



Niederschrift

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 81. Sitzung

am Mittwoch, dem 20. April 2022, 10:00 Uhr,
im Plenarsaal des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	Vorsitzender
Wolf Rüdiger Fehrs (CDU)	i. V. von Andreas Hein
Klaus Jensen (CDU)	
Lukas Kilian (CDU)	
Thomas Hölck (SPD)	
Kerstin Metzner (SPD)	
Kai Vogel (SPD)	
Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
Kay Richert (FDP)	stv. Vorsitzender
Christian Dirschauer (SSW)	

Weitere Abgeordnete

Sandra Redmann (SPD)
Volker Schnurrbusch (Zusammenschluss AfD)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Bericht der Landesregierung zur Arbeit der Baustellenkoordination in Schleswig-Holstein	5
	Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD) Umdruck 19/7368	
2.	Bericht der Landesregierung zum Sachstand hinsichtlich der Aktion „9 für 90“	10
3.	Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zur Umsetzung der LNG-Pläne in Brunsbüttel	12
	Antrag des Abg. Thomas Hölck (SPD) Umdruck 19/7421	
4.	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein	17
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 19/3697	
5.	Mündliche Anhörung Ansiedlungsstrategie Schleswig-Holstein	18
	Bericht der Landesregierung Drucksache 19/3234	
	WT.SH - Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH Dr. Bernd Bösche, Geschäftsführer Umdruck 19/6743	
	StartUp SH e. V. Dr. Frank Schröder-Oeynhausen, Vorstandsmitglied Umdruck 19/6839, 19/7426	
	IHK Schleswig-Holstein Werner Koopmann, Federführer „International“ (per Videozuschaltung) Umdruck 19/6890	
	DIE FAMILIENUNTERNEHMER e. V. Rüdiger Behn, Landesvorsitzender Umdruck 19/6589, 19/7427	
	Deutscher Gewerkschaftsbund - Bezirk Nord Heiko Gröpler, Abteilungssekretär	
	UV Nord - Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e. V. - BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein Michael Thomas Fröhlich, Hauptgeschäftsführer (per Videozuschaltung) Umdruck 19/6773	
	Christian-Albrechts-Universität zu Kiel - Institut für Volkswirtschaftslehre Dr. Henning Meier Umdruck 19/6847, 19/7425	
	foodRegio e. V. Dr. Björn P. Jacobsen, 2. stellvertretender Vorstandsvorsitzender (per Videozuschaltung) Umdruck 19/7414	

Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V. Roy Kühnast, Vorstandsmitglied
Umdrucke 19/6783, 19/7409

Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V. Peter Douven,
stellvertretender Vorsitzender (per Videozuschaltung) Umdruck 19/6833

Landesverband Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein e. V. Marcus
Hrach, Geschäftsführer

6. Verschiedenes

41

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung einstimmig gebilligt.

Der Ausschuss beschließt ebenfalls einstimmig, die Vorlage der Landesregierung zu dem Thema „Förderungen im Verfahren BEMU/XMU“, [Umdruck 19/7415](#), im Sinne von § 17 Absatz 2 der Geschäftsordnung vertraulich zu behandeln und geheim zu halten.

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung gibt der Vorsitzende einen Rückblick auf die Arbeit des Ausschusses in der zu Ende gehenden Legislaturperiode. Er erinnert an die zahlreichen Ausschussexpeditionen, insbesondere die nach San Francisco, und die besonderen Herausforderungen durch die Coronapandemie. Der Ausschuss habe auch in schwierigen Zeiten darauf geachtet, nahe bei den Unternehmen zu sein.

Die Zusammenarbeit der Ausschussmitglieder sei vom kollegialen Geist geprägt gewesen. Auch mit dem Wirtschaftsminister, dem Staatssekretär und dem gesamten Ministerium habe die Zusammenarbeit sehr gut funktioniert. Die Informationsübermittlung sei problemlos erfolgt.

Besonderer Dank gebühre der Ausschussgeschäftsführung. Diese sei stets ansprechbar gewesen und habe durch ihr Engagement dafür gesorgt, dass die Ausschusssitzungen problemlos hätten stattfinden können.

* * *

1. Bericht der Landesregierung zur Arbeit der Baustellenkoordination in Schleswig-Holstein

Antrag des Abg. Kai Vogel (SPD)

[Umdruck 19/7368](#)

Abg. Vogel erläutert den vorliegenden Antrag. Er erinnert daran, dass sich der Ausschuss bereits im Jahr 2018 mit der Baustellenkoordination beschäftigt habe. Vor dem Hintergrund, dass damals Verbesserungen insbesondere in personeller Hinsicht in Aussicht gestellt worden

seien, habe das im November 2021 vom Wirtschaftsministerium präsentierte Ergebnis zumindest bei der SPD Verwunderung ausgelöst. Lediglich eine Person habe vorgestellt werden können, die zudem erst wenige Tage zuvor ihren Dienst angetreten habe. Eine weitere Person habe anscheinend wieder gekündigt. Generell schein die Stellenbesetzung in diesem Bereich schwierig zu sein.

Zudem werde das Wirtschaftsministerium um Auskunft zur Baustellenkoordination im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung geben. Zuletzt habe es Irritationen gegeben, da der Wirtschaftsminister geäußert habe, die Zuständigkeit liege weniger beim Land, sondern vor allem beim Kreis Ostholstein. Der Landrat habe sich anders positioniert und insbesondere darauf verwiesen, dass nicht der Kreis den Bau beauftragt habe.

Staatssekretär Dr. Rohlfis erklärt einleitend, er freue sich, in dieser Sitzung Frau Nehls als Leiterin der Stabsstelle „Baustellenkoordination“ vorstellen zu dürfen. Weiter führt er aus, neben den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stabsstelle stelle die Software das Herzstück der Baustellenkoordination dar. Diese sei im Jahr 2021 beschafft worden und habe die Einführungsphase erfolgreich überstanden. In diesem Jahr gehe es vor allem darum, die entsprechenden Schnittstellen zu nutzen und die kommunale Ebene einzubinden.

Herr Quirnbach, stellvertretender Direktor des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr, schildert die Entwicklung der Baustellenkoordination seit 2021. Zu Beginn sei die Frage zu klären gewesen, ob eine Insellösung oder eine große Lösung, deren Nutzung allen am Verkehrsgeschehen Beteiligten offenstehe, realisiert werden solle. Die Entscheidung sei für die große Lösung gefallen.

Das Ziel habe von Anfang an in einer webbasierten Anwendung bestanden. Der Begriff „Baustellenkoordination“ greife im Grunde zu kurz, da die zu berücksichtigenden Aspekte von der Planung über die automatische Generierung von Verkehrsanordnungen bis hin zur Realisierung reichten. Der LBV.SH wolle eine Anwendung präsentieren, die Stauprognosen abgebe und Umleitungstrecken empfehle.

Nach der Markterkundung sei mit Unterstützung durch Dataport das Ausschreibungsverfahren gestartet worden, die angesichts der Größe der Anwendung europaweit erfolgt sei. Durchgesetzt habe sich das Unternehmen Workplace Solutions - WPS - aus Hamburg mit der Software

„BIS 2“. Ab Sommer 2021 habe Dataport an einer Spezifizierung der Software unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des LBV.SH gearbeitet. ITV.SH als Dienstleister für die Kommunen sei ebenfalls eingebunden worden, damit die Anwendung auch den Kommunen einen hohen Mehrwert biete. Die Konzeption sehe vor, einen Marktplatz für Innovationen zu schaffen, auf dem sich alle Beteiligten austauschen könnten. Die Bürgerinnen und Bürger sollten die Möglichkeit erhalten, auf jedem Endgerät tagesaktuelle Informationen zu erhalten, um die beste Route wählen zu können.

Da sich rasch herausgestellt habe, dass es sich um eine umfangreiche strategische Aufgabe handele, sei gemeinsam mit dem Ministerium die Entscheidung zur Einrichtung einer Stabsstelle „Baustellenkoordinierung“ gefallen. Damit werde die direkte Anbindung an den Direktor und den stellvertretenden Direktor des LBV.SH gewährleistet. Ziel sei es, die Baustellenkoordinierung als Herzstück einer Planung zu begreifen.

Neben Frau Nehls seien zwei Regionalplaner gewonnen worden; ein zusätzlicher IT-Spezialist werde Anfang Mai 2022 seine Tätigkeit aufnehmen. Die Regionalplaner bildeten quasi die Kopfstellen zu den Kreisen und den sonstigen Baulastträgern. Letztlich könne der LBV.SH ohnehin nur ein Angebot machen; die Kommunen seien in ihrer Entscheidung frei. Schließlich werde noch eine Verwaltungskraft eingestellt, die vor allem die Daten der Nahversorger auf dem aktuellen Stand halten solle.

Frau Nehls, Leiterin der Stabsstelle „Baustellenkoordinierung“ beim LBV.SH, erklärt, sie sei von Thyssen Krupp Marine Systems Anfang 2022 zur Stabsstelle gewechselt. Auch sie habe das Ziel, im Laufe dieses Jahres die Kommunen für die Software zu gewinnen. Dieser Prozessschritt werde von der Projektgruppe „Baustellenkoordinierungssoftware“ begleitet. Mittlerweile gebe es auch eine Rückmeldung, welche Kommunen und Kreise die BIS-Software nutzen könnten. Für die digitale Baustellenkarte sei bis Ende 2022 ein Update vorgesehen. Die Software werde entsprechend den aktuellen Anforderungen weiter angepasst.

Abg. Vogel verweist darauf, dass in Hamburg das System ROADS zur Anwendung komme. Vor diesem Hintergrund frage er sich, warum die Synergieeffekte durch eine mit Hamburg abgestimmte Lösung nicht genutzt würden.

Abg. Redmann bittet um Erläuterungen zur Einteilung der Regionen und zu der Frage, wie viele Regionalplanerinnen und Regionalplaner insgesamt vorgesehen seien.

Herr Quirnbach antwortet, schon bisher habe es vier Standorte beziehungsweise Niederlassungen gegeben, die gut in den Regionen vernetzt seien. Die Vernetzung solle weiterhin genutzt werden, vor allem um die Zusammenarbeit mit den Kreisen zu intensivieren. Zwei Stellen als Regionalbetreuer seien bereits besetzt, zwei weitere würden eingestellt.

Das System ROADS habe ebenfalls das Unternehmen WPS entwickelt; die Schnittstellenproblematik werde dadurch deutlich reduziert. Es werde einen automatischen Datenabgleich zwischen ROADS und BIS 2 geben. ROADS vermittele einen guten optischen Eindruck, eigne sich aber vor allem für eine Großstadt wie Hamburg. Umleitungsverkehre in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein könnten damit nicht sinnvoll geplant werden. Der LBV.SH pflege aber im Rahmen der Metropolregion einen engen Kontakt.

Staatssekretär Dr. Rohlfis ergänzt, ab 1. Mai 2022 würden vier Personen in der Stabsstelle tätig sein. Die Feststellung, dass eine Person gewechselt habe, treffe zwar zu; allerdings könne niemand daran gehindert werden, sich auf eine andere Stelle zu bewerben. In Zeiten des Fachkräftemangels sei die Stellenbesetzung generell ein Problem. Umso erfreulicher sei es, dass Frau Nehls habe gewonnen werden können.

Die Entscheidung, zwei Regionalbetreuer zeitversetzt einzustellen, sei bewusst getroffen worden; denn der Bedarf entstehe, sobald es gelinge, die Kommunen mit an Bord des IT-Systems zu bekommen. Daher appelliere er auch an die Landtagsabgeordneten, bei den Kreisen und Kommunen für das System BIS 2 zu werben. Im Unterschied zu Hamburg habe Schleswig-Holstein auch eine kommunale Ebene, die ihre Daten zur Verfügung stellen müsse.

Auch ein noch so gut funktionierendes Baustellenmanagement werde allerdings nicht jeden Stau verhindern können; dies gelte es im Sinne des Erwartungsmanagements deutlich zum Ausdruck zu bringen. Allerdings erweise es sich für den LBV.SH derzeit als die größte Herausforderung, geplante Baustellen überhaupt zu realisieren. Ursachen seien Rohstoffmangel, Lieferkettenunterbrechungen und der Fachkräftemangel.

Zur Festen Fehmarnbeltquerung erklärt Staatssekretär Dr. Rohlfis, das Baustellenmanagement auf der Insel selbst sei auch Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und dem Aufgabenträger entsprechend zugeordnet.

Zum Thema Schiene habe das Dialogforum an das Ministerium die Erwartung herangetragen, das Land möge sich darum kümmern, dass es vor Ort mit den Baustellen keine Probleme gebe. Hierzu sei festzustellen, dass das Land im Rahmen seiner Möglichkeiten seinen Beitrag dazu leisten wolle. Allerdings habe das Land nicht das Recht, zum Beispiel der Bahn oder der DEGES gegenüber Anordnungen zu treffen, wann diese bestimmte Maßnahmen durchzuführen oder zurückzustellen hätten. Ein entsprechendes Weisungsrecht bestehe auch nicht gegenüber dem Kreis oder Nahversorgern. Die Kreisverkehrsbehörde könne aber insoweit durchaus tätig werden. Aus seiner früheren Tätigkeit für eine Kreisverkehrsbehörde könne er sagen, dass es ihm nie in den Sinn gekommen wäre, das Land um die Koordinierung der Baustellen im Kreis zu bitten, so Staatssekretär Dr. Rohlfs weiter.

Dem Land sei bewusst, dass die Region auch durch den Bau der Hinterlandanbindung vor besonderen Herausforderungen stehe. Daher werde das Ministerium zu einem Strategiegespräch mit den Bauträgern einladen und die Baustellensoftware zur Verfügung stellen, verbunden mit dem dringenden Appell, dass jeder, der dafür infrage komme, die entsprechenden Informationen zu seinen Baustellen dort einpflege. Dem Land komme insoweit vor allem eine moderierende Funktion zu; bei absehbaren Konflikten könne es diese an die Vorhabenträger spiegeln.

Wenn zwischen den Bauträgern Konflikte aufträten, die nicht einvernehmlich zu lösen seien, komme als nächste Eskalationsstufe der Verweis in den Projektbeirat, ein Untergremium des Dialogforums, in Betracht, um eine Klärung herbeizuführen. Landrat Sager sei über diese Möglichkeit ebenfalls informiert.

Abg. Redmann erinnert daran, dass Ostholstein nicht nur durch die Bauarbeiten für die Schienenanbindung, sondern auch durch die 380-kV-Leitung und die im Sommer zu erwartende Verkehrszunahme besonders belastet sei. Die Kommunen dort hätten Angst vor dem, was auf sie zukomme. Daher solle das Ministerium konkret darlegen, welche Kommunikationsangebote geplant seien.

Staatssekretär Dr. Rohlfs betont, das Ministerium habe mit dem Kreis und den Gremien des Dialogforums gesprochen. Auch diese hätten angeboten, eine kommunikative Rolle zu übernehmen. Das Ziel bestehe darin, alle Betroffenen und Verantwortlichen, auch die Bauträger, an einen Tisch zu bekommen und ein Commitment zu erzielen, dass jeder seinen Beitrag leiste und die entsprechenden Informationen in die zur Verfügung gestellte Plattform einspeise.

2. Bericht der Landesregierung zum Sachstand hinsichtlich der Aktion „9 für 90“

hierzu: [Umdrucke 19/7397, 19/7402](#)

Staatssekretär Dr. Rohlfis trägt den [Umdruck 19/7402](#) vor. Er betont, es sei auch der Wunsch des Bundesverkehrsministeriums gewesen, dass die Aktion „9 für 90“ bundesweit koordiniert werde. Daraus habe sich die Notwendigkeit der Abstimmung zwischen den Bundesländern ergeben.

Das Ticket werde nicht nur verbundbezogen, sondern bundesweit gelten. Auch Inhaber von Job-, Semester- und ähnlichen Tickets profitierten von der Aktion; es werde sichergestellt, dass auch die Inhaber von Dauerkarten für die genannten drei Monate jeweils nur 9 Euro bezahlen müssten. Was das Semesterticket angehe, so fänden bereits Gespräche mit den Allgemeinen Studierendenausschüssen über die Erstattungsmodalitäten statt. Für das Jobticket werde der Arbeitnehmeranteil auf null Euro sinken; schon bisher liege dieser, etwa in Kiel, bei unter 9 Euro.

Für Schleswig-Holstein sei von Einnahmeverlusten in Höhe von 60 bis 70 Millionen Euro auszugehen. Dennoch entstehe die Chance, noch mehr Menschen für die Nutzung des ÖPNV zu begeistern, insbesondere für den täglichen Arbeitsweg.

Der Start der Aktion am 1. Mai 2022 habe sich leider nicht realisieren lassen. Nunmehr sei zu erwarten, dass das verbilligte Ticket vor allem als Ferienticket genutzt werde. Die eigentliche Zielgruppe der Entlastung seien jedoch die Pendlerinnen und Pendler. Bei gutem Wetter werde es vermutlich insbesondere auf den Strecken in Richtung der Urlaubsdestinationen zu Überlastungen kommen. Das Land versuche zwar, solchen Situationen durch Verstärkungsmaßnahmen auf bestimmten Strecken, etwa der Marschbahn und der Strecke Hamburg - Elmshorn, entgegenzuwirken. Dies werde aber nicht vollständig gelingen, zumal das Fahrzeugmaterial, das sonst beschafft werde, wegen der bundesweiten Geltung der Aktion in diesem Jahr nicht im gewohnten Umfang zur Verfügung stehe. Zudem erfolge für die Verstärkungsmaßnahmen keine Erstattung seitens des Bundes.

Der Bund rechne als Ergebnis der Aktion mit einer Steigerung des Fahrgastaufkommens um 25 %. Angesichts des derzeitigen Auslastungsstandes von 70 % gegenüber der Vor-Corona-Zeit könne somit von 95 % Auslastung ausgegangen werden. Allerdings handele es sich nur

um einen Mittelwert, weshalb Überlastungen zu bestimmten Zeiten auf einzelnen Strecken nicht auszuschließen seien.

Abg. Vogel thematisiert die Frage der Erstattung an Studierende, die bereits ein Semesterticket mit Geltung bis Ende August 2022 besäßen. Auch werde es Studierende geben, die ihr Studium in den nächsten Wochen beendeten; für sie komme die Möglichkeit einer Erstattung im nächsten Semester nicht infrage. Zudem bitte er um Klarstellung der Regelung zum Arbeitgeber- und Arbeitnehmeranteil. Unklar sei ferner die Erstattung an die Kreise. Einige übernehmen die Elternanteile vollständig, andere nicht. Ebenso fehle eine Regelung zur Nutzung aufpreispflichtiger Züge, insbesondere des ICE.

Staatssekretär Dr. Rohlfis schlägt angesichts der vielen Detailfragen vor, die Liste mit den Regelungen im Nachgang zur Sitzung zur Verfügung zu stellen. - Im Einzelnen führt er aus, bei den Abonnements einschließlich der für Schüler und Azubis erfolge eine Preissenkung auf 9 €. Im Rahmen des SH-Tarifs werde der Arbeitgeberanteil für das Jobticket auf 9 € gesenkt, der Arbeitnehmeranteil auf 0 €. Für Studierende empfehle sich die entsprechende Anrechnung auf das kommende Semesterticket. Die Frage, wie mit den Studierenden umgegangen werden solle, die ihr Studium in Kürze beenden, müsse noch geklärt werden; Ziel sei es, dass auch sie eine Erstattung erhielten. In der 1. Klasse gelte das 9-Euro-Ticket nicht.

Herr Maas, Mitarbeiter im Referat „Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen“ des Wirtschaftsministeriums, erklärt, mit den Kreisen fänden noch Abstimmungsgespräche statt; eine Bundesrichtlinie liege noch nicht vor. Ziel sei es, dass keine Schülerin und kein Schüler mehr als 9 € zahle beziehungsweise dass der Elternbeitrag während dieser drei Monate auf 9 € gedeckelt werde.

Fernverkehrszüge seien von der Geltung des 9-Euro-Tickets ausgenommen.

3. Bericht der Landesregierung zum aktuellen Sachstand zur Umsetzung der LNG-Pläne in Brunsbüttel

Antrag des Abg. Thomas Hölck (SPD)
[Umdruck 19/7421](#)

Abg. Hölck begründet den von ihm eingereichten Antrag. Er betont, hinsichtlich der Notwendigkeit eines LNG-Terminals in Brunsbüttel herrsche im Landtag breite Übereinstimmung. Vor dem Hintergrund der von der Niedersächsischen Landesregierung bereits weit vorangetriebenen Planungen für ein schwimmendes LNG-Terminal in Wilhelmshaven bitte er die Schleswig-Holsteinische Landesregierung um Auskunft zum Planungsstand für Brunsbüttel.

Staatssekretär Dr. Rohlf s erläutert einleitend die Stakeholder-Struktur der Betreibergesellschaft. Demnach hielten die KfW 50 % der German LNG Terminal GmbH, die Gasunie 40 % und die RWE 10 %.

Zur Planfeststellung führt er aus, es gehe um drei verschiedene Genehmigungsverfahren; nunmehr komme ein viertes hinzu. Für die Hafenanlagen liege die Zuständigkeit im Wesentlichen beim Wirtschaftsministerium. Das Verfahren zum Terminal selbst laufe entsprechend dem Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG - beim MELUND. Das dritte Verfahren beziehe sich auf die Pipelineanbindung des stationären Terminals.

Für das die Hafenanlagen betreffende Genehmigungsverfahren sei der Antrag Mitte 2021 gestellt worden. In Absprache mit dem Konsortium seien die umfangreichen Unterlagen gesichtet worden. Vor einiger Zeit habe eine Verständigung dahin gehend erzielt werden können, welche Unterlagen zu überarbeiten beziehungsweise nachzureichen seien. Das Wirtschaftsministerium rechne damit, dass das Konsortium den endgültigen Antrag in den nächsten Wochen einreichen werde.

Zur „Floating Storage and Regasification Unit“ - FSRU - führt Staatssekretär Dr. Rohlf s aus, eines der vier in Deutschland geplanten mobilen Terminals solle sich in Brunsbüttel befinden. Die Bundesregierung stelle laut Pressemeldungen für die Anmietung der mobilen Terminals circa 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung.

Technisch stelle sich der Ablauf im Wesentlichen so dar, dass die Tankschiffe an die FSRU anlegten. Dort erfolge die Regasifizierung. Über ein Jetty werde schließlich die Einspeisung in die Leitungsinfrastruktur vorgenommen.

Für die FSRU bestehe laut BImSchG ein Genehmigungserfordernis. Daher sei das MELUND in das Verfahren intensiv eingebunden.

Die Frage, welcher Schiffstyp in Brunsbüttel stationiert werden solle, werde gegenwärtig mit dem Bund geklärt.

Die Schleswig-Holsteinische Landesregierung habe dem Bund bereits Vorschläge unterbreitet, wie im Rahmen des BImSchG ein möglichst schlankes Genehmigungsverfahren ermöglicht werden könne; die Zuständigkeit dafür liege im Wesentlichen beim Umweltministerium.

Im Folgenden widmet sich Staatssekretär Dr. Rohlf's Fragen der Planungsbeschleunigung in Bezug auf das die Hafenanlagen betreffende Genehmigungsverfahren. Das Wirtschaftsministerium stelle dem Landtag eine entsprechende Formulierungshilfe zur Verfügung, damit die Fraktionen sich kurzfristig mit der Thematik beschäftigen könnten.

Festzustellen sei, dass zahlreiche Fachgesetze des Bundes, zum Beispiel das BImSchG, Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung eröffneten, die das Landesrecht noch nicht vorsehe. Im vorliegenden Fall gehe es konkret um das Landeswassergesetz. Die Landesregierung bitte den Landtag darum, kurzfristig die in der Formulierungshilfe vorgeschlagenen Änderungen zu beschließen, um die zeitnahe Realisierung des LNG-Terminals in Brunsbüttel zu ermöglichen. Zu erinnern sei auch an den Landtagsbeschluss, in dem die Landesregierung aufgefordert werde, alle Möglichkeiten der Verfahrensbeschleunigung zu ergreifen.

Erstens bedürfe es eines Gewichtungsvorrangs für Strukturen der Energieversorgung. LNG-Terminals seien Teil dieser Strukturen. Ein solcher Gewichtungsvorrang helfe im Genehmigungsverfahren bei der Abwägung mit anderen Rechtsgütern.

Zweitens solle die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die Errichtung des LNG-Terminals erfolgen. Dies helfe im Planfeststellungsverfahren.

Drittens werde dem Landtag empfohlen, im Gesetz festzuschreiben, dass Klagen keine aufschiebende Wirkung hätten. Eine solche Regelung des Gesetzgebers hindere niemanden daran, einstweiligen Rechtsschutz beim zuständigen Gericht zu beantragen.

Viertens empfehle sich die Orientierung an dem Verfahren zur Realisierung des Projektes von Tesla in Grünheide. Das BImSchG eröffne dem Investor die Möglichkeit, einzelne Maßnahmen bereits während des laufenden Genehmigungsverfahrens zu realisieren. Dafür gebe es im Wesentlichen zwei Voraussetzungen: Zum einen müsse eine positive Prognose, was die Gesamtgenehmigung angeht, vorliegen. Zum anderen müsse sichergestellt sein, dass bei Nichterteilung der Genehmigung der Rückbau der Anlagen möglich sei.

Hinsichtlich des letztgenannten Punktes könne festgestellt werden, dass sich das LNG-Terminal-Projekt besonders eigne, da etwaige schädliche Auswirkungen auf die Umwelt frühestens nach Inbetriebnahme eintreten könnten. Eine Gesamtinbetriebnahme komme ohnehin nicht vor Erteilung der Gesamtgenehmigung in Betracht. Bei Tesla sei es gelungen, dass bereits zwei Wochen nach Erteilung der Gesamtgenehmigung die ersten Autos vom Band gerollt seien.

Insbesondere der Bund als 50-prozentiger Stakeholder müsse allerdings bereit sein, in Vorleistung gehen. Dazu gehöre auch die Hinterlegung entsprechender Sicherheitsleistungen.

Abg. Hölck bittet um Auskunft, inwieweit für die Nutzung des schwimmenden LNG-Terminals ein Umbau der Hafenanlagen notwendig werde. Ferner solle das Wirtschaftsministerium den Stand der Erarbeitung der Genehmigungsunterlagen für das feste Terminal darlegen. Zudem rege er an, angesichts der Wichtigkeit und der Dimension des Verfahrens am Rande der 59. Plenartagung eine Anhörung durchzuführen.

Staatssekretär Rohlfis ergänzt, die geplante Änderung des Landeswassergesetzes beziehe sich nur auf die Hafenanlagen; das Terminal werde nach BImSchG genehmigt. Die Anpassungsnotwendigkeit beziehe sich nicht auf das BImSchG, sondern auf das Landeswassergesetz.

Das Wirtschaftsministerium prüfe noch, ob für die Hafenanlagen, was die FSRU angehe, ein zusätzliches Verfahren erforderlich sei. Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehe diese Notwendigkeit nicht, da es sich um eine mobile Anlage handle.

Was das parlamentarische Verfahren angehe, so liege die Zuständigkeit bei den Fraktionen. Wenn diese eine Anhörung organisieren wollten, werde auch das Wirtschaftsministerium seinen Teil dazu beitragen. Wichtig sei, dass das Gesetzesvorhaben angesichts des bevorstehenden Endes der Legislaturperiode nicht der Diskontinuität anheimfalle.

Abg. Kilian regt an, die Verfahrensfragen im Nachgang zu dieser Ausschusssitzung von den wirtschaftspolitischen Sprechern der Fraktionen erörtern zu lassen. - Abg. Hölck schließt sich diesem Vorschlag an.

Abg. Metzner bittet - auch vor dem Hintergrund ihrer Ausbildung als Diplom-Ingenieurin für Wasserbau - um weitere Erläuterungen der Genehmigungsnotwendigkeiten. Sie verstehe die Ausführungen des Staatssekretärs so, dass eine Genehmigung nach BImSchG und eine weitere - für die Hafenanlagen - nach dem Landeswassergesetz notwendig sei. Der Gesetzentwurf auf [Drucksache 19/3814](#) enthalte in § 95b die Formulierung, dass ausnahmsweise auch irreversible Maßnahmen zugelassen werden könnten, wenn sie nur wirtschaftliche Schäden verursachten.

Auch ein mobiles Terminal müsse, um eine sichere Lage zu ermöglichen, im Boden befestigt werden, zum Beispiel durch Pfähle. Damit werde tief in den Baugrund eingedrungen; irreversible Schäden könnten nicht ausgeschlossen werden. Daher stelle sich unter anderem die Frage, wo die Grenze verlaufe beziehungsweise welche Maßnahme unter welches Gesetz falle.

Staatssekretär Dr. Rohlf betonte, diese Frage könne aus heutiger Sicht nicht pauschal beantwortet werden. Noch lägen nicht einmal die vollständigen Antragsunterlagen vor. Die Problematik werde Schritt für Schritt, das heißt im Einzelfall betrachtet werden müssen; dies gelte auch für den etwaigen Rückbau der Pfähle. Zunächst seien Abschnitte zu bilden. Anschließend müsse geklärt werden, für welche Abschnitte eine vorzeitige Zulassung beantragt werde. In Bezug auf das Terminal könne § 8a des BImSchG zur Anwendung kommen. Die Höhe der Sicherheitsleistung bemesse sich auch daran, dass der Investor eine etwaige Rückbaupflichtung tatsächlich realisieren könne.

Jetzt gehe es vorrangig darum, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um einen Weg zu ermöglichen, der in anderen Fachgesetzen schon vorgesehen sei.

Der Ausschuss kommt überein, dass die wirtschaftspolitischen Sprecher die Einzelheiten der Durchführung einer mündlichen Anhörung zum Entwurf zur Änderung des Landeswassergesetzes, [Drucksache 19/3814](#), erörtern. Die Anhörung solle am Rande der 59. Tagung des Plenums stattfinden.

4. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 19/3697](#)

(überwiesen am 25. März 2022)

hierzu: [Umdrucke 19/7303, 19/7410](#)

Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs.

5. Mündliche Anhörung Ansiedlungsstrategie Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung
[Drucksache 19/3234](#)

(überwiesen am 24. September 2021 zur abschließenden Beratung)

hierzu: [Umdrucke 19/6589](#), [19/6600](#), [19/6719](#), [19/6721](#), [19/6736](#),
[19/6743](#), [19/6755](#), [19/6761](#), [19/6773](#), [19/6774](#),
[19/6779](#), [19/6781](#), [19/6783](#), [19/6784](#), [19/6797](#),
[19/6833](#), [19/6834](#), [19/6839](#), [19/6847](#), [19/6890](#),
[19/6917](#), [19/7405](#), [19/7409](#), [19/7414](#), [19/7425](#),
[19/7426](#), [19/7427](#)

WT.SH - Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH

Dr. Bernd Bösche, Geschäftsführer

[Umdruck 19/6743](#)

Herr Dr. Bösche, Geschäftsführer der WT.SH, erläutert die Stellungnahme [Umdruck 19/6743](#). Er betont die Bedeutung der Ansiedlung wertschöpfungs- und forschungsintensiver Unternehmen und verweist auf den insoweit bestehenden intensiven weltweiten Wettbewerb.

Die Notwendigkeit der Energiewende als Teil der Nachhaltigkeitsbestrebungen sei angesichts der jüngsten Ereignisse in der Ukraine erneut deutlich geworden. Dieses Thema weise eine hohe Dynamik auf. Die gute Verfügbarkeit von Strom aus erneuerbaren Energiequellen sei ein Pluspunkt des Standortes Schleswig-Holstein. Auch in der Ansiedlungsstrategie werde deutlich, dass Schleswig-Holstein sich nicht mehr als Teil des Problems, sondern als Teil der Lösung verstehe.

Ein limitierender Faktor für die Ansiedlung seien die immer knapper werdenden Gewerbeflächen. Es bedürfe einer vorausschauenden Gewerbepolitik, insbesondere an den Standorten, an denen Ansiedlungen zu erwarten seien.

Der Fachkräftemangel werde sich angesichts der demografischen Entwicklung weiter verschärfen. Schleswig-Holstein sei ein lebenswerter Standort mit vielen Vorzügen. Notwendig sei dennoch ein gutes Fachkräftemarketing, um qualifizierte Menschen sowohl aus dem übrigen Deutschland als auch aus anderen Staaten für Schleswig-Holstein zu gewinnen. Dazu

gehörten unter anderem gute Kinderbetreuungsmöglichkeiten und gut ausgestattete - auch internationale - Schulen.

Angesichts seines bevorstehenden Ruhestandes dankt Herr Dr. Bösche dem Ausschuss für die gewährte Unterstützung und bittet darum, mit seinem Nachfolger, Herrn Habeck, ebenfalls eng und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten.

StartUp SH e. V.

Dr. Frank Schröder-Oeynhausen, Vorstandsmitglied

[Umdruck 19/6839](#), 19/7426

Herr Dr. Schröder-Oeynhausen, Mitglied des Vorstands von StartUp SH sowie Geschäftsführer und Co-Founder des Startup-Accelerators GATEWAY49 aus Lübeck, erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/7426](#), die Stellungnahme [Umdruck 19/6839](#). Er regt insbesondere an, Gründungssysteme mit der Ansiedlungspolitik zu verknüpfen. Nicht nur große Unternehmen zögen die Ansiedlung kleinerer Unternehmen nach sich, sondern auch Start-ups böten für große Unternehmen enormes Potenzial. Die Rahmenbedingungen für Gründungen und Ansiedlungen seien im Wesentlichen identisch. Die regionalen Umfeldbedingungen gelte es weiter zu optimieren.

Unter Verweis auf den Beitrag im „Focus“ vom 14. April 2022 - „Neue Wirtschaftsmacht? Der Norden überholt den Süden“ - stellt Herr Dr. Schröder-Oeynhausen fest, Schleswig-Holstein habe eine Jahrhundertchance. Um diese zu nutzen, sei es notwendig, die Potenziale grüner Energie mit einer klugen Infrastruktur-, Flächen- und Fachkräftegewinnungspolitik zu verbinden. Damit werde es gelingen, besonders wertschöpfende Unternehmen anzusiedeln und zugleich die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Das Zeitfenster für Schleswig-Holstein stehe aber nur begrenzte Zeit offen.

* * *

In der anschließenden Diskussionsrunde antwortet Herr Dr. Schröder-Oeynhausen auf eine Frage des Abg. Knuth zu den Möglichkeiten, die Ökosysteme weiter zu befördern, StartUp SH sei es gut gelungen, die Standorte miteinander zu verknüpfen. Auch über den Nordzentren e. V. werde dies versucht, insbesondere bezogen auf die Technologie- und Gründerzentren.

Erfolge gebe es durchaus zu vermehren. So gehöre die Basler AG aus Ahrensburg auf ihrem Gebiet zum Weltmarktführer; ihren Ursprung habe sie im Technologiezentrum Lübeck. VisiConsult, ein Spezialist für Röntgentechnik aus Stockelsdorf, sei ebenfalls weltweit unterwegs. An diesen und weiteren Beispielen werde deutlich, dass sich rund um die Technologiezentren Ökosysteme entwickelt hätten. Im Sinne einer noch besseren Verknüpfung sei es durchaus vorstellbar, den Accelerator GATEWAY 49 nicht nur in Lübeck, sondern - als Satelliten - auch an anderen Standorten zu betreiben.

Auf eine Frage des Abg. Richert zum Spannungsfeld zwischen der Vermeidung der Flächenversiegelung und der Notwendigkeit, mehr Gewerbeflächen bereitzustellen, betont Herr Dr. Schröder-Oeynhausen, die Lösung der Flächenproblematik müsse Priorität haben. Wenn Unternehmen wie Tesla oder Intel sich an einem Standort ansiedelten, kämen auch gute Mitarbeiter - mit entsprechend hohen Gehältern - dorthin. Falls allerdings keine Fläche zur Verfügung stehe, siedele sich kein Unternehmen an. Ein Weg könne das Recyclen von alten Flächen sein. Der falsche Ansatz sei es, zunächst einmal Bauland auszuweisen; notwendig seien vor allem gewerblich nutzbare Flächen

Auf die Anmerkung des Abg. Hölck, Schleswig-Holstein bilde unter den westdeutschen Bundesländern den Lohnkeller, verweist Herr Dr. Schröder-Oeynhausen darauf, dass die Ansiedlung entsprechender Unternehmen automatisch höhere Löhne und Gehälter mit sich bringe. Es sei bereits spürbar, dass diese in Schleswig-Holstein anzögen.

Abschließend stellt Herr Dr. Schröder-Oeynhausen fest, die Bedeutung des Themas „grüne Energie“ könne nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die Hersteller von Batterien siedelten sich dort an, wo sie diese CO₂-neutral herstellen könnten. Daher gelte es, ausreichend grüne Energie zur Verfügung zu stellen, Flächen- und Fachkräftekonzepte zu entwickeln beziehungsweise zu verbessern sowie die Anbindung an die Hochschulen zu verstärken.

Herr Dr. Bösche betont, die Verknüpfung der Ökosysteme gelinge teilweise schon recht gut. Deutlich werde dies unter anderem an einigen Hightechansiedlungen aus dem Baltikum. Dennoch gebe es insoweit noch Verbesserungspotenzial.

Die Anreizsysteme seien so auszugestalten, dass die Akteure zusammen und nicht gegeneinander arbeiteten. Durch das Zusammenwirken von Akteuren könne eins plus eins durchaus

mehr als zwei ergeben. StartUp SH gewähre bereits eine zusätzliche Förderung, wenn die Akteure ein Themenfeld gemeinsam bearbeiteten. Dieser Weg müsse weiterverfolgt werden.

Zu der Frage des Abg. Knuth nach etwaigen Entwicklungshemmnissen erklärt Herr Dr. Bösche, die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien allein reiche nicht aus; diese müssten auch in preislicher Hinsicht Verlässlichkeit bieten. Die Unternehmen brauchten auch insoweit Planungssicherheit.

Auf die Frage des Abg. Richert zur Flächenproblematik verweist Herr Dr. Bösche darauf, dass die Nachhaltigkeitsstrategie auf einer Verständigung des Bundes mit allen Ländern basiere; daher gebe es in ganz Deutschland die Herausforderung, den Flächenverbrauch bis 2050 möglichst auf null zu reduzieren. Allerdings entstehe der Eindruck, dass nicht überall gleichermaßen ernsthaft damit umgegangen werde.

Vor allem bedürfe es einer Konkretisierung des Flächenziels. So stelle sich die Frage, ob die gesamte Fläche, auf der sich ein Unternehmen ansiedele, in die Berechnung einbezogen werden solle oder ob nur die Nettofläche, auf der die Wertschöpfung stattfinde, zu berücksichtigen sei. So sei es durchaus möglich, dass ein Teil der Fläche naturnah belassen und mit Anpflanzungen, Rückhaltebecken und so weiter versehen werde. Er wolle nicht einer unkontrollierten Gewerbeflächenerschließung das Wort reden, so Herr Dr. Bösche weiter. Allerdings brauche es eine gute Planung, um die Flächenbedarfe für Gewerbe, Infrastruktur und Wohnen miteinander in Einklang zu bringen. An dem Northvolt-Projekt werde deutlich, dass es zudem nicht ausreiche, nur das nahe Umfeld in die Planung einzubeziehen. Im Grunde sei die gesamte Achse von Heide bis Hamburg tangiert.

Zu dem Hinweis des Abg. Hölck, dass Schleswig-Holstein den Lohnkeller der westlichen Bundesländer bilde, ergänzt Herr Dr. Bösche, genau deshalb sei es wichtig, Unternehmen anzusiedeln, die aufgrund ihrer Wertschöpfung höhere Löhne und Gehälter zahlen könnten. Zudem müsse den jungen Menschen gegenüber noch stärker als bisher verdeutlicht werden, dass das relativ niedrige Einkommen in Schleswig-Holstein eine deutlich höhere Kaufkraft aufweise als in anderen Regionen Deutschlands. Aus eigener familiärer Erfahrung wisse er, dass dies beim Immobilienerwerb besonders deutlich werde.

Auch sei vielen jungen Menschen nicht bewusst, dass es auch in Schleswig-Holstein zahlreiche tolle Unternehmen gebe, die jedoch kaum bekannt seien. Hinzu komme, dass der Mittelstand besonders flexibel und innovativ sei und auch deshalb sehr gute Beschäftigungsmöglichkeiten biete.

Schließlich gebe es nicht wenige Menschen, die aus Verbundenheit zu ihrer Heimat gern nach Schleswig-Holstein zurückkehren würden. Auch ihnen seien die hier bestehenden Potenziale noch deutlicher als bisher nahezubringen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, dankt zum Abschluss dieser Anhörungsrunde unter dem Beifall der Ausschussmitglieder Herrn Dr. Bösche für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und wünscht ihm alles Gute.

IHK Schleswig-Holstein

Werner Koopmann, Federführer „International“ (per Videozuschaltung)

[Umdruck 19/6890](#)

Herr Koopmann, Federführer des Bereichs „International“ der IHK Schleswig-Holstein und Mitglied des Außenwirtschaftsausschusses der IHK zu Lübeck, trägt im Wesentlichen die Stellungnahme [Umdruck 19/6890](#) vor.

Er fügt hinzu, der wehrtechnischen Industrie solle eine höhere Priorität eingeräumt werden. Diese wertschöpfungsintensive Branche beschäftige in Schleswig-Holstein mittlerweile etwa 7.500 Mitarbeiter; vor zehn Jahren seien es nur 5.000 gewesen.

In Bezug auf die Quellmärkte dürften - neben Großbritannien - auch Österreich und die Schweiz nicht vergessen werden. Die sich mit der Festen Fehmarnbeltquerung ergebenden Möglichkeiten seien möglicherweise noch nicht überall ausreichend bekannt.

Die geplante Northvolt-Ansiedlung habe viele anerkennende Reaktionen auch aus dem Ausland ausgelöst. Die Landesregierung sei gefordert, an der weiteren Verbesserung der Voraussetzungen zu arbeiten, die diesen Erfolg möglich gemacht hätten. Dazu gehörten unter ande-

rem die Weiterführung der A 20, die Elektrifizierung der Bahnstrecken und der Glasfaserausbau. Die Ansiedlungsstrategie müsse in einigen Jahren zwar nicht neu formuliert, aber vermutlich nachjustiert werden.

Abschließend äußert Herr Koopmann die Erwartung, dass auch der Landtag der 20. Wahlperiode die positiven Ansätze weiterentwickeln werde.

DIE FAMILIENUNTERNEHMER e. V.

Rüdiger Behn, Landesvorsitzender

[Umdruck 19/6589](#), [19/7427](#)

Herr Behn, Diplom-Kaufmann und Vorsitzender des Landesverbandes Schleswig-Holstein des Vereins „Die Familienunternehmer“, erläutert seine Position anhand einer PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/7427](#). Nach einleitenden Bemerkungen zur Bedeutung und zum Selbstverständnis der Familienunternehmen widmet er sich den drei Kerngedanken Fachkräftegewinnung, Bay-Area-Partnerschaft und Potenziale des Landesteils Schleswig.

Den Ausführungen der Vorredner zur Bedeutung der Fachkräftegewinnung schließt sich Herr Behn im Wesentlichen an. Er fügt hinzu, die Frage, woher die 3.000 Mitarbeiter für Northvolt kommen sollten, habe ihm noch niemand beantwortet, zumal bereits die vorhandenen Unternehmen ein großes Fachkräfteproblem hätten.

Eine gut ausgebaute digitale Infrastruktur sei einerseits eine wichtige Ansiedlungsvoraussetzung. Andererseits müsse auch ein Mentalitätswandel in Richtung Digitalisierung stattfinden, insbesondere im öffentlichen Dienst. Der Unterschied zum nördlichen Ausland sei in diesem Punkt besonders augenfällig.

Anschließend erläutert Herr Behn seine Kritik an der Marke „Schleswig-Holstein - Der echte Norden“. Diese sei nicht differenzierend und nicht motivierend genug. Eine Formulierung wie „Schleswig-Holstein - In Deutschland ganz oben“ biete sich an. Zum einen treffe sie in geographischer Hinsicht zu. Zum anderen formuliere sie den Anspruch, dass Schleswig-Holstein auch in den zukunftssträchtigen Wirtschaftsbranchen ganz oben stehen wolle.

Ebenfalls kritikwürdig sei die Verkürzung des Landesnamens auf „SH“, die wohl in Anlehnung an „BW“, „MV“ und „NRW“ vorgenommen worden sei. Es müsse bezweifelt werden, dass die Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner „SHler“ werden wollten.

Zur Bay-Area-Partnerschaft führt Herr Behn aus, anscheinend bestehe das Missverständnis, es handele sich um Städtepartnerschaft zwischen Kiel und San Francisco. Diese Annahme sei - bei allem Respekt gegenüber der Stadt Kiel - vermessen. Das wisse jeder, der in San Francisco gelebt und die besondere Atmosphäre dort verspürt habe. Angemessen sei es, von einer Partnerschaft zwischen Schleswig-Holstein einerseits und der gesamten Bay-Area von San Francisco andererseits auszugehen. In Flensburg, Husum oder Lübeck sei sich jedoch vermutlich kaum jemand der Potenziale bewusst, die in dieser Partnerschaft steckten. Sie müsse in der gesamten Region gelebt werden; die Konzentration auf die Stadt Kiel reiche nicht aus.

Abschließend widmet sich Herr Behn den Potenzialen des Landesteils Schleswig. Dort gebe es - im Gegensatz zum näheren Hamburger Umfeld - genug Platz für das Gewerbe und gute Lebensbedingungen. Die relativ niedrig erscheinenden Löhne hätten letztlich eine höhere Kaufkraft als die nominell höheren Löhne in Hamburg. Eine besondere Gewerbeansiedlungsstrategie für den Landesteil Schleswig könne diese Vorteile noch stärker herausstellen.

Das Argument, es sei schwierig, aus Schleswig wegzukommen, treffe nicht zu. Die Flughäfen in Dänemark lägen näher als der Hamburger Flughafen und seien zudem preislich günstiger. Zudem empfehle es sich, über eine Schnellbahn nach Hamburg, die parallel zur A 7 verlaufen könne, nachzudenken. Dann werde das Pendeln zwischen Hamburg und Schleswig noch attraktiver.

Deutscher Gewerkschaftsbund - Bezirk Nord

Heiko Gröpler, Abteilungssekretär

Herr Gröpler, Abteilungssekretär für Struktur-, Industrie- und Dienstleistungspolitik beim DGB-Bezirk Nord, erklärt, der DGB hoffe auf eine Fortsetzung und Weiterentwicklung der Strategie. Aus einem Pflichtenheft müsse klar ersichtlich sein, was konkret zu tun sei.

Der Ansatz, begrenzte Ressourcen zielgerichtet einzusetzen, sei richtig. Die in der Strategie formulierten Ansiedlungskriterien - innovationsstarke Branchen mit hoher Wertschöpfung und hochwertigen Arbeitsplätzen - fänden ebenfalls seine Zustimmung. Die Zahlung guter Löhne trage nicht nur dazu bei, den Menschen im Land eine gute Zukunft zu bieten, sondern stimule auch regionale Wirtschaftskreisläufe. Eine konsequente Fortsetzung der Ansiedlungsstrategie bestehe darin, in der Wirtschaftsförderung diejenigen mit Bonuspunkten zu belohnen, die tarifgleiche oder tarifgebundene Bezahlung anböten.

Ferner gelte es, die Bestandspflege nicht zu vernachlässigen.

Herr Gröpler weist zudem darauf hin, dass das von der OCO Global GmbH erstellte Gutachten bereits am 30. Oktober 2020 präsentiert worden sei. Seit dieser Zeit habe sich einiges getan. Vor diesem Hintergrund werde deutlich, dass die Entscheidungsprozesse deutlich zu beschleunigen seien. Es bedürfe eines handlungsfähigen Staates mit gut ausgestatteten Planungs- und Genehmigungsbehörden, die mit den aus der weltwirtschaftlichen und der klimapolitischen Entwicklung resultierenden Herausforderungen Schritt halten könnten. Gesetzesänderungen allein könnten eine Beschleunigung nicht herbeiführen.

Die in Schleswig-Holstein - im Gegensatz zum Süden und zum Osten Deutschlands - relativ hohe Arbeitskräfteverfügbarkeit solle als Pluspunkt im internationalen Wettbewerb noch stärker hervorgehoben werden. Weitere Potenziale seien zu mobilisieren. So liege die Erwerbsbeteiligung hierzulande deutlich niedriger als in Skandinavien.

Unverständlich sei, dass die Bahnindustrie lediglich als „Prio-3-Branche“ eingestuft werde. Vor dem Hintergrund des European Green Deal und des von der Bundesregierung formulierten Ziels, den Anteil des Güter- und Personenverkehrs bis 2030 deutlich zu steigern, werde dem Wachstumspotenzial dieser Branche nicht genug Raum gegeben.

Als weiteren Kritikpunkt nennt Herr Gröpler die aus seiner Sicht bestehende Fokussierung auf das Schlagwort „Wasserstoff“. Dessen Herstellung sei kein Wunderwerk; die Technik gebe es seit vielen Jahren. Das eigentliche Innovationsfeld liege in der Verknüpfung der dezentralen Energieerzeuger mit den dezentralen Energieverbrauchern. Neben intelligenten Speichertechnologien bedürfe es einer intelligenten Verbrauchssteuerung. Schleswig-Holstein könne viel grüne Energie bereitstellen; diese weise aber eine hohe Volatilität auf. Die große technologische Herausforderung liege darin, dieses Problem zu bewältigen.

Abschließend weist Herr Gröpler darauf hin, dass entlang der Zukunftssachse vom Fehmarnbelt bis nach Hamburg zwar Gewerbeflächen, aber keine Industrieflächen ausgewiesen seien. Wer wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze haben wolle, werde um industrielle Ansiedlungen nicht herunkommen.

UV Nord - Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e. V. - BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

Michael Thomas Fröhlich, Hauptgeschäftsführer (per Videozuschaltung)

[Umdruck 19/6773](#)

Herr Fröhlich, Hauptgeschäftsführer des UV Nord, begrüßt die Ansiedlungsstrategie im Grundsatz und gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass sich auch die neue Landesregierung an den positiven Ansätzen orientieren werde. Ohnehin bestehe letztlich kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem. Zu verweisen sei auch auf die wichtige Studie der OECD zu den Potenzialen der Metropolregion Hamburg. Eine Ansiedlungsstrategie oder ein Masterplan Industrie werde nicht erfolgreich sein, wenn er sich auf Schleswig-Holstein beschränke und Hamburg unberücksichtigt lasse. Im Sinne des Grundsatzes „Think big!“ empfehle sich eine enge Zusammenarbeit der norddeutschen Bundesländer auch bei diesen Themen. Eine Ansiedlung dürfe nicht deshalb scheitern, weil das eine norddeutsche Bundesland sie dem anderen nicht gönne. Um die Potenziale noch besser zu nutzen, solle auch ein gemeinsames Auftreten der norddeutschen Bundesländer in Berlin und in Brüssel erwogen werden.

Die Strahlkraft Hamburgs sei nach wie vor hoch. Der Stadtstaat könne aber wegen der begrenzt vorhandenen Flächen vielen Ansiedlungswünschen nicht entsprechen. Daraus erwachse eine große Chance für Schleswig-Holstein, zumal dieses Bundesland auch im Hinblick auf Lebensqualität und Bildungsinfrastruktur viel zu bieten habe. Generell gelte es, die Vorzüge des Landes noch deutlicher zu präsentieren; dies könne auch in Form von Radio- und Fernsehwerbung geschehen. Dafür bedürfe es eines entsprechenden Budgets. Selbstverständlich müsse auch die Wirtschaft ihren Beitrag leisten. Zu einem positiven Image trage es nicht bei, wenn die Nachteile eines Standortes - im vorliegenden Fall beispielsweise der fehlende A-20-Weiterbau - in den Vordergrund gerückt würden. Was die Außendarstellung angehe, müsse Schleswig-Holstein selbstbewusster auftreten.

Zu dem vom Abg. Hölck gewählten Begriff „Lohnkeller“ erklärt Herr Fröhlich, dies sei für die Industrie ohnehin kein Thema, da die dort gezahlten Löhne und Gehälter deutlich über dem

Kellerniveau angesiedelt seien. Hinzu komme, dass die Lebenshaltungskosten in Schleswig-Holstein deutlich geringer seien als anderswo in Deutschland. Auch in Sachen Lohnhöhe solle nicht versucht werden, dem Land ein Negativimage zu geben.

Auf die Kritik des Sachverständigen Behn an der Marke „Der echte Norden“ erwidert Herr Fröhlich, in den vergangenen Jahrzehnten habe es viele Marketing- und Strategieansätze gegeben. Es bringe nichts, von einer einmal gewählten Marke nach kurzer Zeit ohne Not wieder abzurücken; ein ständiger Wechsel schaffe nur Verunsicherung. Wichtig sei, dass das Land an sich selbst glaube und ein entsprechendes Selbstverständnis entwickle.

Ferner regt Herr Fröhlich an, über die Verwaltungsstrukturen des Landes - elf Kreise, vier kreisfreie Städte, 84 Ämter, 1.100 Gemeinden - nachzudenken. Eine Straffung empfehle sich; möglicherweise gebe es eine Verwaltungsebene zu viel.

Zur Bedeutung der wehrtechnischen Industrie trägt Herr Fröhlich die Stellungnahme [Umdruck 19/6773](#) vor. Angesichts des Ukrainekriegs betont er, diese Branche wolle nicht als Kriegsgewinnler verstanden werden; eine solche Behauptung verbiete sich angesichts des Leids der Menschen. Die wehrtechnische Industrie weise schon seit Langem eine hohe Innovationskraft auf, die gut dotierte Arbeitsplätze ermögliche.

Abschließend betont Herr Fröhlich, weder UV Nord noch BDI forderten eine „betreute“ Wirtschaft oder Unternehmerschaft. Jedes Unternehmen sei für seinen Erfolg grundsätzlich selbst verantwortlich. Die Politik habe lediglich den Rahmen zu setzen.

* * *

In der anschließenden Diskussionsrunde bietet Abg. Richert Herrn Behn an, gemeinsam Überlegungen anzustellen, um den Landesteil Schleswig voranzubringen. Dazu gehörten auch konkrete Maßnahmen zur Entbürokratisierung und zur Beschleunigung von Entscheidungsprozessen. Zudem verstehe sich manche Behörde noch immer nicht als Dienstleister.

Den Ausführungen von Herrn Fröhlich zur wehrtechnischen Industrie schließt sich Abg. Richert an. Er fügt hinzu, Schleswig-Holstein habe mit seiner hohen Dichte an wehrtechnischen

Betrieben die Möglichkeit, zur Sicherheit Deutschlands und Europas maßgeblich beizutragen. Dies bedeute Verantwortung, sei aber auch ein Privileg.

Herr Behn erklärt sich bereit, mit Abg. Richert zu den aufgeworfenen Themen in Kontakt zu treten.

Auf die Frage des Abg. Hölck, warum die den Landesteil Schleswig betreffenden Überlegungen und Forderungen in der Ansiedlungsstrategie keine Berücksichtigung gefunden hätten, antwortet Herr Behn, er wisse nicht, warum der Landesteil Schleswig immer vergessen werde. Tatsächlich bewirke vermutlich die Strahlkraft Hamburgs, dass Ansiedlungen vor allem im näheren Umfeld dieser Metropole erfolgten. Häufig fehle die Vorstellung davon, welche großen Potenziale 100 km nördlich existierten.

Herr Gröpler erklärt auf die Bitte des Abg. Hölck um Erläuterung des Bonussystems, wenn Einigkeit darüber herrsche, dass wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze geschaffen werden sollten, dann folge daraus, dass es auch gut entlohnte Arbeitsplätze sein müssten. Die Wirtschaftsförderung könne die Schaffung solcher Arbeitsplätze priorisieren. Wenn tarifgebundene oder tarifgleiche Bezahlung gewährleistet sei, könne die Wirtschaftsförderung um einige Prozentpunkte erhöht werden.

(Unterbrechung: 12:38 bis 13:26 Uhr)

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel - Institut für Volkswirtschaftslehre

Dr. Henning Meier

[Umdruck 19/6847](#), 19/7425

Herr Dr. Meier, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Volkswirtschaftslehre der CAU, erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/7425](#), die Stellungnahme [Umdruck 19/6847](#). Er begrüßt die Ansiedlungsstrategie und widmet sich in seinen Ausführungen im Wesentlichen den Auswahlkriterien für die Quellmärkte. Vor allem wegen des distanzbegünstigten Standortvorteils empfehle sich eine stärkere Fokussierung auf die skandinavischen und die baltischen Staaten. Die Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung werde mit vermehrten Pendlerströmen einhergehen und die wirtschaftliche Interaktion zwischen Skandinavien und Schleswig-Holstein deutlich fördern.

* * *

In der anschließenden Diskussionsrunde antwortet Herr Dr. Meier auf Fragen des Abg. Knuth, des Abg. Richert und des Abg. Vogel, grundsätzlich könnten alle Länder adressiert werden; wer allerdings Quellmärkte priorisieren wolle, müssen besonders chancenreiche in den Fokus nehmen. Hinzu komme, dass sowohl im Güterhandel als auch bei der Unternehmensansiedlung die Distanz eine relevante Rolle spiele. In diesem Zusammenhang kämen auch Faktoren wie kulturelle und sprachliche Nähe sowie gute Pendlerbeziehungen zum Tragen.

Die hohe Verfügbarkeit grüner Energie vergrößere sicherlich die Attraktivität des Standortes Schleswig-Holstein. Von der Verminderung der Raumüberwindungskosten profitierten beide Seiten. Immerhin sei als ein Grund für die Ansiedlung von Northvolt die Rolle Schleswig-Holsteins als Schnittstelle zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa genannt worden. Generell gelte es, die Vorteile des Standortes Schleswig-Holstein stärker herauszustellen. Dazu gehöre auch die genannte Schnittstellenfunktion. Nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung werde es für Dänen vermutlich noch interessanter, bei einem Unternehmen in Schleswig-Holstein zu arbeiten.

foodRegio e. V.

Dr. Björn P. Jacobsen, 2. stellvertretender Vorstandsvorsitzender (per Videozuschaltung)

[Umdruck 19/7414](#)

Herr Dr. Jacobsen, Professor für Management Studies and International Management an der Hochschule Stralsund sowie 2. stellvertretender Vorsitzender des Vorstands von foodRegio, erläutert die Stellungnahme [Umdruck 19/7414](#). Er verweist insbesondere auf den Flächenbedarf der Ernährungswirtschaft und die Notwendigkeit der infrastrukturellen Anbindung, etwa durch Schienen- oder Wasserstraßenanschlüsse. Als essenziell erweise sich zudem eine verlässliche und preiswerte Energieversorgung, da in der Branche zahlreiche Erhitzungs- und Abkühlungsprozesse stattfänden. Auch benötige die Ernährungswirtschaft gut ausgebildete Fachkräfte. An dem Thema der Fachkräfteverfügbarkeit werde sich mitentscheiden, ob das Produkt „Ansiedlungspaket Food Schleswig-Holstein“ gut oder besser als andere Angebote sei. Insofern bestehe noch Produktentwicklungsbedarf.

Im Hinblick auf die Preisgestaltung müsse das Produkt dringend nachgeschärft werden. Die verzerrende Förderkulisse stelle eine Herausforderung dar. Das Produkt „Ansiedlungspaket Food Schleswig-Holstein“ stelle gegenwärtig noch ein „Minimum Viable Product“ dar, das noch erheblich weiterzuentwickeln sei.

Wenn ein wettbewerbsfähiges Produkt vorliege, müsse es vor allem gegenüber den Beratern zielführend vermarktet werden. Häufig seien es nicht die Unternehmen selbst, die suchten, sondern spezialisierte Beratungsunternehmen übernahmen diese Aufgabe. In dieser Hinsicht atme die Ansiedlungsstrategie noch den Wirtschaftsförderungsgeist der 1990er Jahre. Dies werde unter anderem an Begriffen wie „Broschüren“ und „Delegationsreisen“ deutlich. Zwar könne die Wettbewerbsstrategie in einem öffentlich zugänglichen Papier nicht detailliert beschrieben werden; dennoch wären an dieser Stelle mehr Mut und Kreativität wünschenswert gewesen. Letztlich sei das Ansiedlungsgeschäft ein sehr persönliches, auf genauer Marktkennntnis und auf Vertrauen beruhendes Vorhaben. Mit einer Broschüre oder einer Delegationsreise werde niemand von einer Ansiedlung überzeugt.

Im Industriegütermarketing habe sich das Key Account Management durchgesetzt. In diesem Rahmen baue eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter mit tiefer Branchenkenntnis über lange Zeit hinweg ein Vertrauensverhältnis zu potenziellen Kunden auf. Auch für die Schwerpunktbereichen der Ansiedlungsstrategie erweise sich dies als notwendig, zumindest perspektivisch.

Dabei brauche Schleswig-Holstein nicht bei null anzufangen. Für die Schwerpunktbranchen verfüge das Land bereits über entsprechende Netzwerke und Cluster, bei denen tiefe Branchenkenntnis vorhanden sei und die mit der Ansiedlungsstrategie clever verknüpft werden könnten.

Der Verein foodRegio werde nach der Sommerpause mit dem Wirtschaftsministerium über die Fortführung des Netzwerks nach 2023 sprechen. Dies sei der ideale Zeitpunkt, um das Thema auch in das Aufgabenspektrum aufzunehmen. foodRegio biete seine Mitarbeit jedenfalls an.

Zum Thema Quellmärkte schließt sich Herr Dr. Jacobsen den Ausführungen von Herrn Dr. Meier im Wesentlichen an. Er fügt hinzu, Schweden sei der innovativste Ernährungsmarkt in Europa. Wer aus dem außereuropäischen Raum ein Produkt auf dem europäischen Markt platzieren wolle, nutze in der Regel den schwedischen Markt, um es auszutesten. Es empfehle sich, Schweden als sinnvollen Quellmarkt zu betrachten und detailliert zu untersuchen.

* * *

Auf eine Nachfrage des Abg. Richert zum „Ansiedlungspaket Food Schleswig-Holstein“ erklärt Herr Dr. Jacobsen, im Kern könne jede Ansiedlung, unabhängig von der Branche, auf drei Ursachen zurückgeführt werden: Erschließung eines neuen Marktes, Sicherung oder Erschließung von Ressourcen, Möglichkeit der effizienteren Produktion. - Das Thema Versorgungssicherheit sowohl bei Rohstoffen als auch bei Energie gehöre klassischerweise zum zweiten Bereich. Zum Ansiedlungspaket müsse aber auch das Thema Versorgung mit Fachkräften gehören. Ein Gesamtpaket sei zu schnüren.

Auf eine Nachfrage des Abg. Knuth zu weiteren Maßnahmen landespolitischer Natur antwortet Herr Dr. Jacobsen, es gebe sicherlich zahlreiche solcher Maßnahmen; diese unterschieden sich allerdings zwischen Schwerpunktbranchen. In Bezug auf die Ernährungswirtschaft bedürfe es momentan der Identifizierung der infrage kommenden Unternehmen; diese seien dann offensiv anzusprechen. Darin liege vermutlich der Schlüssel zum Erfolg. Es bringe nichts, wie mit einer Schrotflinte zu schießen in der Hoffnung, das geeignete Unternehmen zu treffen. Stattdessen sei eine gezielte Ansprache notwendig.

In diesem Zusammenhang komme auch den Themen „Data Science“ und „Künstliche Intelligenz“ große Bedeutung zu. Damit werde die Analyse sehr großer Datenmengen auch über Unternehmen der Ernährungswirtschaft möglich. So seien 1.700 Unternehmen der Ernährungswirtschaft in Schweden identifiziert worden. Die manuelle Auswertung der Daten jedes Unternehmens werde praktisch nicht möglich sein. Eine intelligente beziehungsweise smarte Analyse dagegen werden relativ rasch wenige Unternehmen herausfiltern, die gezielt angesprochen werden könnten.

* * *

Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V.

Roy Kühnast, Vorstandsmitglied

[Umdrucke 19/6783, 19/7409](#)

Herr Kühnast, Projektleiter und Clustermanager Logistik bei egeb: Wirtschaftsförderung sowie Mitglied des Vorstands der Logistik-Initiative Schleswig-Holstein, erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation, [Umdruck 19/7409](#), die Stellungnahme [Umdruck 19/6783](#). Er erklärt einleitend, dass er in dieser Anhörung den Vorsitzenden des Vorstands, Holger Matzen, vertrete.

In der Sache führt Herr Kühnast aus, die Logistik-Initiative verstehe sich als verkehrsträgerübergreifender Ansprechpartner für den Logistikstandort Schleswig-Holstein und stehe hinter der Ansiedlungsstrategie sowie den sonstigen Bemühungen des Landes um die Ansiedlung von Unternehmen. Er betont, ohne funktionierende Logistik seien nennenswerte Ansiedlungen in Industrie oder Handel nicht zu realisieren.

Die Darlegungen zur Personalverfügbarkeit ergänzt er um den Hinweis, dass vor dem Hintergrund neuer Ansiedlungen, insbesondere der Batteriefabrik von Northvolt, neue Pendlerströme zu erwarten seien. Gegenwärtig überwiege eindeutig der Pendlerstrom in Richtung Hamburg. Mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur werde sich ein entsprechender Pendlerstrom in der Gegenrichtung nicht realisieren lassen. Insoweit bedürfe es erheblicher Investitionen.

Im Zusammenhang mit der Kreislaufwirtschaft weist Herr Kühnast zusätzlich darauf hin, dass neben der Batterieproduktion vermutlich auch dem Batterierecycling in Schleswig-Holstein große Bedeutung zukommen werde.

Ferner sei in Erwägung zu ziehen, das bei der Entschlickung von Häfen und Wasserstraßen gewonnene Material nicht anderswo zu verklappen, sondern so weit wie möglich aufzuarbeiten und beispielsweise für den Deichbau zu verwenden. Die entsprechende Technologie könne sogar exportiert werden, insbesondere in solche Regionen, die von den Folgen des Klimawandels besonders stark betroffen seien.

Vor dem Hintergrund der jüngsten Entwicklungen sei es empfehlenswert, auch Unternehmen der Grundversorgung, zum Beispiel Nahrungsmittelproduzenten, in den Fokus der Ansiedlungsbemühungen zu nehmen.

Im Übrigen verweist Herr Kühnast auf die schriftliche Stellungnahme und die PowerPoint-Präsentation.

* * *

Auf den Hinweis des Abg. Vogel, dass nach seiner Erfahrung aus dem Hamburger Umland Ansiedlungen von Logistikern meist nicht auf Zustimmung vor Ort stießen, antwortet Herr Kühnast, diese Wahrnehmung treffe zwar zu; allerdings wolle auch niemand gern eine Produktionshalle in unmittelbarer Nähe seines Hauses haben. Die Logistiker suchten jedenfalls das Gespräch mit den entsprechenden Gemeinden. Hinzu komme, dass die moderne Planung es ermögliche, einen Logistikstandort nicht mehr 24 Stunden am Tag anfahren beziehungsweise von diesem abfahren zu müssen. Bei der Erschließung oder Bereitstellung von Flächen spiele häufig auch die Erwartung einer bestimmten Beschäftigungsquote eine Rolle, die von einem Logistiker in der Regel nicht erreicht werden könne.

Die Region um Itzehoe und Heide werde von einigen Logistikern ins Auge gefasst, allerdings nur in der Nähe der Autobahn; dann rechne sich das Vorhaben noch. Das Personal komme nicht notwendigerweise aus der Region, sondern auch aus Hamburg. Viele junge Menschen hätten den Wunsch, in Hamburg zu leben, seien aber bereit, in Schleswig-Holstein zu arbeiten.

Sie müssten aber die Möglichkeit haben, die Standorte in Schleswig-Holstein mit vertretbarem Aufwand zu erreichen.

Auf eine Frage des Abg. Vogel zum Thema Wasserstoff erklärt Herr Kühnast, Unternehmen aus der Region seien Träger entsprechender Projekte. Sie fänden sich zusammen, um zum Beispiel einen Wasserstoff-Lkw zu erwerben. Da es auch in Sachen Herstellung von Wasserstoff viele Akteure in Schleswig-Holstein gebe, könne ein Kreislauf entstehen. Als hemmend für die Wasserstoffnutzung wirke sich der immer noch relativ günstige Dieselpreis aus.

Die vor einigen Jahren von einigen Spediteuren favorisierte LNG-Nutzung erweise sich heute als großer Nachteil, da die Preise um bis zu 500 % gestiegen seien. Nunmehr erfolge die Reaktivierung alter Dieselfahrzeuge, um die mit den Kunden vereinbarten Konditionen einhalten zu können.

Die Logistikbranche gehe davon aus, dass die Wasserstoffnutzung künftig noch mehr Beachtung finden werde. Die Prozessketten ähnelten sich. Auch die Fahrer seien daran gewöhnt, vor allem im Hinblick auf das Tanken. Tanksysteme seien grundsätzlich vorhanden, allerdings noch nicht flächendeckend.

Den Logistikern sei zu empfehlen, in regionalen Kreislaufprozessen Wasserstoff als Kraftstoff für sich zu organisieren. Auch die Akzeptanz eines Logistikstandortes in der Gemeinde werde gestärkt, wenn aus einer Windkraftanlage durch Elektrolyse Wasserstoff gewonnen und an den Spediteur vor Ort verkauft werden könne.

Zur Fachkräfteproblematik – auf eine Frage des Abg. Kilian - erklärt Herr Kühnast, diese bestehe schon seit vielen Jahren. Wenn relativ wenig bezahlt werde, könne nur wenig Interesse geweckt werden. Zudem seien früher viele angelernte Arbeitskräfte zum Einsatz gekommen, was heute angesichts der erhöhten Qualifikationsanforderungen nur noch begrenzt möglich sei.

Die Situation bessere sich insofern, als eine zunehmende Zahl von Logistikern ihre Preisvorstellungen beim Kunden adressieren und durchsetzen könne. Auch vielen Versendern von Waren sei mittlerweile die Notwendigkeit klar, qualifizierte Fahrerinnen und Fahrer einzusetzen, etwa mit einer gewissen Sprachkompetenz, um die Assistenzsysteme nutzen und mit den

Protokollen und sonstigen Unterlagen umgehen zu können. Zu den Fachkräftegewinnungsmaßnahmen anderer Länder und dazu, ob diese auf Schleswig-Holstein übertragbar seien, könne er aus eigener Kenntnis nichts sagen, so Herr Kühnast weiter; gegebenenfalls müsse er die Informationen nachliefern.

Schleswig-Holstein habe bereits einige Projekte auf den Weg gebracht, in die zum Teil auch die Logistikbranche eingebunden sei. Letzterem komme große Bedeutung zu. So seien insbesondere nach 2015 im Lagerbereich auch Frauen aus dem arabischen Raum zum Einsatz gekommen. Teils kulturell bedingt andere Einstellungen, etwa dass Frauen während ihrer Periode nicht zur Arbeit gingen, müssten aber den aufnehmenden Betrieben vorher mitgeteilt werden.

Auf die Frage des Abg. Hölck zum eHighway antwortet Herr Kühnast, auf dieser sehr kurzen Strecke seien nicht einmal eine Handvoll entsprechender Lkws unterwegs. Dies spreche aber noch nicht gegen das Modell. Der Einsatz empfehle sich vor allem auf im Rundlauf betriebenen Strecken zwischen Standorten, zum Beispiel zwischen dem Lübecker Hafen und Hamburg, das heißt im Rahmen des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs. Für Logistiker, die in die Fläche lieferten, komme dieses Modell vermutlich nicht infrage.

Zu der Frage des Abg. Richert zum Einsatz von Zügen im Rahmen der Logistik erklärt Herr Kühnast, bei Strecken, die länger als 300 km seien, hätten die meisten Logistiker sehr wohl Interesse daran, die Bahn zu nutzen. Allerdings dürfe nicht unerwähnt bleiben, dass jeder Verkehrsträgerbruch höhere Kosten verursache. Weder die Versender noch die Empfänger hätten Interesse daran, diese zu bezahlen. Die steigenden Kraftstoffpreise könnten möglicherweise eine Änderung bewirken.

Hinzu komme, dass die in den Speditionen tätigen Dispatcher den Lkw-Fahrer direkt erreichen könnten und dadurch jederzeit genau darüber informiert seien, ob er zum Beispiel im Stau stehe. Es sei jedoch schwierig, von der Deutschen Bahn zu erfahren, wo sich ein bestimmter Waggon momentan befinde. Ferner müsse auch auf der Abnehmerseite ein Logistikdienstleister zum Einsatz kommen. Dieser gerate in erhebliche Probleme, wenn der Güterzug - wie häufig der Fall sei - Verspätung habe.

* * *

Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V.

Peter Douven, stellvertretender Vorsitzender (per Videozuschaltung)

[Umdruck 19/6833](#)

Herr Douven, stellvertretender Vorsitzender des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein und Geschäftsführer der Insel-Sylt-Tourismus-Service GmbH, erläutert die Stellungnahme [Umdruck 19/6833](#). Er weist einleitend darauf hin, dass er in dieser Anhörung die Vorsitzende, Frau Dr. Homp, vertrete.

In der Sache kritisiert Herr Douven insbesondere die Einstufung des Tourismus als „Prio-3-Branche“. Die schriftlichen Ausführungen ergänzt er um den Hinweis, dass die als sehr wichtig angesehene Automobilindustrie in ganz Deutschland mit knapp über 5 % zum Volkseinkommen beitrage. Wenn der entsprechende Anteil des Tourismus in Schleswig-Holstein sogar bei 5,6 % liege, werde dessen große Bedeutung für das Land deutlich.

Zudem weist Herr Douven auf - aus seiner Sicht bestehende - Widersprüche in der Ansiedlungsstrategie hin und bezieht sich beispielhaft auf das Tableau auf Seite 15. Dort werde der Tourismus im Hinblick auf seine Attraktivität für Schleswig-Holstein fast mit null eingeschätzt; das Ansiedlungspotenzial erfahre jedoch eine sehr hohe Bewertung. Die erstgenannte Einschätzung treffe nicht zu; in der Kategorie „Attraktivität für Schleswig-Holstein“ liege der Tourismus mindestens im oberen Mittelfeld. Wenn die Bewertung des Ansiedlungspotenzials zutrefte, dann liege es nahe, den Tourismus nicht nur im Binnenland weiter voranzubringen. Auch an den touristisch bereits hochentwickelten Küsten gebe es noch Entwicklungsmöglichkeiten. Diese seien gemeinsam von den Kommunen und den örtlichen touristischen Betrieben zu identifizieren. Anschließend könne proaktiv auf Investoren zugegangen werden, um Reibungsverluste zu vermeiden. Ein reaktives Verhalten reiche nicht aus.

* * *

Auf die Frage des Abg. Jensen, ob Ansiedlungen auch in touristischen Hotspots zu unterstützen seien, betont Herr Douven, er spreche in dieser Anhörung nicht in erster Linie als Geschäftsführer der Insel-Sylt-Tourismus-Service GmbH, sondern vor allem als stellvertretender Vorsitzender des Tourismusverbandes. Ferner wolle er an seine Empfehlung erinnern, etwaigen Ansiedlungsbedarf nur in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den touristischen Be-

trieben zu identifizieren, um Überlastungen von Hotspots zu vermeiden und bei den Einwohnerinnen und Einwohnern nicht den Eindruck entstehen zu lassen, ihnen werde etwas übergestülpt; auch bei anderen Ansiedlungsvorhaben müsse die Bevölkerung vor Ort mitgenommen werden. Eine Politik für zusätzliche Ansiedlungen auf Sylt und an ähnlichen Hotspots werde sich vermutlich nachteilig auswirken. Diese Einschätzung treffe aber nicht für alle Küstenbereiche zu.

Landesverband Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein e. V.

Marcus Hrach, Geschäftsführer

Herr Hrach erklärt, der LEE.SH teile die Ansicht von Minister Dr. Buchholz, dass die Notwendigkeit einer höheren Wachstumsdynamik in Schleswig-Holstein bestehe, komme aber in Teilen zu anderen Schlussfolgerungen beziehungsweise setze er andere Schwerpunkte.

Die Erneuerbare-Energien-Branche - in Schleswig-Holstein mit dem Fokus auf Energieerzeugung und -veredelung - sei durch kleine und mittlere Unternehmen geprägt. Diese KMU-Struktur, die die gesamte Wirtschaft des Landes kennzeichne, bringe einerseits geringere Wachstumsraten mit sich, ermögliche es aber aufgrund ihrer Robustheit andererseits, dass Krisen besser bewältigt werden könnten. Die Diversität der Investorengruppen habe in Schleswig-Holstein wie in keinem anderen Bundesland zu hoher regionaler Wertschöpfung und entsprechender Akzeptanz Erneuerbarer-Energien-Anlagen geführt. Allein für Wind-Onshore-Anlagen seien bis 2025 Investitionen von mindestens 3 Milliarden € geplant. Insoweit sei - wie schon bei Freiflächen-Solarparks - auch ein hohes finanzielles Engagement der Bürgerinnen und Bürger vor Ort zu beobachten. Damit blieben Wertschöpfung und Steuereinnahmen in der Region, was weitere Investitionen nach sich ziehe.

Ferner solle sich das Land von dem Prinzip „erst erzeugen - dann nutzen“ leiten lassen. Alle regulatorischen Weichen seien so zu stellen, dass Wind-, Solar- und Bioenergie in bisher nicht gekannter Geschwindigkeit ausgebaut werden könnten. Bisher gebe es ein gesetzliches Ausbauziel nur bis zum Jahr 2025. Es werde vermutlich verfehlt werden und reiche ohnehin nicht aus. Die deutlich anziehende Nachfrage nach grünem Strom, insbesondere für Produktionsvorhaben, erfordere den zügigen Ausbau der Erzeugungskapazitäten.

Dafür sei Planungssicherheit der Schlüssel. Die vergangenen Jahre könnten im Hinblick auf den Zubau nur als verschenkte Jahre bezeichnet werden. Auch deshalb stehe Schleswig-Holstein vor einer Mammutaufgabe. Allein in den vergangenen drei Jahren seien in der Windenergiebranche bundesweit über 60.000 Arbeitsplätze verlorengegangen. Bei den Planungs- und Gutachterbüros in Schleswig-Holstein müsse nunmehr ausgebildet beziehungsweise angeworben werden. Vor diesem Erfordernis stünden auch die Genehmigungsbehörden. Für eine solche Tätigkeit könne jedoch nur jemand begeistert werden, der sich sicher sein könne, nicht in zwei oder drei Jahren wieder den Beruf wechseln zu müssen.

Die Landesregierung sei gefordert, sich im Bund für Marktfairness einzusetzen, etwa durch bundeseinheitliche Netzentgelte. Schleswig-Holstein produziere mehr als 160 % der im Land verbrauchten Strommenge, habe aber den wirtschaftlichen Nachteil von im deutschen und im europäischen Vergleich hohen Energiekosten. Ebenfalls denkbar seien entfernungsabhängige Netzentgelte, zum Beispiel für Elektrolyseure. Der Zustand, dass grüner Strom aus Schleswig-Holstein durch teure Stromleitungen zur Veredelung nach Nordrhein-Westfalen oder Bayern geschickt werde, die Betreiber der dortigen Elektrolyseure aber weniger Netzentgelt zahlten, müsse beendet werden.

Der Ansatz, die grüne Energieerzeugung von den anderen in der Ansiedlungsstrategie genannten Sektoren zu trennen, sei falsch. Energie - mit den Komponenten Erzeugung, Transport, Veredelung und Verbrauch - sei ein Querschnittsthema. Auch die maritime und die militärische Industrie benötigten grünen Strom. Die digitale Wirtschaft werde sich ebenfalls zu einem großen Energieverbraucher entwickeln und benötige Versorgungssicherheit. Für nachhaltigen Tourismus erweise sich sauberer Strom in Beherbergungsbetrieben mittlerweile als Marketingvorteil. Die Energiewende bilde immer mehr die Grundlage des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens.

Die Behauptung, Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energie seien dort zu errichten, wo der Strom verbraucht werde, treffe nicht zu. Damit werde unter anderem impliziert, dass es zu viel erneuerbare Energie geben könne; eine solche Situation sei in absehbarer Zeit nicht erwartbar. Zudem werde in Zukunft die Wirtschaft der Erzeugung erneuerbarer Energien folgen. Davon werde Schleswig-Holstein enorm profitieren, da in diesem Land bundesweit der günstigste Strom erzeugt werden könne.

Ferner dürfe sich Schleswig-Holstein nicht länger als verlängerte Werkbank einer Metropole verstehen, sondern müsse selbstbewusster auftreten. Die Möglichkeit der Erzeugung grünen Stroms zu günstigen Preisen werde ergänzt um einen hohen Erkenntnisstand zur Veredelung. Schleswig-Holstein könne Taktgeber eines Megatrends zur Klimaneutralität werden; dies betreffe nicht nur die Erzeugung von Wasserstoff.

Abschließend betont Herr Hrach die Notwendigkeit der Entbürokratisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Es solle ermöglicht werden, dass Elektrolyseure in der Nähe von Erzeugungsanlagen stünden, wenn ein öffentlicher Weg zwischen beiden verlaufe. Ferner müsse es möglich sein, den Antrag auf Genehmigung einer Windenergieanlage unbürokratisch online zu stellen. Zudem sei dafür Sorge zu tragen, dass die Bearbeitung eines Antrags statt sechs Jahre mit einem Case-Manager nur noch sechs Monate dauere.

* * *

Auf eine Frage des Abg. Vogel zur Flächenversiegelung antwortet Herr Hrach, die ursprüngliche Definition dieses Begriffs habe gelaute, dass kein Wasser in den Boden eindringen könne. Eine Freiflächen-PV-Anlage komme, insbesondere wenn sie naturnah realisiert werde, ohne Betonfundamente aus. Bei den meisten heutigen Anlagen fließe das Wasser durch die Panele.

Die Frage des Abg. Vogel zum Flächenverbrauch beantwortet Herr Hrach dahin gehend, dass der EU-Ansatz, nicht mehr so viele Flächen für die intensive Landwirtschaft zu nutzen, der Freiflächen-PV zugutekomme. Insoweit ergebe sich eine Win-win-Situation, da extensive Landwirtschaft betrieben und gleichzeitig grüne Energie erzeugt werden könne.

Auf eine Frage des Abg. Knuth zur Effizienz des Flächenverbrauchs warnt Herr Hrach davor, die verschiedenen Erzeugungsarten gegeneinander auszuspielen. Zwar treffe es zu, dass auf derselben Fläche mit einer Freiflächen-PV-Anlage das Vielfache an Strom im Vergleich zu einer Biogasanlage erzeugt werden könne; aber auch aus Biogas erzeugte Energie werde eine wichtige Rolle bei der Energiewende spielen. Zudem komme Biogas bei der Versorgung von Nahwärmenetzen und damit bei der Dekarbonisierung zum Einsatz. Generell sei eine weitere Effizienzsteigerung zu erwarten; ein Panel sei heutzutage doppelt so leistungsstark wie vor zehn Jahren.

Auf eine Frage des Abg. Kilian zu den durch Materialmangel verursachten Wartezeiten erklärt Herr Hrach, ein Boom bei Dach-PV-Anlagen könne in der Tat beobachtet werden; dieser sei vermutlich auch der aktuellen Situation geschuldet. Nach seinem Wissen sei der begrenzende Faktor allerdings in erster Linie die Personalknappheit; vor allem Elektroinstallateure fehlten. Insofern bedürfe es rascher Maßnahmen zur Ausbildung beziehungsweise Umschulung.

Abschließend gibt Herr Hrach seiner Hoffnung Ausdruck, dass in absehbarer Zeit auch wieder in Europa PV-Paneele in nennenswerter Zahl produziert würden.

6. Verschiedenes

Zu diesem Tagesordnungspunkt liegt nichts vor.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abg. Richert, schließt die Sitzung um 14:53 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin