20/4635).

Minister Schrödter verweist auf den Staatsvertrag zum NOOTS. Demnach seien 51 Register nach dem Identifikationsnummerngesetz durch ein registerübergreifendes Identitätsmanagement mittels der Steuer-ID auszustatten. Dabei werde es nicht bleiben; weitere Register seien miteinander zu vernetzen. In diesem Zusammenhang laute eine entscheidende Frage, ob ein großes Gesamtregister über alle Daten geschaffen oder die Vernetzung kleinerer Register angestrebt werden solle.

Die Landesregierung habe sich für die zweite Variante entschieden, da der Aufbau eines großen Registers sehr lange dauere und äußerst schwierig sei; irgendwann käme es vermutlich

sozusagen zu einem Fadenriss bei der Digitalisierung. Zudem ergäbe sich bei der ersten Variante in der Tat die vom Lorenz-von-Stein-Institut beschriebene Problematik.

Minister Schrödter erklärt in Ergänzung der Ausführungen Herrn Dr. Kargs, X-Road erweise sich auch deshalb als sinnvoll, weil dadurch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Sachen E-Government erleichtert werde. Für Schleswig-Holstein gehe es dabei insbesondere um die Zusammenarbeit mit Ostseeanrainerstaaten. Das herkömmliche NOOTS biete diese Möglichkeit noch nicht in ausreichendem Maße, obwohl es an das EU-OOTS anschlussfähig sei.

Herr Dr. Karg ergänzt, X-Road vermeide das vom Lorenz-von-Stein Institut aufgeworfene Problem der Vermischung von Zuständigkeiten. Es werde klar definiert, wer welche Verantwortung für die Integrität der genutzten Informationen beziehungsweise die Resilienz der Systeme habe. X-Road fasse nichts zusammen, sondern ermögliche den Austausch. Verantwortlichkeit und Zuständigkeit auch im technischen Sinne verblieben bei den ursprünglichen Behörden. Letztlich entstehe ein Register der Register. Damit werde die Frage beantwortet, wo welche Information vorhanden sei. Die Registerlandkarte des Bundes existiere bereits; auch das Land Schleswig-Holstein arbeite diesem zu.

Abgeordneter Dr. Buchholz regt an, das Lorenz-von-Stein-Institut um eine Positionierung zu der Frage zu bitten, ob X-Road nicht die Lösung des Problems bedeute. Zu der Frage, ob man nicht doch von einer Mischverwaltung sprechen könne, wenn die ursprünglichen Zuständigkeiten erhalten blieben, aber ein gemeinsames Verzeichnis entstehe, seien unterschiedliche Auffassungen durchaus vertretbar.

Auf Nachfrage des Abgeordneten Timmer antwortet Minister Schrödter, bei X-Road handele es sich um einen Software-Stack aus unterschiedlichen Komponenten, Plattformen und Programmiersprachen, das heißt um ein Gesamtsystem, nicht um eine einzelne Software. Das Nordic Institute for Interoperability Solutions (NIIS) haben diese Open-Source-Lösung entwickelt. Schleswig-Holstein sei mittlerweile Partner des NIIS. Weitere Staaten und Regionen gehörten dem Verbund an.

Der Ausschuss kommt auf Vorschlag des Abgeordneten Dr. Buchholz überein, die kommunalen Landesverbände einzuladen, um deren Sicht auf die Umsetzung des Registermodernisierungsgesetzes und auf den vorliegenden Antrag zu erfahren. Auf Anregung von Minister

Schrödter soll zudem die Föderale IT-Kooperation, FITKO, als zentrale Koordinierungs- und Vernetzungsstelle für Digitalisierungsvorhaben der öffentlichen Verwaltung geladen werden, um über den Stand der Umsetzung, vor allem in technischer Hinsicht, zu berichten.

3. Bericht zu den Razzien des Hauptzollamtes Kiel am 19. März 2025 hauptsächlich in Neumünster betreffend den Verdacht der Ausbeutung von Arbeitern

Antrag des Abgeordneten Lasse Petersdotter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
[Umdruck 20/4593](#)

Abgeordneter Petersdotter führt zur Begründung seines Antrags aus, einerseits begrüße er es, dass der Ermittlungserfolg gelungen sei. Andererseits stelle sich angesichts der aufgedeckten gravierenden Missstände die Frage, ob es Regelungslücken gebe, auf die vonseiten des Landesparlaments reagiert werden müsse.

Justizministerin Dr. von der Decken führt in die Thematik ein. Sie betont, dass es sich um ein laufendes Ermittlungsverfahren handele, weshalb in öffentlicher Sitzung nur allgemein berichtet werden könne. Zudem gelte für die Beschuldigten bis zu einer etwaigen rechtskräftigen Verurteilung die Unschuldsvermutung.

Frau Heß, Leitende Oberstaatsanwältin bei der Staatsanwaltschaft Kiel, ergänzt, insbesondere die für Schwarzarbeit und Steuerdelikte zuständige Abteilung XI unter Leitung von Oberstaatsanwältin Reichstein habe trotz nicht ganz auskömmlicher personeller Besetzung auch in diesem Fall, in den vermutlich Strukturen der organisierten Kriminalität involviert seien, hervorragende Arbeit geleistet.

Frau Reichstein, Oberstaatsanwältin bei der Staatsanwaltschaft Kiel, trägt in allgemeiner Form zu dem Fall vor. Sie erklärt, am 19. März 2025 habe das Hauptzollamt Kiel wegen Verdachts auf Ausbeutung der Arbeitskraft unter Ausnutzung einer Freiheitsberaubung Durchsuchungsmaßnahmen durchgeführt. Die durchgeführten Maßnahmen hätten ihren Ursprung in der Strafanzeige eines rumänischen Arbeitnehmers, die dieser am 7. Februar 2025 bei der Polizei in Neumünster erstattet habe. Der Zeuge habe gegenüber der Polizei berichtet, seit drei Monaten in Deutschland tätig zu sein, entgegen der Absprache bisher keinen Arbeitslohn erhalten zu haben und sowohl in der Unterkunft als auch auf der Arbeitsstelle eingesperrt worden zu sein. Außerdem habe er angegeben, dass sich aktuell weitere Personen in der Unterkunft aufhielten und er selbst von der Baustelle geflüchtet sei.

Im Anschluss hieran habe die Polizei gemeinsam mit dem Zeugen nach dessen Hinweisen die Baustelle und die Arbeitnehmerunterkunft in Neumünster ermittelt, aufgesucht und dokumentiert. In dem Fabrikgebäude, in dem sich die Unterkunft befunden habe, seien drei weitere erwachsene Personen mit rumänischer Staatsangehörigkeit festgestellt worden. Diese Personen hätten sich in einem von außen verschlossenen Raum aufgehalten. Die Räumlichkeiten seien nach den Feststellungen der Polizei von innen nicht zu öffnen gewesen.

Noch am 7. Februar seien alle vier Zeugen von Beamtinnen und Beamten des Hauptzollamtes vernommen und ab diesem Tag von Beratungsstellen betreut und untergebracht worden.

Die Ermittlungen seien sodann in enger Abstimmung mit der Staatsanwaltschaft Kiel geführt worden. Am 12. Februar seien auf Antrag der Staatsanwaltschaft richterliche Vernehmungen von drei der vier Zeugen beim Amtsgericht Neumünster durchgeführt worden. Ein Zeuge sei am Tag der richterlichen Vernehmung nicht mehr in der Notunterkunft anzutreffen gewesen. Die richterlichen Vernehmungen hätten der Sicherung der Beweismittel gedient, da die Annahme bestanden habe, dass die Zeugen nach Rumänien zurückkehren und für das Verfahren nicht mehr zur Verfügung stehen könnten.

Auf der Grundlage dieser Vernehmungen seien weitere Ermittlungen angestellt worden. Diese richteten sich gegen den vermeintlichen Arbeitgeber, dessen Ehefrau und den Eigentümer des Gebäudes, in dem sich die Unterkunft befinde.

Zur Aufklärung des Sachverhalts seien Durchsuchungsbeschlüsse für die Arbeitnehmerunterkunft, die aktuelle Baustelle, die Anschriften der Beschuldigten und eines Zeugen beantragt worden. Ferner seien ein Haftbefehl für den Hauptbeschuldigten und ein Arrestbeschluss wegen des Verdachts der Ausbeutung unter Ausnutzung einer Freiheitsberaubung gemäß § 233 a StGB in Tateinheit mit Vorenthalten und Veruntreuen von Arbeitsentgelt gemäß § 266a StGB beantragt worden. Alle Beschlüsse seien vom Amtsgericht Kiel antragsgemäß erlassen worden.

Am 19. März seien die hier in Rede stehenden Maßnahmen vom Hauptzollamt mit 76 Beamtinnen und Beamten, zwölf Einsatzkräften der Landespolizei und zwei Einsatzkräften der Staatlichen Arbeitsschutzbehörde bei der Unfallkasse Nord (StAUK) durchgeführt worden. Die StAUK habe in eigener Zuständigkeit eine Überprüfung der Baustelle und der Arbeitnehmerunterkunft in Neumünster vorgenommen.

Der Hauptbeschuldigte habe aufgrund Haftbefehls des Amtsgerichts vorläufig festgenommen werden können und befinde sich seit dem 19. März in Untersuchungshaft in der JVA Neumünster. Den gegen ihn ergangenen Vermögensarrest von rund 58.000 Euro habe er nicht abwenden können; dieser sei ebenfalls vollstreckt worden.

Die Bedingungen in der Arbeitnehmerunterkunft am Durchsuchungstag seien katastrophal gewesen. Eine erwachsene, eingesperrte Person sei angetroffen worden. Bei dem Mann habe es sich um eine der Personen gehandelt, die bereits am 7. Februar in der Unterkunft festgestellt worden seien, und zwar um denjenigen, der nicht zur richterlichen Vernehmung erschienen sei.

Insgesamt hätten sich in den Räumlichkeiten elf Betten und einige Sofas befunden. Der Einrichtungszustand sei einfach, die Hygienebedingungen seien schlecht gewesen. Zudem sei hoher Schimmelbefall festgestellt worden. Von den Fenstern seien die Griffe abmontiert gewesen; teilweise hätten sich Stahlgitter von außen an den Fenstern befunden.

Nunmehr erfolge mit Hochdruck die Auswertung der sichergestellten Beweismittel. Zu gegebener Zeit werde eine Abschlussentscheidung erfolgen. Weitere Informationen könnten nur im nicht öffentlichen Teil gegeben werden.

Auf die Frage des Abgeordneten Petersdotter, ob solche Fälle öfter vorkämen und inwiefern dieser Fall auffällig sei, antwortet Frau Oberstaatsanwältin Reichstein, dieser Fall sei insofern auffällig, als Menschen eingesperrt gewesen seien.

Abgeordneter Dürbrook nimmt auf eine Passage des Koalitionsvertrags Bezug, wonach die Verquickung von Arbeitsverhältnis und Wohnen nicht zu extremen Missständen führen dürfe; die Unterbringung von Arbeitskräften, die länger als 90 Tage Arbeit im Land verrichteten, müsse in Wohnraum, nicht in Unterkünften erfolgen; ein Kontrollrecht für die zuständigen Behörden solle gestärkt werden. Vor dem Hintergrund dieses Falls wolle er vom Sozialministerium wissen, welche Umsetzungsschritte seit Abschluss des Koalitionsvertrags unternommen worden seien.

Frau Hesse, Leiterin des Referats 23, Arbeitsschutz, im Sozialministerium, antwortet, sie wolle der Beantwortung der im Geschäftsgang befindlichen Kleinen Anfrage nicht vorgreifen, aber

daran erinnern, dass aufgedeckte Missstände in der Fleischindustrie Anlass für die Verabschiedung des Arbeitsschutzkontrollgesetzes 2021 gewesen seien. Mit diesem Gesetz seien die Kontrollrechte für die Arbeitsschutzbehörden deutlich gestärkt worden. Von Dritten zur Verfügung gestellte Unterkünfte dürften kontrolliert werden, ebenso außerhalb von Werksgeländen befindliche Unterkünfte. Die Formulierung im Koalitionsvertrag verstehe die Landesregierung im Sinne einer Bekräftigung der Umsetzung des Gesetzes. Kampagnen zu dem Thema Unterkünfte seien gestartet worden, ebenso Kampagnen in Bereichen, in denen es häufiger als anderswo zu prekärer Beschäftigung komme. Bei den Arbeitgebern erfolge die Abfrage der Unterkünfte; auch dies sei Teil der Kontrolle. In Bezug auf verstärkte Kontrollrechte von Wohnraum sei das Wohnraumschutzgesetz einschlägig; die Zuständigkeit liege beim Innenministerium.

Abgeordneter Dürbrook erinnert daran, dass der Koalitionsvertrag im Jahr 2022 und damit nach dem Arbeitsschutzkontrollgesetz verabschiedet worden sei. Die Formulierung im Koalitionsvertrag lasse darauf schließen, dass die Koalitionspartner auch nach dem Inkrafttreten des Gesetzes noch einen Handlungsdruck gesehen hätten. Die Ausführungen von Frau Hesse deuteten jedoch darauf hin, dass die Landesregierung sich im Wesentlichen auf den Verweis auf die bundesgesetzliche Regelung beschränke, aber abgesehen von Kampagnen eigenständig nichts unternommen habe. – Er erbitte nähere Ausführungen zur Bedeutung des Wohnraumschutzgesetzes in dieser Sache.

Frau Hesse betont, die Wohnung stehe unter hohem verfassungsrechtlichem Schutz. Was als Wohnung im Sinne der Verfassung gelte, sei sehr breit gefasst. Das Land nutze die Kontroll- und die sonstigen Möglichkeiten, die das Arbeitsschutzkontrollgesetz biete, intensiv. Dazu gehörten auch die bereits erwähnten gezielten Kampagnen.

Die prekäre Unterkunft sei nur ein Glied einer Kette von Problemen. Möglicherweise gehe es hier um organisierte Kriminalität. Gegebenenfalls hätten einige Personen keinen gültigen Aufenthaltstitel, bekämen keinen Lohn und stünden in einem ausgeprägten Abhängigkeitsverhältnis.

Abgeordneter Hölck erklärt, aus mehreren Gesprächen mit kommunalen Vertretern wisse er, dass zumindest einige Kommunen gegen die Überbelegung beziehungsweise Fehlbelegung von Wohnungen vorgehen. Den Kommunen sei in der Regel bekannt, um welche Wohnungen

es sich handele. Dort seien häufig Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von großen, im Onlinehandel tätigen Unternehmen untergebracht. Vor diesem Hintergrund wolle er wissen, inwiefern die Landesregierung mit den Kommunen bei diesem Thema zusammenarbeite. Ferner bitte er um Auskunft, ob die von den Arbeitgebern erteilten Auskünfte zu den Unterkünften ihrer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf Richtigkeit überprüft würden.

Frau Hesse antwortet, die im Vollzug tätigen Kolleginnen und Kollegen stünden in engem Austausch mit verschiedenen Behörden, zu denen es auch Schnittstellen gebe. Dazu gehörten insbesondere der Zoll und die Ausländerbehörden; auch mit der kommunalen Ebene finde ein Austausch statt. Zum genauen Ablauf auf der Arbeitsebene könne sie keine Auskunft geben.

Auf die zweite Frage des Abgeordneten Hölck stellt Frau Hesse klar, dass eine Auskunftspflicht der Arbeitgeber gegenüber den entsprechenden Behörden bestehe. Wenn ein Arbeitgeber lüge, aber keine stichhaltigen Beweise zum Nachweis der Lüge erbracht werden könnten, seien die Möglichkeiten der Behörde sehr beschränkt. Die Anweisung an die Arbeitsebene laute, im Rahmen von Betriebsbesichtigungen auch die bekanntgewordenen Unterkünfte zu besichtigen.

Abgeordneter Petersdotter betont, das Wohnraumschutzgesetz eröffne in erster Linie den Kommunen, nicht dem Land Möglichkeiten. Was die 90-Tage-Regelung angehe, so stelle sich die Frage, in welchem Gesetz die Regelung erfolgen solle. In Nordrhein-Westfalen werde versucht, durch das Wohnraumschutzgesetz eine entsprechende Vorgabe zu machen; Hintergrund sei die damalige Situation in den Schlachtbetrieben. Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Koalitionsvertrags in Schleswig-Holstein seien die Wirkungen des 2021 beschlossenen Arbeitsschutzkontrollgesetzes des Bundes noch nicht ausreichend klar gewesen. Mittlerweile habe sich herausgestellt, dass diese Regelungen hilfreich und wirksam seien. Was die Kontrollmöglichkeiten der Behörden angehe, so gebe es vorliegend anscheinend keine Regelungslücke, auch nicht im Wohnraumschutzgesetz, sondern vielmehr eine starke kriminelle Energie, wenn es sogar zum Freiheitsentzug von Beschäftigten durch den Arbeitgeber komme. In einem solchen Fall sei das Strafgesetzbuch einschlägig.

Abgeordneter Dr. Buchholz nimmt auf die Berichterstattung des Norddeutschen Rundfunks Bezug, wonach dem in Untersuchungshaft befindlichen rumänischen Staatsangehörigen vorgeworfen werde, mehrere Landsleute mit falschen Versprechungen nach Deutschland gelockt

und anschließend in einer Fabrikhalle eingesperrt zu haben. Wenn in der Fabrikhalle elf Matratzen vorgefunden worden seien, stelle sich die Frage, ob sich der Tatverdacht der Freiheitsberaubung auf eine so hohe Zahl an Menschen beziehe.

Frau Reichstein erklärt, die Ermittlungen seien in vollem Gange; sie richteten sich momentan gegen eine Person. Weiterführende Angaben könnten gegebenenfalls in nicht öffentlicher Sitzung erfolgen.

Auf die Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz zu konkreten Anhaltspunkten für eine Freiheitsentziehung – ein von außen angebrachtes Vorhängeschloss könne ein solcher Anhaltspunkt sein – antwortet Frau Reichstein, auch dazu könne sie nur im nicht öffentlichen Teil aussagen.

Die weitere Beratung über diesen Tagesordnungspunkt erfolgt von 10:50 bis 11:05 Uhr gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 der Landesverfassung in Verbindung mit § 17 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 der Geschäftsordnung nicht öffentlich und vertraulich.

4. Bericht zur Wärmepotenzialkarte und zum Wärmekompetenzzentrum des Landes

Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur

Dieser Punkt wird von der Tagesordnung abgesetzt.

5. Bericht der Landesregierung zu den aktuellen Plänen zur Nutzung der Öffnungsklausel für das Bewohnerparken

Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)
[Umdruck 20/4628](#)

Abgeordneter Dürbrook führt zur Begründung seines Antrags aus, laut jüngsten Presseberichten habe die Koalition eine Einigung zu der Frage der Parkgebühren für Bewohnerinnen und Bewohner erzielt. Er erhalte mittlerweile fast wöchentlich Anfragen von kommunalen Vertretern, die wissen wollten, wie es weitergehe. Da er zu dieser Frage auskunftsfähig werden wolle, bitte er die Landesregierung um detaillierte Informationen.

Wirtschaftsminister Madsen erklärt, die Landesregierung beschäftige sich mit diesem Thema bereits seit Längerem. Schon im Koalitionsvertrag sei festgelegt worden, von der Öffnungsklausel des Straßenverkehrsgesetzes Gebrauch zu machen. Die besondere Herausforderung habe darin bestanden, die berechtigten Interessen der Kommunen mit dem Schutz der Menschen im Land vor finanziellen Mehrbelastungen in Einklang zu bringen.

Auf der einen Seite stehe der Wunsch der Kommunen, durch einen größeren Spielraum bei der Gebührenfestsetzung insgesamt mehr Gestaltungsfreiheit bei der Bewirtschaftung des knappen öffentlichen Parkraums zu bekommen. Dabei spiele natürlich das Ziel eine Rolle, die Zahl der parkenden Autos, aber auch die Zahl der Autos insgesamt in den städtischen Quartieren deutlich zu reduzieren. Ein Faktor sei auch der wirtschaftliche Wert der Parkflächen.

Auf der anderen Seite blieben viele Menschen, auch jene, die in städtischen Quartieren mit hohem Parkdruck lebten, auf ein Auto und auf Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum angewiesen. Diese Menschen könnten nicht von heute auf morgen auf das Auto verzichten, zumal dies häufig von Rahmenbedingungen abhängig sei, die sie nicht in der Hand hätten. Für diese Menschen stelle eine massive Gebührenerhöhung eine zusätzliche finanzielle Belastung dar, der sie nicht ohne Weiteres ausweichen könnten.

Die Landesregierung halte es daher für erforderlich, die Nutzung der Öffnungsklausel in einen Rahmen einzubetten, der einerseits den Gemeinden einen erheblich größeren Spielraum gebe als bisher und andererseits die Menschen im Land vor weiteren, übermäßigen Belastungen schütze. Daher sehe der Verordnungsentwurf des Wirtschaftsministeriums vor, die Kommu-

nen zum Erlass eigener Gebührenordnungen zu ermächtigen. Zugleich werde eine Obergrenze von 90 Euro pro Jahr festgelegt. Das Wirtschaftsministerium werde den Entwurf in Kürze in das förmliche Verfahren geben und selbstverständlich auch die kommunalen Landesverbände beteiligen.

An den grundsätzlichen Anordnungsvoraussetzungen für Bewohnerparkzonen ändere sich nichts. Um eine bundesweit möglichst einheitliche Auslegung zu erreichen, seien diese in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu Paragraph 45 StVO geregelt. Diese Bundesvorschrift sei mit Zustimmung der Länder erlassen worden.

Abgeordneter Dürbrook erinnert an die Auskunft des Wirtschaftsministeriums, dass zuletzt im Jahr 2021 mit den Kommunen über dieses Thema gesprochen worden sei. Daher wolle er wissen, ob im Zuge der Erarbeitung des Verordnungsentwurfs weitere Gespräche mit den Kommunen zu diesem Thema stattgefunden hätten.

Minister Madsen antwortet, es komme öfter zu Rückfragen; formelle Gespräche mit der kommunalen Ebene habe es aber nicht gegeben.

Abgeordneter Dürbrook fragt nach, wie angesichts dessen die Regelung zum Höchstbetrag von 90 Euro zustande gekommen sei. Hinzu komme, dass andere Bundesländer, die von der Öffnungsklausel Gebrauch gemacht hätten, keine Deckelung vorgenommen hätten.

Minister Madsen erwidert, die Öffnungsklausel eröffne die Möglichkeit, einen Deckel einzuziehen. Auch der Koalitionsvertrag enthalte eine entsprechende Vereinbarung. Nach Auffassung der Landesregierung biete die vorgesehene Verdreifachung den Kommunen ausreichend Spielraum, verhindere aber zugleich eine übermäßige Belastung der Bürgerinnen und Bürger.

Auf die Nachfrage des Abgeordneten Dürbrook, warum die Deckelung genau bei 90 Euro eingezogen worden sei, antwortet Minister Madsen, dieser Betrag sei das Ergebnis eines Abwägungsprozesses gewesen. Sowohl die Interessen der Kommunen als auch die der Bürgerinnen und Bürger seien berücksichtigt worden. Den Betrag von 90 Euro halte die Landesregierung für mehrheitsfähig.

Abgeordneter Dürbrook stellt fest, dass es für die Festlegung auf einen Deckel bei 90 Euro keine sachliche Grundlage gebe, sondern dass es sich um das Ergebnis eines politischen Kompromisses handele. Von der Landesregierung wolle er wissen, ob diese bereit sei, im Ergebnis der zu erwartenden oder bereits eingetroffenen Rückmeldungen der Kommunen noch eine Veränderung des Verordnungsentwurfs vorzunehmen.

Minister Madsen betont, er sei stets bereit, sich Argumente anzuhören. Wenn diese überzeugten, sei er auch bereit, seinen Standpunkt zu korrigieren.

Abgeordneter Kilian ergänzt, Abgeordneter Dürbrook versuche, einen unzutreffenden Eindruck zu erwecken. Bei der Ausarbeitung der Verordnung seien nicht nur die kommunalen Interessen zu berücksichtigen. Ziel sei es einerseits, angesichts der Knappheit an Parkmöglichkeiten zunächst den Bewohnerinnen und Bewohnern einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen und im Zweifel „Fremdparker“ fernzuhalten; andererseits solle den Bewohnerinnen und Bewohnern eine angemessene Gebühr in Rechnung gestellt werden. Die Einnahmeinteressen der Kommunen dürften aber nicht das alleinige Kriterium sein.

Zudem bewege sich Schleswig-Holstein mit maximal 90 Euro bei Weitem nicht im oberen Bereich. So verlange die Stadt Bonn 360 Euro für einen Bewohnerparkausweis; eine Sozialstaffel gebe es nicht. Wenn in Schleswig-Holstein künftig bis zu 7,50 Euro im Monat verlangt werden dürften, dann entspreche dieser Betrag dem Preis eines Tagestickets in vielen Städten.

Abgeordnete Waldeck hebt den zusätzlichen Spielraum hervor, der durch die Verordnung den Kommunen eröffnet werde. Auf dieser Grundlage könne jede Kommune ein individuelles Parkkonzept erarbeiten. Möglicherweise beginne eine Kommune mit einer relativ niedrigeren Gebühr, die sie dann gegebenenfalls erhöhe. Bisher sei ihr jedenfalls keine Kommune bekannt, die gleich im ersten Schritt eine Erhöhung auf 90 Euro vornehmen wolle.

Abgeordneter Dürbrook nimmt auf die Ausführungen des Abgeordneten Kilian Bezug und betont, er habe sich zu den Einnahmequellen der Kommunen überhaupt nicht geäußert. Minister Madsen habe davon gesprochen, dass für ein angebotenes Produkt ein angemessener Preis festgesetzt werden müsse. Im Kern müsse es darum gehen, den Parkdruck zu regulieren, so Abgeordneter Dürbrook weiter. Es sei durchaus fraglich, ob die Festsetzung eines Betrages von 7,50 Euro geeignet sei, in allen Kommunen den Parkdruck zu reduzieren. Dies sei genau der Hintergrund der Frage gewesen, die er an den Minister gerichtet habe. Es gehe darum, ob

es für die Festsetzung bei 90 Euro eine belastbare sachliche Grundlage gebe. Die bisherigen Darlegungen der Vertreterinnen und Vertreter der Koalitionsfraktionen ließen darauf schließen, dass die Positionen zu dieser Frage weit auseinanderlägen und die 90 Euro ein im Grunde ausgewürfelter politischer Kompromiss seien.

Abgeordneter Dr. Buchholz wiederholt seine ablehnende Haltung zur Nutzung der Öffnungsklausel. Von der Landesregierung wolle er wissen, ob die Städte Bonn mit 360 Euro, Münster mit 260 Euro und Tübingen mit 240 Euro für die Festsetzung ihrer Jahresgebühren jeweils eine rationale, sachliche Grundlage angeführt hätten.

Minister Madsen antwortet, die Festsetzung von 360 Euro in Bonn beruhe vermutlich auf dem Gedanken, 1 Euro pro Tag zu erheben. Dafür gebe es aber keine rationale Berechnungsgrundlage; eine solche sei ihm jedenfalls nicht bekannt.

Hintergrund der Festsetzung in Tübingen sei wohl ein Gerichtsurteil, mit dem die ursprünglich noch deutlich höheren Gebühren kassiert worden seien. Im Ergebnis sei eine Reduzierung auf 240 Euro erfolgt. Auch im Vergleich dazu liege Schleswig-Holstein deutlich darunter.

Abgeordneter Kilian erinnert daran, dass er zu Zeiten der Jamaikakoalition den damaligen Verkehrsminister Dr. Buchholz darauf hingewiesen habe, dass eine Länderöffnungsklausel existiere, weshalb Vorsicht angeraten sei. Umso erfreulicher sei es, dass bei der FDP anscheinend ein Meinungswandel stattgefunden habe. Jeder Minister sei immer nur so gut wie die Abgeordneten, die auf ihn aufpassten.

Abgeordneter Kilian führt weiter aus, Abgeordneter Dürbrook agiere in dieser Sache nur mit unbegründeten Mutmaßungen. Dies gelte auch für den angeblichen großen Dissens zwischen CDU und Grünen in dieser Frage. Tatsächlich könnten beide Koalitionspartner gut mit der vorgeschlagenen Regelung leben. Auch die Behauptung, lediglich Schleswig-Holstein sehe eine Höchstgebühr vor, treffe nicht zu. In Hamburg seien es 65 Euro, in Bremen 75 Euro. Beide Städte gingen anscheinend davon aus, mit diesen Gebühren ihren Parkdruck regulieren zu können. Wenn nunmehr in Schleswig-Holstein der Spielraum für die Kommunen von 30,70 Euro auf 90 Euro erhöht werde, dann bedeute dies nicht, dass die Kommunen ihn ausreizen müssten. Von einer Beschneidung der kommunalen Selbstverwaltung durch die Deckelung könne also keine Rede sein. Innerhalb des gesetzten Rahmens könnten die Kommunen

im Rahmen ihrer Selbstverantwortung über die nach ihrer Ansicht angemessene Höhe entscheiden. Auch eine Familie mit einem Durchschnittseinkommen müsse es sich leisten können, ihr Auto, auf das sie angewiesen sei, in der Nähe der Wohnung zu parken.

Im Hintergrund der exorbitant hohen Gebühren in Tübingen stünden andere politische Ziele als nur die Regulierung des Bewohnerparkens, fügt Abgeordneter Kilian hinzu. Die Koalitionsfraktionen in Schleswig-Holstein zeigten verantwortungsvolles Regierungshandeln und wollten solche Gebührenausschläge wie in Bonn und in Tübingen vermeiden.

Abgeordneter Dürbrook erwidert, wenn die Koalitionsfraktionen den Aspekt der kommunalen Selbstverantwortung so sehr betonten, erschließe sich ihm umso weniger, weshalb ein Gebührendeckel eingezogen werde. Bei den vom Abgeordneten Kilian genannten Bundesländern Hamburg und Bremen handele es sich um Stadtstaaten. Flächenländer verzichteten aus gutem Grund darauf; die Situation unterscheide sich von Kommune zu Kommune. Der Parkdruck in Eutin sei ein anderer als der in Lübeck. Daher bedeute das Einziehen eines pauschalen Deckels sehr wohl eine Beschneidung der kommunalen Selbstverantwortung. Sofern eine Ratsversammlung oder ein anderes Kommunalparlament keine verantwortungsbewusste Entscheidung treffe, müsse es sich vor den Wählerinnen und Wähler dafür rechtfertigen.

Abgeordneter Kilian versetzt, einige Menschen wollten manchmal bestimmte Dinge nicht verstehen. Er betont, Flächenländer wie Bayern, Sachsen-Anhalt und das Saarland eröffneten den Kommunen in dieser Frage keinen Spielraum. Eine Landesregierung nehme gerade dann Verantwortung wahr, wenn sie den ihr durch das Gesetz eröffneten Spielraum ausschöpfe. Eine Höchstgrenze dürfe die Landesregierung festlegen; das habe sie getan. Damit könnten exorbitant hohe Gebühren, die – aus welchen Gründen auch immer zustande gekommene – Mehrheiten in Kommunalparlamenten sonst durchsetzen könnten, verhindert werden.

Wenn Abgeordneter Dürbrook ferner behauptete, bei ihm hätten sich wegen dieser Angelegenheit viele Kommunen gemeldet, dann handele es sich bei dieser Aussage vermutlich um oppositionelles Wellenrauschen. An ihn als verkehrspolitischen Sprecher seiner Fraktion würden viele Fragen, auch aus der kommunalen Ebene, gerichtet; die Höchstgrenze der Bewohnerparkgebühren sei aber noch thematisiert worden, so Abgeordneter Kilian abschließend.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis.

6. Abschluss eines Vertrages mit der DB InfraGO über die Vorfinanzierung der weiteren Planung (Leistungsphase 3) für den Ausbau der Bahnstrecke Niebüll–Westerland

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
[Umdruck 20/4661](#)

Verkehrsminister Madsen führt unter Bezugnahme auf die Vorlage, [Umdruck 20/4661](#), in die Thematik ein. Er betont, die Vorfinanzierung der Leistungsphase 3 durch das Land ermögliche nicht nur die um ein Jahr beschleunigte Realisierung des Projekts, sondern auch eine Kostenreduzierung und damit letztlich eine Entlastung des Bundeshaushalts. Die Risiken seien vertretbar.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, betont, der Finanzausschuss müsse die Einwilligung erteilen; der Wirtschaftsausschuss könne die Vorlage lediglich zur Kenntnis nehmen.

Abgeordnete Nitsch erklärt, sie nehme die Vorlage gern zur Kenntnis, da damit einer Forderung des SSW gefolgt werde. Herr Limprecht von der DB InfraGO habe aber am 6. November 2024 erklärt, dass die Leistungsphasen 1 und 2 bereits abgeschlossen seien. In der Vorlage heiße es jedoch, dass der Abschluss bis zum Frühjahr 2025 geplant sei. Auch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sei bereits im November angekündigt worden. Hierzu bitte sie um eine klärende Darstellung. Zudem bitte sie um Klarstellung, ob die Leistungsphase 3 Ende 2026 abgeschlossen sein solle.

Minister Madsen antwortet, Herr Limprecht habe damals seiner Hoffnung Ausdruck verliehen, dass die Leistungsphasen 1 und 2 bis Ende 2024 abgeschlossen werden könnten. Auch sei vorgesehen gewesen, die Öffentlichkeitsbeteiligung sehr schnell zu ermöglichen, da die Hoffnung bestanden habe, die parlamentarische Befassung noch im alten Bundestag ermöglichen zu können. Der Parlamentarische Staatssekretär Dr. Hocker habe versprochen, dass auch vonseiten des Bundesverkehrsministeriums mit aller Kraft an der Umsetzung des Projekts gearbeitet werde. Die Prämisse sei jedoch gewesen, dass die Bundesregierung bis zum Herbst 2024 im Amt bleiben werde. Die Landesregierung beschreite mit der Vorfinanzierung einen neuen Weg, halte dies aber für notwendig und vertretbar, um nicht einen Zeitverzug um ein Jahr zu riskieren.

Die Landesregierung könne zwar die Weiterplanung ermöglichen, aber heute keinen konkreten Zeitpunkt nennen, bis zu dem die Leistungsphase 3 beendet sein werde.

Abgeordneter Dr. Buchholz erklärt, bei diesem Projekt sei jede Form der Beschleunigung hilfreich. Unklar sei allerdings, weshalb die Finanzierung aus IMPULS-Mitteln und nicht aus dem Sondervermögen MOIN.SH erfolgen solle. Letzteres sei extra für Schienenprojekte geschaffen worden; die IMPULS-Mittel könnten für andere Zwecke verwendet werden. Die Landesregierung solle diese Frage noch einmal prüfen.

Minister Madsen antwortet, der Ausbau der Marschbahn werde aus IMPULS-Mitteln finanziert. Daher sei die Verwendung von IMPULS-Mitteln auch im vorliegenden Fall vorgesehen.

Der Ausschuss nimmt die Vorlage der Landesregierung einstimmig zur Kenntnis.

7. a) Echte Verfahrensbeschleunigung für Infrastrukturvorhaben – Legalplanung nach dänischem Vorbild

Antrag der Fraktion des SSW
[Drucksache 20/2207](#)

b) Alle Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung nutzen!

Antrag der Fraktion der FDP
[Drucksache 20/2225](#)

(überwiesen am 21. Juni 2024)

hierzu: [Umdrucke 20/3487](#), [20/3516](#), [20/3520](#), [20/3521](#), [20/3535](#),
[20/3536](#), [20/3537](#), [20/3538](#), [20/3539](#), [20/3562](#),
[20/3680](#), [20/4149](#), [20/4282](#), [20/4364](#); [20/4364](#),
[20/4394](#)

Die Beratung über diesen Punkt wird auf eine spätere Sitzung verschoben.

8. Fachgespräch

Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein erstellen

Antrag der Fraktion des SSW

[Drucksache 20/1885](#)

Die effizientere Gestaltung des Güterverkehrs unterstützen

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/1917](#) (neu)

(überwiesen am 21. März 2024)

hierzu: [Umdrucke 20/3337](#), [20/3377](#), [20/3378](#), [20/3383](#), [20/3384](#),
[20/3391](#), [20/3393](#), [20/3397](#), [20/3398](#), [20/3399](#),
[20/3403](#), [20/3432](#), [20/3722](#), [20/4547](#)

International Transport Danmark (ITD)

Maria Feldberg, Pressesprecherin ([Umdruck 20/3391](#))

Frau Feldberg, Leitende Rechtsberaterin der International Transport Danmark (ITD), betont, sie sei keine Gegnerin des Schienenverkehrs. Allerdings werde der Straßengüterverkehr auch in absehbarer Zukunft dominant gegenüber dem Schienengüterverkehr sein. Die Beförderung auf der Schiene erweise sich nur auf bestimmten Strecken als sinnvoll. Die Aspekte der Wirtschaftlichkeit und der Liefersicherheit müssten stets beachtet werden. Ferner hebt sie die Bedeutung des Ausbaus der A 20 und einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur hervor.

Im Übrigen verweist sie auf die schriftliche Stellungnahme [Umdruck 20/3391](#).

Logistik Initiative Schleswig-Holstein

Holger Matzen, Vorstandsvorsitzender

[Umdruck 20/3432](#)

Herr Matzen erklärt ebenfalls, die Mitglieder der Logistik-Initiative seien keine Gegner der Bahn. Der Schienengüterverkehr könne aber nur dort zum Einsatz kommen, wo es sinnvoll sei. Viele Mitgliedsunternehmen betrachteten den Einsatz von Lkw nach wie vor als flexibelste und schnellste Transportmöglichkeit.

Einem multimodalen Ansatz in der Güterverkehrspolitik komme große Bedeutung zu. Der Railcoach werde eine wichtige Koordinierungsfunktion übernehmen.

Die Bedeutung der Zusammenarbeit mit Dänemark sei unstrittig und werde mit der Fertigstellung des Fehmarnbelttunnels noch deutlich zunehmen.

Der Bahnhof Neumünster müsse ausgebaut werden, um eine bessere Einbindung in den Schienengüterverkehr zu erreichen. Die Lage Neumünsters zwischen Hamburg und Kiel sei ideal.

Im Übrigen verweist Herr Matzen auf die schriftliche Stellungnahme [Umdruck 20/3432](#).

NEE – Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.

Peter Westenberger, Geschäftsführer (per Video)

Herr Westenberger hebt hervor, durch die Marktöffnung existierten auch im Schienengüterverkehr viele Bahnen, nicht nur eine Bahn; der Marktanteil der DB Cargo liege nur noch bei circa 40 Prozent. Die Infrastruktur befinde sich aber noch in der Hand eines Unternehmens. Zur Beantwortung der Frage, wer den Gütertransport organisieren solle, reiche es jedenfalls nicht aus, nur mit der DB zu sprechen.

Die Etablierung eines Railcoaches finde die Unterstützung des NEE. Mittlerweile herrsche die Einschätzung vor, dass das Wissen über die Besonderheiten des Schienentransports und der Organisation im verladenden Gewerbe beziehungsweise im Speditionsbereich zurückgegangen sei. Andere Bundesländer hätten darauf bereits mit der Etablierung von Coaches reagiert. Innovativ in Schleswig-Holstein sei die intensive Einbindung der IHK. Damit werde die notwendige Nähe zur verladenden Wirtschaft hergestellt.

Zum Schienengüterverkehr selbst merkt Herr Westenberger an, dieser sei bis zum Konjunkturunbruch 2022 stärker gewachsen als der Straßengüterverkehr. Um den Marktanteil des Schienengüterverkehrs dauerhaft zu erhöhen, gebe es im Wesentlichen vier Ansatzpunkte; allerdings sei insofern auch der Bund gefordert.

Der erste Ansatzpunkt sei die Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen. Hier könne auf die Stellungnahmen des Fahrgastverbandes Pro Bahn, [Umdruck 20/3378](#), und der IHK Schleswig-Holstein, [Umdruck 20/3397](#), verwiesen werden.

Der zweite Ansatzpunkt betreffe ökonomische Aspekte, zum Beispiel die Energiekosten.

Der dritte Ansatzpunkt sei die Ausgestaltung der Innovationsförderung. Ziel müsse es sein, geförderte Projekte in die Marktreife zu überführen, damit sie sich selbst tragen.

Der vierte Ansatzpunkt bestehe in einer Bahnreform. Dazu gehörtem die Herauslösung der Schieneninfrastruktur aus dem DB-Konzern und eine bessere Begleitung durch den Bund als Hauptaktionär. Die Mängel an der Schieneninfrastruktur seien aus der Sicht der im NEE organisierten Unternehmen der größte Hemmschuh für eine Ausweitung des Schienengüterverkehrs. Es bedürfe eines Austausches und einer Erweiterung dieser Struktur.

Die Erstellung eines Güterverkehrskonzepts begrüße das NEE zwar grundsätzlich; allerdings solle es möglichst praxisnah erstellt werden. Es reiche nicht aus, nur Zielvorstellungen zu formulieren.

Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein e. V.

Dr. Thomas Rackow, Geschäftsführer

[Umdruck 20/3384](#)

Herr Dr. Rackow erinnert nach einigen einleitenden Bemerkungen zu Struktur und Bedeutung seines Verbandes daran, dass dieser sich bereits vor einiger Zeit für die Relation Neumünster–Lübeck, bezogen auf den Bahnverkehr, besonders eingesetzt habe. Vorgeschlagen worden sei damals eine Anschubfinanzierung für Neumünster, um einen Zeitraum von zwei Jahren überbrücken und so den Unternehmen zeigen zu können, dass es in Neumünster funktioniere. Die Finanzierung sei leider gescheitert. Ein Unternehmen mit einem Slot in Hamburg wolle diesen naturgemäß nicht aufgeben, wenn es sich im Fall der Fälle erneut bewerben müsse; die Wartezeit sei sehr lang. Die Auslastung der Güterzüge müsse hoch sein, um Rentabilität zu erreichen.

Problematisch sei auch die Streichung der Fördermittel des Bundes für Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb. Hinzu komme die Verdoppelung der Maut zum Ende des Jahres 2023; der Güterkraftverkehr zahle mittlerweile 15 Milliarden Euro Maut pro Jahr. Für ein mittelständisches Unternehmen beliefen sich die entsprechenden Kosten auf circa 200.000 Euro und müssten an den Kunden weitergegeben werden.

Der Fachkräftemangel betreffe auch den Güterkraftverkehr.

Da nur knapp zehn Prozent der deutschen Lkw mit ihrer Tonnage mehr als 300 Kilometer führen, lohne sich nur zu diesem geringen Anteil der Transport mit der Bahn. Die im Auftrag der gemeinnützigen Verkehrsinitiative „Pro Mobilität“ erstellte Studie „Faktencheck Güterverkehr in Deutschland“ sei mit ihren Feststellungen sehr aufschlussreich. Hinzu komme, dass die Massengüterproduktion und dementsprechend der Transport solcher Güter zurückgingen; dazu gehöre auch der Kohletransport mit seinem früher hohen Anteil am Schienentransport.

Im Übrigen verweist Herr Dr. Rackow auf die schriftliche Stellungnahme [Umdruck 20/3384](#).

**Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e. V. –
UV Nord**

Michael Thomas Fröhlich, Hauptgeschäftsführer

Herr Fröhlich stellt seine Ausführungen in den Kontext der Koalitionsverhandlungen auf der Bundesebene und auf der Landesebene in Hamburg und fügt hinzu, diese beeinflussten auch die Entwicklung in der Metropolregion und in ganz Schleswig-Holstein. Auch die neue verteidigungspolitische Situation und damit die Erfordernisse der Bundeswehr bedürften im Hinblick auf das Transportwesen stärkere Berücksichtigung.

Der UV Nord habe bereits im Juni 2013 ein Strukturkonzept zum Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein veröffentlicht, das naturgemäß auch den Güterverkehr thematisiert habe. Von den damals aufgestellten Forderungen seien bisher die wenigsten umgesetzt worden. So stelle die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke trotz wiederholter Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen nach wie vor ein Nadelöhr für den Schienenverkehr zwischen Deutschland und Skandinavien dar. Bei der Schieneninfrastruktur habe es einen Rückbau gegeben. Die Revitalisierung erfordere große Mühen.

Generell gelte es, nicht nur Schleswig-Holstein sondern den gesamten norddeutschen Raum zu betrachten. Der UV Nord werde vermutlich spätestens nach der Sommerpause ein mit allen wichtigen Branchen und Gewerken abgestimmtes Gesamtkonzept vorstellen, das auch die neuen Möglichkeiten angesichts der Festen Fehmarnbeltquerung berücksichtigen werde. Mit dem neuen Hamburger Senat seien aber im Hinblick auf dessen Vorstellungen zur Verkehrsbeziehungsweise Mobilitätswende noch weitere Gespräche zu führen. Auch von der Bundesregierung erwarte sich die Wirtschaft klare Signale im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur.

* * *

– Frage nach dem etwaigen Ausbau des Standortes Neumünster –

Nähere Ausführungen erbitte er sich zu einem etwaigen Ausbau des Standortes Neumünster. Terminals könnten schon aus finanziellen Gründen nicht überall in Schleswig-Holstein gebaut werden. Möglicherweise liege Neumünster schon zu nah an Hamburg, sodass derjenige, der sich für das Verladen auf die Bahn entscheide, doch eher den Standort Hamburg wähle, zumal es dort circa 1.200 Zugabfahrten pro Woche gebe. Der Ausbau eines Standortes wie Neumünster dürfe nicht allein aus der regionalpolitischen Perspektive betrachtet werden; letztlich müsse das Angebot vom Markt angenommen werden.

Herr Westenberger führt dazu, ob der Standort Neumünster angesichts der großen Bedeutung Hamburgs bestehen könne, aus, in der Region sei genug Frachtaufkommen vorhanden; Hamburg habe schon erhebliche Kapazitätsprobleme. Wenn sich die Möglichkeiten der Umfahrung von Hamburg für die Bahn verbesserten, habe Neumünster noch bessere Chancen. Weitere Standorte kämen dann infrage, wenn die Möglichkeit des Verladens von Wechselbrücken nicht nur auf Lkw, sondern auch auf Güterzüge genutzt werde; dafür könnten Reachstacker beziehungsweise kleine Kräne zum Einsatz kommen.

Herr Dr. Rackow meint, das Umschlagterminal in Neumünster scheitere letztlich an den begrenzten Kapazitäten beziehungsweise der begrenzten Zahl an Slots in Hamburg. Es bleibe bei dem Problem, dass ein Unternehmen, das seinen Slot in Hamburg aufgabe, in der Warteliste auf den letzten Platz gesetzt werde, falls es in Neumünster nicht funktioniere und nach Hamburg zurückgekehrt werden müsse. Wichtig sei also Verlässlichkeit in Neumünster. Um diese herzustellen, sei damals die Anschubfinanzierung vorgeschlagen worden. Hinzu komme

ein weiterer Aspekt: Der durchschnittliche Personalbestand der Güterkraftverkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein belaufe sich auf 8,2. Von den 250 Mitgliedsunternehmen hätten vielleicht zehn die Größe, um die Verlagerung auf die Schiene überhaupt umsetzen zu können.

Herr Matzen verdeutlicht, er unterstütze den Vorschlag, den Standort Neumünster zu entwickeln. Die Stadt liege an einer Hauptverkehrsader, die bis nach Padborg und Kolding reiche. Auch die Anbindung nach Lübeck und sogar weiter nach Berlin sei gegeben. Der Blick nach Dänemark sei aber besonders wichtig. Ein Unternehmen wie Trixie in Tarp erhalte 3.000 Container pro Jahr aus Hamburg. Das seit Jahren durchgestrichene GVZ-Schild an der A 7 sei äußerst peinlich. Hamburg sei zu weit entfernt für Volumina aus Süddänemark und Nordholstein. Vor- und Nachläufe seien zu organisieren; all das erfordere hohen Aufwand. Dort müsse es zu Vereinfachungen kommen. Mittlerweile gebe es spezielles Equipment, um das Verladen in Neumünster zu vereinfachen; große Kräne für die Trailer seien nicht mehr unbedingt erforderlich. Der Einsatz von Reachstackern ermögliche es, das Volumen für bis zu zwei Züge zu bewältigen; einer fahre vielleicht in das Ruhrgebiet, der andere nach Frankfurt. Die Umsetzung werde allerdings nur unter Einbeziehung kleiner und mittlerer Eisenbahnverkehrsunternehmen gelingen. Bei der Zusammenarbeit mit der DB habe es immer wieder Schwierigkeiten gegeben.

Abgeordneter Vöge stellt klar, er wolle keineswegs den Zustand der Anbindung der Seehäfen kritisieren. Gerade am Lübecker Hafen seien enorme Investitionen getätigt worden.

Abgeordnete Nitsch erläutert den Antrag Ihrer Fraktion. Sie fügt hinzu, nicht nur Norddeutschland, sondern auch der dänische Handelsraum müssten in konzeptionelle Überlegungen einbezogen werden. Für die Verbindung nach Dänemark werde nicht nur der Fehmarnbelttunnel, sondern nach wie vor die Jütlandroute erhebliche Bedeutung haben. Die Zentren des verarbeitenden Gewerbes lägen nicht in Sjaelland, sondern in Südjütland. Schließlich bitte sie um Hinweise zur Verbesserung der Anbindung der Hafenstandorte; bisher seien diese weder über die Schiene noch über die Straße gute angebunden. Der Abtransport der Waren müsse sichergestellt sein.

Herr Matzen stellt fest, die Hafenanbindung sei insgesamt zwar verbesserungswürdig, aber doch auf einem guten Weg. So baue die Lübecker Hafen-Gesellschaft das Intermodalterminal von Baltic Rail Gate am Skandinavienkai erheblich aus. Die nutzbare Gleislänge werde für alle Gleise auf 720 Meter erhöht. Der Railcoach könne zum Beispiel darauf hinwirken, dass der

Verkehr von Lübeck in das restliche Europa am besten über Neumünster beziehungsweise Padborg erfolge, zumal die Anlagen in Padborg seit Jahren brachlägen; bisher sei es trotz gemeinsamer Anstrengungen leider nicht gelungen, sie zu reaktivieren.

Abgeordnete Nitsch meint, im Hinblick auf die von Herrn Dr. Rackow schon vor längerer Zeit geäußerte Überlegung, ein deutsch-dänisches Verladeterminale in Padborg zu errichten, empfehle sich im Sinne einer Prioritätensetzung, in Flensburg den Fokus auf die Stärkung des Personenverkehrs zu legen.

Abgeordnete Nitsch bittet Frau Feldberg um eine Positionierung zu Bedeutung und Weiterentwicklung des Korridors zwischen Hamburg und Esbjerg im Zusammenhang mit der Liefersicherheit; dabei spiele vermutlich auch der militärische Kontext eine Rolle.

Frau Feldberg bestätigt, der Westroute nach Esbjerg komme auch angesichts der momentanen geopolitischen Situation große Bedeutung zu. Das Militär bevorzuge den Transport auf der Straße oder der Schiene, da das Risiko gegenüber dem Transport auf dem Meer nicht so hoch sei.

Herr Westenberger betont, die v Bedeutung des Westkorridors könne nicht genug unterstrichen werden, auch deshalb, weil die Bahn plane, nach der Inbetriebnahme des Fehmarnbelt-tunnels den Korridor bis Flensburg für mindestens fünf Monate zu sperren und einer Generalsanierung zu unterziehen.

– Situation an der A 7 –

Abgeordnete Nitsch nimmt auf die Situation an der A 7 im Hinblick auf den Mangel an Rastplätzen und Übernachtungsmöglichkeiten Bezug und bittet Frau Feldberg um Auskunft, welche weiteren konkreten Verbesserungen sie sich für den Bereich der nördlichen A 7 wünsche.

Frau Feldberg bestätigt, der Parkplatzmangel sei nicht nur an der A 7 ein Problem. Die Fahrer benötigten sie für die Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten. Wenn die Elektromobilität forciert werden solle, seien genügend Lademöglichkeiten eine zwingende Voraussetzung.

– Frage der Nutzung von Drohnen zur Güterverteilung –

Abgeordneter Kilian nimmt Bezug auf die Geschäftsidee, die Oliver Kahn beworben habe, wonach Grundstücksbesitzer Überflugrechte an Drohnenbetreiber verkaufen könnten, und schließt die Frage an, wie realistisch die Nutzung von Drohnen zur Güterverteilung sei.

Zu der vom Abgeordneten Kilian thematisierten Geschäftsidee verweist Herr Fröhlich darauf, dass der Bundesverband für Unbemannte Systeme seinen Sitz in Hamburg habe. Auch vor diesem Hintergrund könne er die Aussage treffen, dass die Drohnen keinen nennenswerten Beitrag zur Bewältigung der logistischen Herausforderungen leisten würden, sondern allenfalls für bestimmte Zulieferdienste in Betracht kämen. In der Wehrtechnik spielten Drohnen dagegen eine große Rolle.

Herr Dr. Rackow stellt fest, dass der Einsatz von Drohnen im Stückgutverkehr möglicherweise in der fernerer Zukunft eine Rolle spielen könne; gegenwärtig könne darauf nicht gebaut werden.

Herr Westenberger gibt zu Bedenken, der Drohneneinsatz zur Güterverteilung stoße schon physikalisch an Grenzen.

Herr Matzen gibt an, die Chancen für den Einsatz von Drohnen im Rahmen der Zustellung von Gütern halte er für äußerst gering. Die gesetzlichen Restriktionen seien dafür zu strikt.

– Frage nach der Sinnhaftigkeit eines Güterverkehrskonzepts für Schleswig-Holstein –

Abgeordneter Dr. Buchholz thematisiert die Sinnhaftigkeit eines Güterverkehrskonzepts für Schleswig-Holstein und wirft die Frage auf, ob für den Schienenverkehr nicht eher ein deutschland- oder sogar europaweites Konzept entwickelt werden sollte. Ferner nimmt er Bezug auf Herrn Dr. Rackows Feststellung, dass sich über 90 Prozent transportierten Tonnage wegen der kurzen Strecken nicht für die Verlagerung auf die Schiene eignen. Daraus resultiere die Frage nach den sich für die Investitionsbedarfe in die jeweiligen Bereiche ergebenden Folgerungen. Möglicherweise stimmten die wirtschaftlichen Bedarfe nicht mit den politischen Wünschen überein.

Herr Westenberger trägt vor, der Bedarf für ein Güterverkehrskonzept bestehe durchaus; allerdings seien bei der Erstellung die Entwicklungen im gesamten norddeutschen Raum und in

Skandinavien zu berücksichtigen. Das Konzept könne die Strategie beschreiben, an der sich die Landespolitik dann auszurichten habe. So sei das Güterverkehrskonzept Baden-Württembergs durchaus von Nutzen für die dortige Landespolitik gewesen. Das bayerische Güterverkehrskonzept enthalte dagegen weniger Anhaltspunkte für das Handeln der Staatsregierung.

Herr Matzen erklärt, wenn ein Konzept erstellt werde, dann müsse darauf geachtet werden, dass es von dem Ziel der Koordinierung aller Verkehrsträger getragen sei; daran hapere es bisher. Auch die in bisher schon erstellten Logistik- und Hafenkonzerten entwickelten Ideen sollten berücksichtigt werden oder zumindest Basis für weitere Überlegungen sein. Auch müsse stets der Gedanke des Pragmatismus eine Rolle spielen. Bei dem vom Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen im Auftrag des Landeswirtschaftsministeriums entwickelten Hafen- und Logistikkonzept sei der bürokratische Aspekt wieder viel zu deutlich hervorgetreten. Fraunhofer habe zu abgehoben argumentiert; die Praktiker seien mit dem Ergebnis nicht zufrieden gewesen.

Herr Matzen erklärt außerdem zu der Forderung, bei der etwaigen Erstellung eines Güterverkehrskonzeptes den Fokus nicht nur auf Schleswig-Holstein zu richten, es dürfe nicht der falsche Eindruck entstehen, nach Eröffnung des Fehmarnbelttunnels werde Schleswig-Holstein für den Güterverkehr nur noch Transitland sein. Der Tunnel biete tatsächlich beste Gelegenheiten für die Entwicklung von Gewerbegebieten, insbesondere an der A 1. Viele Kommunen hätten sich damit bisher schwergetan. Das Wertschöpfungspotenzial für Schleswig-Holstein sei enorm. Dänemark sei insoweit Vorreiter.

Abgeordnete Waldeck verweist darauf, dass die Bedarfe im Grunde bekannt seien, weshalb kein neues Güterverkehrskonzept notwendig sei. Stattdessen müsse endlich mit der Umsetzung der notwendigen Maßnahmen begonnen werden. Was die Potenziale der Schiene angehe, so lohne ein Blick in das europäische Ausland; dort sei der Anteil des Schienengüterverkehrs deutlich höher als in Deutschland. Zudem dürften nicht nur die aktuellen, unmittelbar erfassbaren Kosten betrachtet werden. Ein Beispiel sei der Fachkräftebedarf; dieser sei beim Schienengüterverkehr deutlich geringer als beim Transport mit Lkw.

– Fachkräftemangel in der Logistikbranche –

Herr Dr. Rackow geht darauf ein, der Fachkräftemangel betreffe auch die Logistikbranche. Bundesweit fehlten 10.000 Fahrer; diese könnten auch aus dem Ausland nicht mehr ersetzt

werden. Jedes Jahr verließen 30.000 den Arbeitsmarkt, aber nur 15.000 kämen nach. In der Folge seien neue logistische Systeme zu entwickeln. Entweder die Wirtschaft regionalisiere sich oder die Unternehmen erhöhten beziehungsweise schafften wieder Lagerkapazitäten; diese befänden sich gegenwärtig im übertragenen Sinne auf der Straße.

– Frage nach der Förderung von Lkw mit alternativen Antrieben –

Abgeordnete Waldeck erbittet von Frau Feldberg genauere Informationen zur Förderung von Lkw mit alternativen Antrieben in Dänemark, insbesondere dazu, ob ausschließlich E-Lkw oder auch Wasserstoff-Lkw eine Förderung erhielten. Ferner bitte sie um Erläuterung der Aussage, dass die Ladestationen nicht auffindbar seien.

Frau Feldberg antwortet, es sei vorab festzustellen, dass für Lkw eine Kilometermaut fällig werde. Die Kosten könnten durchaus 100.000 Kronen pro Jahr und Lkw erreichen. Jedoch sei vorgesehen, dass ein Teil der eingenommenen Gelder in den Ausbau der Straßeninfrastruktur zurückfließe. Auch für E-Lkw und mit Wasserstoff betriebene Lkw sei eine anteilige Förderung möglich. Die Fahrzeuge selbst müssten jedoch so verbessert werden, dass längere Strecken bewältigt werden könnten. Zumindest bedürfe es einer ausreichenden Ladeinfrastruktur. Für Pkw gebe es mittlerweile Übersichtskarten über Ladepunkte; für Lkw fehlten diese auf europäischer Ebene oft noch. Zudem müssten die Ladepunkte das Aufladen innerhalb eines akzeptablen Zeitraums ermöglichen. Neun oder zehn Stunden seien zu lang. Auch deshalb liege der Anteil der E-Lkw in Dänemark bei nur drei bis vier Prozent. Für längere Fahrten kämen sie noch nicht infrage.

Herr Matzen gibt zu bedenken, auch wenn es mittlerweile die ersten E-Lkw-Modelle mit einer Laufleistung von über 600 Kilometern gebe, sollte sich die Förderung nicht auf batterieelektrisch betriebene Lkw beschränken, sondern auch mit Wasserstoff betriebene Lkw einbeziehen. Ein erheblicher Vorteil gegenüber dem E-Lkw seien die kurzen Tankzeiten. Ein Lkw beanspruche erheblich mehr Fläche beim Laden beziehungsweise Auftanken als ein Pkw; dies erweise sich als erhebliches Problem, wenn die Ladezeit zu lang sei. Zudem sei die Bereitstellung der benötigten Strommengen für eine größere Anzahl an E-Lkw nicht gesichert. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur allein, der schwierig genug sei, bringe wenig, wenn nicht genügend Strom zur Verfügung stehe.

Herr Dr. Rackow merkt an, er sei davon ausgegangen, dass sich das Fachgespräch auf die beiden eingereichten Anträge beziehe; mittlerweile habe die Diskussion allgemeinen verkehrspolitischen Charakter angenommen. – Zur Bedeutung der E-Mobilität führt er aus, die Logistikunternehmen stünden der Frage nach dem Antrieb relativ indifferent gegenüber. Entscheidend sei, dass die Antriebsvariante kostengünstig sei und das Betriebsmittel – Strom oder Diesel – jederzeit ausreichend zur Verfügung stehe. Das Förderprogramm des Bundes für Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb in Höhe von 1,16 Milliarden Euro sei auf null zurückgeführt worden. Auch die Ausstattung mit Ladestationen sei dürftig. Das Bemühen gehe dahin, die neue Bundesregierung dazu zu bewegen, wieder Fördermittel bereitzustellen, auch um die Unternehmen von der Machbarkeit zu überzeugen. Es bedürfe noch erheblicher Anstrengungen, um die Umstellung auf E-Lkw tatsächlich realisieren zu können; gegenwärtig liege der Anteil bei den Mitgliedsunternehmen des Unternehmensverbands Logistik bei einem Prozent.

Herr Dr. Rackow fügt hinzu, laut Bundesverkehrsministerium sei davon auszugehen, dass auch im Jahr 2040 der Güterverkehr immer noch zu 74 Prozent durch Lkw abgewickelt werde. Unklar sei allerdings, ob es sich um E-Lkw oder um durch Wasserstoff angetriebene Lkw handeln werde; dies hänge vor allem von politischen Entscheidungen ab. Laut Verkehrsstatistik passierten täglich circa 20.000 Lkw den Hamburger Elbtunnel. Wenn ein Lkw pro Stunde 100 Euro koste, dann entstünden durch einen einstündigen Stau Verluste von insgesamt 2 Millionen Euro pro Tag.

– Frage nach der Einführung eines Railcoaches –

Die Einführung eines Railcoaches betrachte er zwiespältig, so Herr Dr. Rackow weiter. Eine Analyse des Ist-Zustandes sei sicherlich begrüßenswert. Der einzige Sinn des Railcoaches dürfe aber nicht darin bestehen, den Unternehmen, die einen Anschluss brauchten, aufzuzeigen, wie sie das komplexe Genehmigungsverfahren bewältigen könnten. Einerseits werde von der Notwendigkeit des Bürokratieabbaus gesprochen; dann werde wieder eine Stelle geschaffen, um den Unternehmen einen Weg durch die Bürokratie zu zeigen, statt diese reduzieren.

Zusammenfassend hält Herr Dr. Rackow fest, angesichts der vielen bekannten Probleme, zum Beispiel Fachkräftemangel und Unklarheit in Bezug auf die künftige Antriebsart, bringe es wenig, jetzt ein kleingliedriges Konzept zu erstellen. Die Probleme müssten endlich angegangen werden.

Zu Herrn Dr. Rackow Kritik am Konzept des Railcoach merkt Herr Matzen an, auch er wolle keine Stelle schaffen, die zusätzliche Bürokratie schaffe. Ziel sei es, wissende Menschen zusammenzubringen, die präventiv auf Fehler hinweisen könnten. So sei die Reaktivierung eines Gleisanschlusses nur dann sinnvoll, wenn damit unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit eine Optimierung von Verkehrsströmen und Emissionseinsparungen einhergingen. Der Railcoach könne durchaus einen positiven Beitrag leisten, vorausgesetzt es werde dafür die geeignete Person gefunden.

Herr Westenberger schätzt, der Railcoach könne als Verbindungsglied zwischen dem Schienengüterverkehr und den Unternehmen, die über die entsprechenden Möglichkeiten zu wenig wüssten, dienen. Wichtig sei ferner der Hinweis, dass auch bei vollständiger Umstellung der Traktion auf erneuerbare Energien im Straßengüterverkehr die Energieeffizienz des Schienengüterverkehrs systembedingt deutlich besser sei; das Verhältnis liege bei 1 zu 5.

– Bedeutung des Schienengüterverkehrs und kombinierten Verkehrs –

Herr Westenberger hebt die Bedeutung der Differenzierung der Verkehrszwecke hervor. Dazu gehöre die Unterscheidung in Nahverkehr, regionalen Verkehr und internationalen beziehungsweise Transitverkehr. Die bisherige Diskussion habe sich häufig als Entweder-oder dargestellt, während es aus Sicht der Eisenbahnunternehmen ein „und“ geben müsse. Damit komme der kombinierte Verkehr – Straße-Schiene, Wasserweg-Schiene, Wasserweg-Straße – ins Spiel. Im Laufe der Zeit habe sich herausgestellt, dass es sinnvoll sei, kürzere Strecken auf der Straße und längere auf der Schiene oder dem Wasserweg zurückzulegen. Der kombinierte Verkehr bringe enorme Kosten- und Umweltvorteile mit sich. Zudem verstünden sich insbesondere die Binnenhäfen heute nicht mehr nur als Verladeorte für Massengüter vom Schiff auf das Land. Vor der Allokation von Investitionsmitteln in die verkehrliche Infrastruktur müsse das Land genau prüfen, wo welche Potenziale für den regionalen, den Fern- und den Transitverkehr bestünden.

Die Behauptung, der Schienengütertransport sei erst ab einer Entfernung von 300 Kilometern wirtschaftlich vertretbar, treffe in dieser Absolutheit nicht zu. In einigen Segmenten finde der Schienengüterverkehr auch auf kürzeren Strecken statt. Letztlich hingen Attraktivität und Rentabilität von der Ausgestaltung der Bedingungen ab. Die Eisenbahnunternehmen hätten nicht das primäre Ziel, die Transportleistung des gesamten Lkw-Verkehrs zu übernehmen, fährt Herr Westenberger fort. Es gehe um die Entlastung der Straßen von diesem Verkehr und um

die Reduzierung der Notwendigkeit von Ersatzinvestitionen auf den besonders stark belasteten Straßen. Hinzu komme die Entlastungswirkung in Bezug auf Lärm- und Abgasemissionen.

Herr Matzen bekräftigt, die immer wieder genannte Grenze von 300 Kilometern für die Rentabilität des Schienengüterverkehrs sei schon deshalb zu relativieren, weil der Zustand der Straßen tendenziell schlechter werde. Andererseits könne die Bahn auf absehbare Zeit keinen erheblichen Zuwachs des Güterverkehrs verkraften, da viele Strecken erst ertüchtigt werden müssten; dies dauere Jahrzehnte.

– Verhältnis Schienen- und Straßengüterverkehr –

Abgeordneter Vöge erklärt, eine wichtige Feststellung laute, dass die Straßen- und die Bahninfrastruktur nicht gegeneinander ausgespielt werden dürften. Ebenso bedeutsam sei die Feststellung, dass die entsprechenden Überlegungen sich nicht auf Schleswig-Holstein beschränken dürften, sondern den gesamten norddeutschen Raum in den Blick nehmen müssten.

Abschließend bittet auch Herr Westenberger darum, den Schienen- und den Straßengüterverkehr nicht gegeneinander auszuspielen. Dessen ungeachtet bleibe es bei der Feststellung, dass in den vergangenen Jahrzehnten die Investitionen in die Schieneninfrastruktur deutlich hinter denen in die Straßen zurückgeblieben seien. Dies sei der Grund für den enormen Nachholbedarf bei der Schiene.

Herr Fröhlich stellt fest, wohl niemand wolle heute noch die unterschiedlichen Verkehrsträger gegeneinander ausspielen; jeder habe auf seinem Gebiet seine Berechtigung. Er hebt ferner die Notwendigkeit hervor, Industrie- und Verkehrspolitik zusammen zu betrachten und den Blick auch über das Land Schleswig-Holstein hinaus zu richten. Mehrfacharbeit könne vermieden werden, wenn für Norddeutschland ein gemeinsamer konzeptioneller Ansatz entwickelt werde. Auch die Landesentwicklungspläne bedürften einer noch engeren Abstimmung. Dabei müsse nicht zwangsläufig eine gemeinsame Landesplanungsbehörde geschaffen werden; ein Dialogverfahren müsse jedoch entwickelt werden. Ein nur auf Schleswig-Holstein bezogenes Güterverkehrskonzept sei nicht notwendig. Es bedürfe einer neuen Allianz mit Dänemark und ganz Skandinavien. In diesem Zusammenhang gelte es, Grenzkontrollen und andere Hürden so weit wie möglich abzubauen. Die Mitgliedsunternehmen des UV Nord verstünden sich als

Freunde Dänemarks und Skandinaviens. Auch für Schleswig-Holstein habe die weitere Entwicklung des Hamburger Hafens enorme Bedeutung. Daher gelte es, auf die dortigen Hafenentwicklungspläne frühzeitig Einfluss zu nehmen.

Abgeordnete Nitsch resümiert, in Deutschland hätten Konzepte möglicherweise nicht die beste Tradition; es entstehe jedenfalls der Eindruck, dass von politischer Seite versucht werde, die Bedeutung von Konzepten kleinzureden. In Dänemark werde durchaus mit Zehnjahresplänen gearbeitet. Die Notwendigkeit einer durch die Landesregierung vorzunehmenden Priorisierung sei jedenfalls auch in diesem Fachgespräch deutlich geworden; es bedürfe eines gezielten Einsatzes der Investitionsmittel. Wenn die Landesregierung die Erstellung eines Konzepts ablehne, werde auf der Grundlage anderer Ansätze weitergearbeitet werden.

9. Nachbartarif im deutsch-dänischen Grenzland ausweiten, für einen gestärkten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Antrag der Fraktion des SSW
[Drucksache 20/3031](#)

(überwiesen am 26. März 2025)

– Verfahrensfragen –

Abgeordnete Nitsch betont, die Einholung schriftlicher Stellungnahmen zum Antrag der SSW-Fraktion, [Drucksache 20/3031](#), halte sie nicht für erforderlich. Zunächst sollten Fachleute des zuständigen Ministeriums und von NAH.SH zu einem Gespräch geladen werden; in einem nächsten Schritt könne sich ein Fachgespräch mit den dänischen Partnern anschließen.

Abgeordnete Waldeck signalisiert die Zustimmung der Koalitionsfraktionen.

Einstimmig beschließen die Ausschussmitglieder, den Antrag des SSW, [Drucksache 20/3031](#), in einem Gespräch mit der Landesregierung und NAH.SH zu beraten.

10. Camping in Schleswig-Holstein stärken – Kleinstcampingplätze wieder möglich machen

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/3040](#)

(überwiesen am 28. März 2025 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 20/4644](#) (nicht öffentlich), 20/4647

– Verfahrensfragen –

Abgeordneter Dürbrook regt mit Bezug auf den nicht öffentlichen [Umdruck 20/4644](#) an, die entsprechenden Unterlagen des Petitionsausschusses einschließlich der Stellungnahme des Ministeriums anzufordern, um eine Doppelarbeit beider Ausschüsse zu vermeiden.

Einstimmig beschließt der Ausschuss, weitere Unterlagen des Petitionsausschusses zu dem Thema zu erbitten sowie eine schriftliche Anhörung zu [Drucksache 20/3040](#) mit Benennungsfrist zum 15. Mai 2025 durchzuführen.

11. Information/Kenntnisnahme

[Umdruck 20/4672](#) – Northvolt: Aspekte des schwedischen Insolvenzverfahrens

[Umdruck 20/4675](#) – Northvolt: Auswirkungen des Chapter-11-Verfahrens, anteilige Risikoübernahme des Landes, Nachreichung einer Information

[Unterrichtung 20/242](#) – Ergebnisprotokoll der MPK am 12. März 2025 in Berlin

[Unterrichtung 20/243](#) – Gesetzentwurf zur Freistellung von Reservistinnen und Reservisten der Bundeswehr in Schleswig-Holstein

[Unterrichtung 20/244](#) – Information über den Gesetzentwurf zum Vertrag über die Errichtung, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Nationalen Once-Only-Technical-Systems (NOOTS)

Der Ausschuss nimmt die Vorlagen zur Kenntnis.

12. Verschiedenes

- a) Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, erinnert daran, dass im Zeitraum vom 6. bis 10. Oktober 2025 eine gemeinsame Reise mit dem Europaausschuss nach Lettland anvisiert sei. Eine Abfrage habe ergeben, dass nur wenige Wirtschaftsausschussmitglieder teilnehmen könnten. Daher stelle sich die Frage, ob die Reise erneut verschoben werden solle.

Er, Abgeordneter Dr. Buchholz, habe großes Interesse an der Teilnahme. In der Woche vom 6. bis 10. Oktober tagten jedoch anderem der Innen- und Rechtsausschuss und der Richterwahlausschuss. Für kleine Fraktion ergebe sich ein Vertretungsproblem.

Abgeordnete Nitsch befürwortet eine Verschiebung. Auch ihr sei durchaus bewusst, dass der Europaausschuss zeitlich kaum Spielraum habe; dennoch wäre es sehr unglücklich, wenn der Wirtschaftsausschuss kaum vertreten sei.

Abgeordnete Waldeck teilt mit, auch Abgeordneter Petersdotter habe großes Interesse an der Teilnahme, könne diese aber im genannten Zeitraum nur sehr schwer ermöglichen.

Abgeordnete Wentzel bittet darum, die Teilnahme an einem etwaigen neuen Termin unbedingt zu ermöglichen. Es handele sich immerhin nicht um die erste Verschiebung.

Abgeordneter Vöge erklärt, er habe sich im Europaausschuss dafür starkgemacht, dass die Reise in dem besagten Zeitraum stattfinde. Gegebenenfalls müssten an den parallel stattfindenden anderen parlamentarischen Terminen die Stellvertreter teilnehmen.

Die Ausschussmitglieder verständigen sich darauf, den Europaausschuss um erneute Verschiebung der geplanten Informationsreise nach Lettland mit dem Ziel zu bitten, einen gemeinsamen Zeitraum im Frühjahr 2026 zu finden.

- b) Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, teilt mit, dass am heutigen Tag im Rahmen der 87. Sitzung des Innen- und Rechtsausschusses ein Fachgespräch zur Arbeitsmarktintegration Geflüchteter stattfinden werde. Die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses seien nachrichtlich eingeladen worden.
- c) Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, erinnert daran, für den 10. April 2025 sei die nächste gemeinsame Sitzung mit dem Finanzausschuss zum Aktenvorlagebegehren Northvolt geplant.

Abgeordneter Kilian regt an, dass zur Einstufung beziehungsweise Schwärzung von Unterlagen und reinen Verfahrensfragen die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses nicht eigens anreisen müssen sollten. Die Teilnahme an inhaltlichen Beratungen empfehle sich dagegen sehr wohl.

Der stellvertretende Vorsitzende erklärt, im Grundsatz stimme er mit dieser Einschätzung überein. Die Entscheidung, zu gemeinsamen Sitzungen einzuladen, liege bei den Vorsitzenden, die die Thematik noch einmal besprechen könnten.

Der Vorsitzende des federführenden Finanzausschusses wird gebeten, den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss zum Thema Northvolt statt zu gemeinsamen Sitzungen nach Möglichkeit nachrichtlich einzuladen.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, schließt die Sitzung um 13:32 Uhr.

gez. Dr. Bernd Buchholz
Stellvertretender Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin