



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 6. Sitzung

am Mittwoch, dem 5. Oktober 2022, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender

Andreas Hein (CDU)

Lukas Kilian (CDU)

Uta Wentzel (CDU), in Vertretung von Peer Knöfler

Rasmus Vöge (CDU)

Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Thomas Hölck (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybilla Nitsch (SSW)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Vorstellung des Ministers für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur, Tobias Goldschmidt, der Staatssekretärin Katja Günther und des Staatssekretärs Joschka Knuth	5
	Vorschlag der Landesregierung	
2.	Statusbericht der Landesregierung zum Thema LNG / Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)	9
	Vorschlag der Landesregierung	
3.	Bericht der Landesregierung zum Bürgerschaftsprogramm Stadtwerke	13
	Vorschlag der Landesregierung	
4.	Bericht der Landesregierung über die Abrechnung des 9-Euro-Tickets und ein mögliches Nachfolgeangebot	17
	Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz in der 5. Sitzung am 7. September 2022	
5.	Entwurf eines Gesetzes zur Abschaffung von Straßenbaubeiträgen	24
	Gesetzesentwurf der Fraktionen des SSW, FDP und SPD Drucksache 20/21 (neu) – 2. Fassung	
6.	Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie für fairen Wettbewerb (Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein – TTG)	25
	Gesetzesentwurf der Fraktionen von SSW und SPD Drucksache 20/69 (neu)	
7.	Für einen qualitativ hochwertigen und gut ausgebauten Nahverkehr mit effizienten und transparenten Strukturen	26
	Alternativantrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/294	
8.	Stromversorgung sicherstellen	27
	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/233	
9.	Finanzierung der Wehrtechnik verbessern	28
	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/222	

10.	Terminplanung 2023	29
	Vorschlag des Vorsitzenden Umdruck 20/204	
11.	Information/Kenntnisnahme	30
	Unterrichtung 20/17 – Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des E-Government-Gesetzes	
	Umdruck 20/194 – Beantwortung von Rückfragen im Zusammenhang mit dem Schutzschirm für Stadtwerke	
12.	Verschiedenes	31

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

Auf Antrag des Abgeordneten Kilian kommt der Ausschuss nach kurzer Diskussion überein, die Punkte 7 und 8 der Tagesordnung auf die nächste Sitzung zu vertagen. Im Übrigen billigt der Ausschuss die oben stehende Tagesordnung.

1. Vorstellung des Ministers für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur, Tobias Goldschmidt, der Staatssekretärin Katja Günther und des Staatssekretärs Joschka Knuth

Vorschlag der Landesregierung

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, teilt mit, dass Staatssekretär Knuth an der Teilnahme an der heutigen Sitzung verhindert sei.

Der Minister für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein, Tobias Goldschmidt, stellt sich persönlich und die Schwerpunkte seines Hauses vor. Er geht kurz auf organisatorische Veränderungen im Aufbau des Ministeriums ein, insbesondere auf die Bildung der Abteilungen „Klimaschutz und Energiewende“ und „Technischer Umweltschutz, Reaktorsicherheit und Strahlenschutz“. Das Ministerium habe derzeit vor allem die Aufgabe, die Energiekrise zu bewältigen, zweitens gelte es, die Transformation im Bereich Energiewende und Dekarbonisierung im Land zu gestalten. Schleswig-Holstein stehe aufgrund des Engagements im Bereich erneuerbare Energien besser als andere Regionen da.

Staatssekretärin Katja Günther stellt sich und ihren Zuständigkeitsbereich im Umweltministerium kurz vor, nämlich: allgemeine Abteilung, Abteilung Wasserwirtschaft, Bodenküstenschutz und Bereich Bundesbeauftragte für den Wasserbau. Sie betont, dass sowohl Wirtschafts- als auch Energiepolitik oft Verbindungen zum Naturschutz und zu Wasserfragen hätten.

Abgeordneter Dr. Buchholz nimmt auf die Ausgliederung des Referats Energiepolitik aus dem Wirtschaftsministerium Bezug und bittet darum, diese Entscheidung zu erläutern. – Minister Goldschmidt antwortet, dass die angesprochene Transformation auch die Wirtschaft betreffe, insbesondere der Bereich Dekarbonisierung. Auch im Wirtschaftsministerium finde weiterhin Energiewirtschaftspolitik statt. Nichtsdestoweniger verstehe er selbst sich als Energiewirtschaftsminister.

Der Minister bestätigt dem Abgeordneten Dr. Buchholz, dass die Position des Koordinators für die Umstrukturierung des Industriegebiets Brunsbüttel in seinem Hause dem Energiestaatssekretär Knuth zugeordnet sei.

Abgeordneter Dr. Buchholz regt an, der Ausschuss möge sich in einer seiner nächsten Sitzungen in Brunsbüttel mit Vertreterinnen und Vertretern der Werkleiterrunde des Industriegebiets Brunsbüttel treffen. Er ziehe die Entscheidung in Zweifel, dass in Brunsbüttel aus dem Wirtschaftsministerium keine Zuständigkeit mehr für dieses Industriegebiet definiert sei.

Abgeordnete Herdejürgen erkundigt sich, wie Schnittstellen insbesondere hinsichtlich Industriepolitik und Energiepolitik geplant und organisiert seien. – Minister Goldschmidt antwortet, auch bei diesem Thema werde es Schnittstellen innerhalb der Landesregierung geben. Die Instrumente seien klar beschrieben. Angelegenheiten von großer politischer Bedeutung würden im Kabinett besprochen. Darüber hinaus gebe es Staatssekretärsrunden, interministerielle Arbeitsgruppen und anderes.

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet um Erläuterung, ob Vorschläge für die Ausgestaltung einer Gaspreis- oder Strompreisbremse aus dem Energiewendeministerium in Richtung des Bundeswirtschaftsministeriums gemacht worden seien. – Der Minister weist darauf hin, dass Bundesregierung und Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten gestern zusammengekommen seien und den Prozess beschrieben hätten, um schnell zu einem direkt umzusetzenden Vorschlag zu kommen. Er habe keinen eigenen Vorschlag eingebracht, da es nicht besser dadurch werde, dass Landesregierungen sozusagen die Vielfalt der Optionen erweiterten. Im Übrigen werde das auf Bundesebene finanziert werden müssen.

Abgeordneter Dr. Buchholz widerspricht, er sehe die Länder in der Pflicht, Vorschläge zu machen. Es gehe ihm um die konkrete Ausgestaltung, auf welchen Bedarf ein Grundbedarf berechnet werde, und wer dafür Vorschläge mache. Er vermisse Vorschläge dieser Landesregierung.

Abgeordneter Kilian stellt fest, als ehemaliger Minister sei Abgeordneter Dr. Buchholz selbst an einem Vorschlag Schleswig-Holsteins beteiligt gewesen, nämlich dem zu einem Energiepreisdeckel für 80 Prozent des Mindestverbrauchs. Er räumt ein, die FDP habe wie auch die SPD in Opposition dagegen gestimmt. Nichtsdestoweniger würden Landtagsbeschlüsse in der Bundesrepublik auch wahrgenommen. Er verweise auf die Möglichkeit der Opposition, über ihre jeweiligen Fraktionen im Bundestag oder auch auf ihre Regierungsmitglieder in Berlin Einfluss zu nehmen.

Abgeordnete Herdejürgen stellt die Frage, inwieweit der Landtagsbeschluss in die gestrigen Verhandlungen eingeflossen sei.

Minister Goldschmidt fasst zusammen, es gebe den Beschluss des Landtags bezüglich 80 Prozent Grundverbrauch. Es habe ein Energieministertreffen gegeben, auf dem man sich darauf verständigt habe, den Bund aufzufordern, das jetzt schnell im Sinne einer Bremse umzusetzen. Er selbst habe den Beschluss mitgetragen, und die entsprechenden Vorschläge seien in die Vorbereitungen der Ministerpräsidentenkonferenz eingeflossen. Aufseiten der Bundesregierung seien für die nächste Woche Ergebnisse der Expertenkommission angekündigt worden. In Landeszuständigkeit gehe es um das Thema LNG, was auch zu Energiesicherheit im Land konkret beitragen werde und damit für die regionale Wirtschaft sehr wichtig sei, sowie um den Stadtwerkeschutzschirm. Hierauf lege er den Fokus.

Abgeordneter Dr. Buchholz äußert die Sorge, dass Menschen ihre Gas- oder Stromrechnungen in Zukunft nicht mehr bezahlen könnten. Es handele sich um reale Probleme im Land Schleswig-Holstein. Dementsprechend sei es notwendig, sich als Energieminister in Schleswig-Holstein an Antworten, wie eine Senkung der Energiekosten zu erreichen sei, zu beteiligen.

Abgeordnete Nitsch führt aus, ihr erscheine der Slogan „erstes klimaneutrales Industrieland“ widersprüchlich, etwa mit Blick auf die Notwendigkeit, den Flächenverbrauch in den nächsten Jahren zu reduzieren. Gleichzeitig gelte es, zusätzliche Gewerbeflächen nachhaltig zu entwickeln. Sie erkundigt sich nach den entsprechenden Konzepten der Landesregierung und deren Plänen für den nördlichen Landesteil und die wirtschaftspolitische Zusammenarbeit mit Dänemark.

Minister Goldschmidt geht davon aus, dass noch viele erneuerbare Energieanlagen – Windkraftanlagen und Freiflächen-PV-Anlagen – zu installieren sein werden. Die Anlagen seien so aufzustellen, dass die Flächen nicht im engeren Sinn versiegelt würden, sondern ökologisch hochwertig seien. Entsprechende Erlasse würden novelliert. Bezüglich der Industrieansiedlung gebe es Zielkonflikte mit dem Flächensparziel. Er habe darüber innerhalb der ersten 100 Tage der Regierungszeit noch nicht mit der Innenministerin sprechen können und schlage vor, das Thema nach einem solchen Gespräch noch einmal im Ausschuss aufzurufen.

2. Statusbericht der Landesregierung zum Thema LNG / Floating Storage and Regasification Unit (FSRU)

Vorschlag der Landesregierung

Energiewendeminister Goldschmidt führt in die Thematik ein. Das schwimmende LNG-Terminal sei eine der Maßnahmen, die Deutschland aus der Abhängigkeit von russischen Energieimporten befreien solle. Bundesweit seien insgesamt fünf schwimmende Terminals vorgesehen, eines davon in Brunsbüttel. Es handele sich um eine tragende Säule der Energiesicherheit. Voraussichtlich werde das Terminal Ende 2022 in Betrieb genommen werden können.

Minister Goldschmidt fasst die verschiedenen Projektphasen zusammen: Erstens werde es eine Interimsphase geben, zweitens der Umzug an die neue Jetty, das heißt Anlegestelle, erfolgen und drittens die Inbetriebnahme der Pipeline zwecks voller Einspeisefähigkeit.

In Phase 1 werde ein FSRU am bestehenden Gefahrgutanleger in Brunsbüttel anlanden. Andere Importe könnten schließlich über das schwimmende Terminal hinübergeleitet werden.

In Zuständigkeit des Bundeswirtschaftsministeriums werde die neue Jetty gebaut. Der Umzug an die Jetty bilde die Phase 2 des Projekts.

Unterdessen werde im Hinblick auf Phase 3 bereits eine neue Pipeline gebaut, die den Anlandepunkt für das LNG an das Verteilnetz anschließe. Dies werde ermöglichen, dass über die schwimmende Einheit 3,5 bis 5 Milliarden Kubikmeter Erdgas in das Netz eingespeist werden könnten. Diese Leitung sei etwa drei Kilometer lang. Eine 55 Kilometer lange Leitung werde folgen, die den Standort an das Übertragungsnetz anschließen und ermöglichen werde, dass ungefähr 7,5 Milliarden Kubikmeter von der schwimmenden Einheit importiert werden könnten.

Parallel zu dem geschilderten Prozess werde das Projekt zur Einrichtung des festen LNG-Terminals weiter betrieben und voraussichtlich 2026 in Betrieb genommen.

Als Herausforderung erwähnt der Minister, dass der Hafenbetreiber noch keinen Vertrag mit der Bundesregierung gehabt habe. Die Landesregierung habe sich hier vermittelnd einbringen können. Eine schwierige Frage sei auch, wer das Risiko für bestimmte Situationen trage. Er

gehe aber davon aus, dass alles „gut aufgegleist“ sei und zum Jahresende die Einspeisung beginnen könne.

Staatssekretär von der Heide ergänzt seitens des Wirtschaftsministeriums, dass noch viele rechtliche Fragen zu klären seien. Phase 1 betreffend sei festzuhalten, dass die FSRU aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht ein Schiff sei.

In Phase 2 sei der Planfeststellungsbeschluss für die neue Jetty maßgeblich. Auch hier habe es klärende Gespräche gegeben, um zu einer klaren Zeitlinie für die Anträge zu kommen. Zudem würden vorbereitende Maßnahmen ergriffen; der Staatssekretär nennt die Aspekte archäologische Gutachten und Kampfmittelräumung.

Abgeordneter Dr. Buchholz lobt, dass die Planungsbeschleunigung an dieser Stelle tatsächlich funktioniere. Er erkundigt sich nach der Notwendigkeit für eine westliche Hafenerweiterung in Brunsbüttel und ob sich Auswirkungen auf die Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal ergäben.

Frau Hitzinger aus dem Hafenreferat antwortet, die Phase 1 bedeute, dass die FSRU an dem bestehenden Gefahrgutliegeplatz anlegen werde. Der LPG-Umschlag, also der Umschlag von Propan und Butan, werde über die FSRU stattfinden, wofür sie in der Werft modifiziert werde. Der Rohölumschlag werde am mittleren Liegeplatz stattfinden. Dafür werde der entsprechende Sicherheitsbereich ausgeweitet werden müssen. Knifflig sei, dass keine feste Leitung, sondern eine mobile Leitung zu verlegen sein werde.

Frau Hitzinger fährt fort, dass es sich bei dem Bau der Jetty um eine Erweiterung des Hafens handele. In Phase 2 werde die FSRU an die fertige Jetty im Westbereich gelegt. Der Umschlag von LPG und Rohöl werde an den normalen Gefahrgutumschlag zurückkehren.

Sie räumt ein, es gebe vonseiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gewisse Bedenken in Bezug auf die Zufahrt zum Nord-Ostsee-Kanal. Dies sei allerdings besprochen und die WSV willens, der Errichtung der Jetty zuzustimmen. In Phase 3 werde dann die 55 km lange Transportleitung (ETL 180) an die kurze Anbindungsleitung angeschlossen.

Frau Hitzinger betont, das landseitige Terminal sei von den drei Phasen losgelöst für 2026 in Planung.

Staatssekretär von der Heide ergänzt, dass Herr Dr. Witte, Präsident der WSV, an dem Spitzengespräch am Freitag teilgenommen habe. In der Tat sei der Betrieb des Nord-Ostsee-Kanals betroffen, beispielsweise dahin gehend, wo die Lotsen auf- und abstiegen. Mögliche Einschränkungen in den Abläufen müsse die WSV beurteilen.

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet um schriftliche Darstellung der verschiedenen Projektphasen (siehe hierzu [Umdruck 20/427](#)).

Abgeordneter Claussen bittet darum, den Statusbericht um Lagepläne zu ergänzen (vertraulicher [Umdruck 20/483](#)).

Auf Fragen der Abgeordneten Nitsch nach den Laufzeiten im Zusammenhang mit dem Ausstieg aus fossilen Energien und der Umstellung auf regenerative Energien antwortet Minister Goldschmidt, er stimme der grundsätzlichen Feststellung zu, dass es hier um einen nicht nachhaltigen Energieträger gehe. Leider gebe es im Moment keine Alternative. Wie schnell ein Übergang zur nächsten Technologie erfolgen könne, hänge von der Frage ab, wie schnell Alternativen erbaut und erneuerbare Energien ausgebaut würden, wie die Fortschritte bei der Einsparung seien und dabei, das Prinzip der Effizienz zuallererst in der Industrie zu verankern.

Die FSRU werde mit fossilem LNG betrieben werden und nach Aussage der Bundesregierung wieder abgezogen werden, sobald ein festes LNG-Terminal entstanden sein werde. Die Pipelines, die gerade gebaut würden, seien bereits wasserstoffready. Auch das feste LNG-Terminal werde von vornherein so geplant, dass es mit wenig Aufwand beispielsweise zu einem Ammoniakterminal umzurüsten sein werde. Ammoniak lasse sich wiederum erneuerbar erzeugen und in Wasserstoff umwandeln, der über die bestehenden Wasserstoffleitungen entsprechend abtransportiert werden könnte. Die Technologie werde zukunftsfest geplant; entsprechend laute die klare Forderung der Landesregierung und eine Zusage der planenden Unternehmen.

Die Frage der Abgeordneten Nitsch, wie das LNG verteilt werde, beantwortet der Minister dahin gehend, dass es auf der FSRU regasifiziert werde. Es fließe in den bundesweiten Gasmix und stehe allen zur Verfügung, vorbehaltlich einer möglichen staatlichen Rationierung von Gas. In letzterem Fall sei zwischen bundesweiten und regionalen Gasmangellagen zu unterscheiden. Im Fall regionaler Mangellagen stärke das FSRU für Schleswig-Holstein die regionale Energiestabilität.

Auf eine Frage der Abgeordneten Herdejürgen geht Minister Goldschmidt darauf ein, dass Kritikerinnen und Kritiker behaupteten, die 55 Kilometer lange Anbindungsleitung sei für die schwimmende Einheit nicht erforderlich. In Wirklichkeit werde die schwimmende Einheit die volle Leistungsfähigkeit nur entfalten können, wenn die lange Leitung zur Verfügung stehe.

Abgeordneter Kilian drückt Freude über die Beschleunigung des Verfahrens aus. Er mahnt an, dass die Bundesregierung Verträge über die nötigen Liefermengen abschließen müsse.

Auf Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz erläutert Staatssekretär von der Heide das Verfahren der archäologischen Begutachtung. Es zeichne sich ab, dass mit großen archäologischen Funden nicht zu rechnen sei.

Auf eine weitere Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz erläutert Minister Goldschmidt, dass es keine Konkurrenzen zwischen dem REW-Importterminal für Ammoniak und der Errichtung des LNG-Terminals gebe; beide Projekte könnten nebeneinander funktionieren. RWE zeige an beiden Projekten großes Interesse und sei auch Partner. Er wünsche sich, dass das Importterminal für Ammoniak eine Art Vorstufe für ein späteres, großes Terminal für erneuerbaren Ammoniak werde. Um diese Vision gehe es am Standort Brunsbüttel.

3. Bericht der Landesregierung zum Bürgschaftsprogramm Stadtwerke

Vorschlag der Landesregierung

Energiewendeminister Goldschmidt erwähnt einleitend, die Landesenergieministerinnen und -minister hätten sich zum Thema eines Schutzschirms für die Stadtwerke ausgetauscht und den Bund aufgefordert, einen solchen auf den Weg zu bringen. Der Bund habe die Einschätzung vertreten, die Probleme in der Landschaft der Stadtwerke seien in erster Linie Einzelfälle und kein systematisches Problem. Die Landesregierung sehe dies anders und bringe einen landesweiten Schutzschirm auf den Weg.

Minister Goldschmidt geht darauf ein, dass die Stadtwerkestruktur in Schleswig-Holstein kleinteilig sei. Viele kleine Stadtwerke stünden vor der Herausforderung, Gasmengen zu anderen als ursprünglich geplanten Preisen einkaufen zu müssen, während Abschläge für Kundinnen und Kunden anders festgelegt worden seien. Dies führe zu Liquiditätsengpässen, die der Schutzschirm, der letztlich ein Kreditprogramm sei, abfedern solle. Er werde über die IBSH abgewickelt. 250 Millionen Euro stünden zur Verfügung, zwischen 500.000 Euro und 20 Millionen Euro pro Stadtwerk.

Es sei immer eine Beteiligung der Hausbank erforderlich. 20 Prozent des Kreditvolumens müssten durch diese abgedeckt werden. Das Programm sei überdies beihilferechtkonform gestaltet, indem eine kleine Provisionszahlung an die IBSH gehen müsse.

Der Bedarf bei den Stadtwerken sei gegeben. Es gebe erste Antragsteller, noch bevor der Schutzschirm in Kraft getreten sei. Ziel sei es mit diesem Instrument, den Kollaps einzelner Stadtwerke, somit auch der Versorgung zu verhindern und dazu beizutragen, dass Kosten kalkulierbar blieben.

Minister Goldschmidt fügt hinzu, dass nicht nur Stadtwerke im klassischen Sinn, sondern alle Versorgungsunternehmen Geld aus dem Schutzschirm beantragen könnten. Einzige Voraussetzung sei, dass die Unternehmen klar von der besonderen Situation an den Gasmärkten betroffen und deshalb in Liquiditätsschwierigkeiten gekommen seien.

Auf eine Frage des Abgeordneten Hölck nach Bürgschaften für Ersatzlieferanten der Stadtwerke und ob diese durch den Schutzschirm übernommen würden antwortet Herr Dr. Hirschfeld, stellvertretender Leiter der Abteilung „Klimaschutz und Energiewende“ im MEKUN, es müssten Sicherheiten beim Kauf der Gasmengen hinterlegt werden. Das Innenministerium habe die Rückmeldung gegeben, kommunale Stadtwerke könnten von ihren eigenen Kommunen keine Bürgschaften bekommen. Indessen könnten die Sicherheiten auch anders als nur über Bürgschaften beigebracht werden. Wenn die Hausbank die Kredite vergebe, trete die Investitionsbank als Bürge ein. Über den Schutzschirm sichere die Landesregierung die Risiken bei der Investitionsbank ab.

Abgeordneter Dr. Buchholz hakt ein, die Frage des Abgeordneten Hölck, ob dieses Bürgschaftsprogramm den Stadtwerken als Sicherheit für Gaseinkäufe dienen könnte, sei zu verneinen. Es sei ausschließlich dafür gedacht, Darlehen von Hausbanken durch die IBSH zu sichern. – Herr Dr. Hirschfeld bestätigt dies, insofern als beim Kauf von Gasmengen dem Käufer nicht zwangsläufig Bürgschaften gewährt werden müssten, sondern auch liquide Mittel auf bestimmte Konten eingezahlt werden könnten, solange das Geschäft laufe.

Abgeordneter Dr. Buchholz erkundigt sich, ob der Minister sich über die Liquiditätslage der einzelnen Stadtwerke im Vorwege schlaue gemacht habe. Diese sei aus seiner Sicht sehr unterschiedlich. Eine erhebliche Anzahl von Stadtwerken verfüge über erhebliche Eigenkapitalreserven und Rücklagen. Ihn interessiere zudem, wie durch ein Bürgschaftsprogramm sichergestellt werden solle, dass die jeweiligen Hausbanken Darlehen gewährten, um welche Banken es sich handle sowie ob diese Form der Bürgschaftsgewährung, die für den kommunalen Träger der Stadtwerke ausgeschlossen sei, nicht unter Umständen eine Umgehung des § 86 der Gemeindeordnung darstelle.

Minister Goldschmidt bestätigt, dass die Lage der verschiedenen Stadtwerke sehr unterschiedlich sei. Die IBSH sei verantwortlich dafür, die Bürgschaften nur solchen Unternehmen zu gewähren, die tatsächlich Liquiditätsengpässe erführen.

Herr Dr. Hirschfeld ergänzt zur beihilferechtlichen Zulässigkeit, im Moment würden schon kommunale Kredite in ähnlicher Konstellation gewährt. Ein Stadtwerk könne über seine Hausbank einen Kredit bekommen, der von der Investitionsbank abgesichert werde. Landesseitig werde lediglich das bei der IBSH auftretende Klumpenrisiko in größerem Volumen abgedeckt.

Abgeordneter Dr. Buchholz gibt zu bedenken, dass ein Stadtwerk, das in einen wirklichen Liquiditätsengpass aufgrund seines Geschäftsmodells gekommen sei, als ein Unternehmen in Schwierigkeiten anzusehen sei. Als solches dürfe es nicht mit Beihilfen bedient werden; das sei europarechtlich ausgeschlossen. Er halte eine Kreditvergabe an ein solches Unternehmen durch eine private Bank für ausgeschlossen.

Abgeordneter Dr. Buchholz geht auf Unterstützungsmöglichkeiten gemäß der Gemeindeordnung § 85 beziehungsweise § 88 ein. Dagegen sei die Gewährung einer Bürgschaft in der Gemeindeordnung ausdrücklich ausgeschlossen. Er frage sich, ob das Programm nicht so formuliert sei, dass es gar nicht in Anspruch genommen werden könne.

Minister Goldschmidt versichert, es sei geprüft worden, wie das Programm funktionieren könne. Es gebe eine Reihe von Unternehmen, die nicht in wirtschaftlichen Schwierigkeiten im eigentlichen Sinn dieser Definition seien, sondern Bürgschaften in Anspruch nehmen dürften. In dieser Hinsicht seien viele Gespräche mit dem Verband kommunaler Unternehmen und den Stadtwerken selbst geführt worden. Es ergäbe keinen Sinn, das Programm so auszugestalten, dass es nicht in Anspruch genommen werden könnte. Er verweise in diesem Zusammenhang auf positive Reaktionen aus dem Stadtwerkeverband.

Er verstehe es so, fügt der Minister hinzu, dass die juristischen Fragen zum Beihilferecht darauf abzielten, dass Kommunen diese Bürgschaften nicht an die Stadt weitergeben dürften. Er nehme an, dass das Land in einer anderen Situation sei, schlage aber vor, die Frage schriftlich zu stellen und beantworten zu lassen.

Abgeordneter Kilian unterstützt das Argument Minister Goldschmidts, indem er betont, der Gesetzestext aus der Gemeindeordnung spreche ausdrücklich davon, dass die Gemeinde Bürgschaften nicht geben dürfe. Nur wenn die Gemeinde eins zu eins durch „das Land“ ersetzt werden könne, sei der Rechtsauffassung des Abgeordneten Dr. Buchholz zu folgen. Es handle sich ja aber um keine Bürgschaft der Gemeinde, sondern um eine Bürgschaft des Landes, also um unterschiedliche Körperschaften. Er gehe davon aus, dass die Frage damit beantwortet sei.

Abgeordneter Hölck geht noch einmal darauf ein, dass für die Ersatzbeschaffung von Gas-mengen durch Stadtwerke keine Bürgschaften vorgesehen seien. Er halte das für einen ganz

entscheidenden Punkt, denn wenn keine Ersatzbeschaffungen vorgenommen werden könnten, könne dies dazu führen, dass Stadtwerke nicht liefern könnten.

Herr Dr. Hirschfeld wiederholt, es würden Sicherheiten verlangt, die allerdings unterschiedliche Form haben könnten. An der EPEX SPOT müssten liquide Mittel für einen bestimmten Zeitraum auf bestimmte Konten eingestellt werden. An anderer Stelle gebe es auch die Möglichkeit, Bürgschaften zu geben. In diesem Programm sei keine unmittelbare Bürgschaftsvergabe vorgesehen.

Abgeordneter Dr. Buchholz wirft ein, dieses Programm bewirke nicht, dass Stadtwerke, die in Schwierigkeiten seien, Sicherheiten bekämen, um Gas einzukaufen. Eine andere Frage sei es, ob die Gewährung von Bürgschaften in dieser Phase überhaupt zulässig sei. Der Kollege Kilian verweise zu Recht auf den Wortlaut des § 86 der Gemeindeordnung, bei dem sich allerdings die Frage stelle, warum es den Kommunen denn verwehrt sei, ihren eigenen Unternehmungen Bürgschaften für laufenden Aktivitäten zu geben. Die Frage sei, ob es nicht eine Umgehung sei, wenn das Land einspringe. Dies werde in der Tat schriftlich zu klären sein.

Abgeordneter Dr. Buchholz schließt die Frage an, wieviel Ausfallrisiken im Jahr 2023 für dieses Bürgschaftsprogramm in den Haushaltsentwurf eingestellt werden sollten. – Minister Goldschmidt sagt zu, die Antwort schriftlich nachzureichen (siehe hierzu [Umdruck 20/470](#)).

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis.

4. Bericht der Landesregierung über die Abrechnung des 9-Euro-Tickets und ein mögliches Nachfolgeangebot

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz in der 5. Sitzung am 7. September 2022

Verkehrsstaatssekretär von der Heide betont eingangs, das 9-Euro-Ticket habe gezeigt, dass es einen gesteigerten Bedarf an öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) gebe. In einem ländlich strukturierten Land wie Schleswig-Holstein gehe es dabei auch im gleichwertige Lebensverhältnisse bezüglich der verkehrlichen Erreichbarkeit. Trotz zahlreicher Herausforderungen, die die Umsetzung des 9-Euro-Tickets dargestellt habe, sei es in Schleswig-Holstein insgesamt ein Erfolg gewesen. Es seien knapp 700.000 9-Euro-Tickets durch die NAH.SH verkauft worden. Hinzu kämen rund 100.000 umgewandelte Abos, Jobtickets und Semestertickets. Dabei sei noch nicht mitgezählt, was über die DB-Verkaufsstellen, also zentral, verkauft worden sei, weil dort derzeit noch keine regionale Zuordnung erfolge.

Die Ergebnisse der Fahrgastzählungen und repräsentativen Marktforschung seien noch nicht vollständig ausgewertet, doch zeichne sich ab, dass auf einigen Bahnlinien im Monatsschnitt etwa die 1,5-fache Nachfrage gegenüber dem Vor-Corona-Niveau bestanden habe.

Tatsächlich sei es auch zu Überfüllung gekommen. Das Thema habe das Verkehrsministerium, insbesondere aber auch den Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, sehr bewegt. Eine sehr hohe Nachfrage an ÖPNV-Angeboten erschwere bestimmten Bevölkerungsgruppen die ÖPNV-Nutzung. Speziell Menschen mit Behinderungen seien oft auf den ÖPNV angewiesen.

Die insgesamt doch hohe Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Ticket erkläre sich zum einen über den niedrigen Preis. Zum anderen sei das Ticket sehr einfach in der Machart, da es über verschiedene Tarife hinweg gelte. Im Vergleich zu Stadtstaaten deute sich ein deutlicher Anstieg der Nachfrage in touristischen Regionen an. Die sozusagen touristischen Linien seien an bestimmten Tagen sehr überlastet gewesen. Umgekehrt sei dies bei Pendlerverkehren kaum zu beobachten gewesen. Tendenziell habe der ländliche Raum weniger von diesem Ticket profitiert.

Herr von Ivernois, Leiter des Referats „Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen“ im Verkehrsministerium, legt zur Frage der Abrechnung des 9-Euro-Tickets dar, dass auf bestimmten Relationen mehr Verkehre bestellt worden seien, die spitz abgerechnet würden. Die Rechnungen der Verkehrsunternehmen, insbesondere DB-Regio, an die NAH.SH stünden noch aus. Hierfür würden Regionalisierungsmittel herangezogen.

Außerdem gehe es um die Verständigung mit den Verkehrsunternehmen über deren Einnahmeverluste infolge des 9-Euro-Tickets, wobei parallel noch das Sonderregime des Corona-Rettungsschirms gelte. Es lasse sich nicht trennscharf bestimmen, welche Effekte vom 9-Euro-Ticket und welche von Corona herrührten.

Seit letztem Freitag lägen die Anträge der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zum Corona-Rettungsfonds vor, die auch die 9-Euro-Ticket-Effekte einschlossen. Die Zahlen seien noch nicht geprüft. Zur Größenordnung führt Herr von Ivernois an, dass sich das Gesamtvolumen aus 32 Anträgen zum Corona-Rettungsfonds einschließlich 9-Euro-Ticket auf rund 120 Millionen Euro belaufe. Abschlagszahlungen, die darauf schon geleistet worden seien, bewegten sich in einer Größenordnung von 96 Millionen Euro.

Zur Frage, wie der 9-Euro-Ticket-Effekt auszurechnen sei, hätten sich Bund und Länder darauf verständigt, sozusagen das Mittel der Coronaausfälle in den Monaten vor dem 9-Euro-Ticket und nach dem 9-Euro-Ticket zu bilden. So werde der Anteil ermittelt, der auf den Coronaschaden entfalle. Was darüber hinausgehe, werde dem 9-Euro-Ticket zugerechnet. Dies sei insofern wichtig, als für den Corona-Rettungsschirm eine paritätische Teilung vereinbart worden sei. Dagegen trage der Bund alle Kosten des dann zu errechnenden 9-Euro-Ticket-Effekts.

Staatssekretär von der Heide schließt mit Ausführungen zur Nachfolgeregelung für das 9-Euro-Ticket an. Der Diskussionsstand hierzu verändere sich quasi täglich, ohne dass ein deutlicher Fortschritt erkennbar wäre. Der Koalitionsausschuss auf Bundesebene habe vorgeschlagen, dass der Bund 1,5 Milliarden Euro für ein Folgeticket mit einer Preisspanne zwischen 49 Euro und 69 Euro übernehme. Der Anteil der Länder bleibe strittig. Wichtig erscheine, das Nachfolgeticket nicht mehr über den Europreis, sondern beispielsweise als Klimat- oder Mobilitätsticket zu bezeichnen. Der Hintergrund sei, dass Preissteigerungen sich für die Zukunft nicht vermeiden ließen. Festlegungen auf Preise wären schwierig zu finanzieren.

Staatssekretär von der Heide geht auf die Positionierung der Verkehrsministerkonferenz zum Thema 9-Euro-Ticket ein. Dabei gehe es im ersten Schritt um die Regionalisierungsmittel, im zweiten um die Frage, wie neben Corona auch mit den steigenden Energiekosten umzugehen sei. Es seien 1,65 Milliarden Euro als Steigerungsbetrag gegenüber dem Bund aufgerufen. Im dritten Schritt, aber unabhängig von Regionalisierungsmitteln und dem Thema Energiekosten, gehe es um die Frage der Ticketfinanzierung.

Der Verkehrsstaatssekretär erwähnt eine Beschlussvorlage der Ministerpräsidentenkonferenz, mit der die Bundesländer sich einmütig die Positionierung der Verkehrsministerkonferenz zu eigen gemacht hätten. Die Beratungen mit dem Bund hätten bislang kein Ergebnis erbracht, nichtsdestotrotz habe die Verkehrsministerkonferenz eine Arbeitsgruppe eingerichtet, an der von Ivernois, Herr Pirschel und er selbst als Staatssekretär teilnähmen. Es gehe darum, Modelle zu finden, doch gestalte sich die Diskussion ohne angemessenen Finanzierungsrahmen sehr schwierig.

Staatssekretär von der Heide beziffert die Einnahmeverluste aus Landessicht durch eine 69-Euro-Ticket-Lösung auf 37 Millionen bis 46 Millionen Euro, bei einem Preis von 49 Euro seien es 74 Millionen bis 83 Millionen Euro. Angesichts der aktuellen Finanzlage könne die Landesregierung sich im Grund nur für eine 69-Euro-Lösung stark machen

Die Landesregierung sei im Übrigen der Meinung, dass eine Finanzierung von je 50 Prozent zwischen Bund und Land keine angemessene Kostenverteilung darstelle, sondern zöge es vor, von einer Kostenverteilung von 70 Prozent zu 30 Prozent auszugehen. Immerhin gehe es auch um das Thema Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und gemäß dem Grundgesetz komme dem Bund bei diesem Thema eine große Verantwortung zu.

Staatssekretär von der Heide weist darauf hin, dass die Verkehrsministerkonferenz auch den Ausbau- und Modernisierungspakt im Blick habe. Auch diesbezüglich sei das Verkehrsministerium in Arbeitsgruppen der Verkehrsministerkonferenz vertreten. Ohne Steigerung der Regionalisierungsmittel sei davon auszugehen, dass die Reste der Regionalisierungsmittel 2024 aufgebraucht sein würden. Die geplanten Infrastrukturmaßnahmen laut Landesnahverkehrsplan (LNVP) seien unter diesen Rahmenbedingungen kaum mehr finanzierbar.

Anderen Bundesländern gehe es ähnlich; einzelne hätten bereits begonnen, Schienenverkehre abzubestellen. Die Situation im ÖPNV sei insgesamt dramatisch, wenn es nicht zu Veränderungen in der Verhandlungssituation mit dem Bund komme.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz zur Verrechnung der 9-Euro-Tickets mit dem ÖPNV-Rettungsschirm und dem Verbleib der Einnahmen durch den Verkauf des Tickets antwortet Frau Dr. Kapaun, stellvertretende Leiterin des Referats „Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen“ im Verkehrsministerium, beim ÖPNV-Rettungsschirm diene das Jahr 2019, also das letzte Jahr vor Corona, als Basisjahr, um die Einnahmen der Verkehrsunternehmen und Aufgabeträger mit den Einnahmen des laufenden Jahres zu vergleichen. Die Mindereinnahmen würden ausgeglichen und auf Länderebene werde auseinandergerechnet, welcher Anteil rechnerisch auf das 9-Euro-Ticket zurückzuführen sei.

Ähnlich wie beim Rettungsschirm finde eine länderinterne Umverteilung statt. Die Bundesländer verteilen die Gelder, die sie in der ersten Stufe vom Bund bekommen hätten, aufgrund der in den einzelnen Bundesländern tatsächlich entstandenen Schäden um. Sie meldeten den Einnahmeverlust, den das Land per Antrag an den Bund nachgewiesen habe. Dort würden alle Daten gesammelt. Die Verteilung erfolge also anhand der tatsächlich entstandenen Einnahmeverluste. Dies mache für Schleswig-Holstein auch deshalb Sinn, weil über den DB-Navigator verkaufte Tickets nicht regional zuzuordnen seien.

Frau Dr. Kapaun ergänzt, dass im Falle, die 2,5 Milliarden Euro würden nicht ausgeschöpft, der Bund zugesagt habe, dass die Länder die restlichen Mittel behalten könnten. Ob zu deren Verteilung gegebenenfalls der Kieler Schlüssel herangezogen werde oder der „Schadenschlüssel“, sei ihres Erachtens noch nicht endgültig entschieden.

Abgeordneter Dr. Buchholz hält fest, er verstehe es so, dass die 6,3 Millionen Euro Mehrerlöse aus Ticketverkäufen in Schleswig-Holstein in die Gesamtrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms einfließen und diesen sozusagen minderten. Der Bund habe für das 9-Euro-Ticket beziehungsweise den ÖPNV einen Fixbetrag von 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt, den er persönlichen für überauskömmlich halte; das werde die Nachrechnung ergeben. Die überschüssigen Mittel seien von den Ländern gegebenenfalls als Regionalisierungsmittel zu nutzen, und er bitte darum, die Rechnung zu gegebener Zeit nachzuweisen. Die Anzahl der verkauften 9-Euro-Tickets in ganz Deutschland sei hoch und die Verteilung der Einnahmen insgesamt über alle Bundesländer im Nachgang transparent zu machen.

Frau Dr. Kapaun stimmt zu, dass es danach aussehe, dass der Anteil, den Schleswig-Holstein nach Gesetzeslage für das 9-Euro-Ticket bekomme, in der ersten Stufe der Länderumverteilung auskömmlich sein werde. Für das gesamte Bundesgebiet lasse sich erst eine Aussage treffen, wenn die Daten der Länder zusammengetragen worden seien. Bislang vorhandene Zahlen seien zudem als Prognose zu verstehen, da der Ticketzeitraum Juni/Juli/August 2023 gewesen sei und die Verteilung der Tarifeinnahmen durch die nah.sh noch nicht abgeschlossen sei. Am 31. März 2024 werde Gewissheit über die tatsächliche Höhe der Schäden bestehen. – Staatssekretär von der Heide räumt ein, dass Endabrechnungen von Verkehrsleistungen langwierig seien, und unterstreicht die zeitliche Prognose einer Abrechnung bis März 2024.

Abgeordneter Dürbrook nimmt Bezug auf die Aussage des Staatssekretärs, dass es Hinweise auf eine überwiegend touristische Nutzung des Tickets gebe. Ihm erscheine es so, dass die touristischen Strecken – er denke an Verbindungen von Hamburg Richtung Timmendorferstrand–Scharbeutz–Sierksdorf–Neustadt – auch in den Vorjahren in der Sommerzeit überfüllt gewesen seien, ohne dass es einen 9-Euro-Ticket-Effekt gegeben habe. Er erkundigt sich nach Anhaltspunkten, um die diesjährigen Verhältnisse und die des Vorjahres zueinander ins Verhältnis zu setzen.

Staatssekretär von der Heide meint, dass zu diesem Zeitpunkt von einer eher anekdotischen Evidenz auszugehen sei. In den Gremien, die zu dem Thema zusammenkämen, träten Unterschiede zwischen dem Stadtstaat Hamburg, der Metropolregion und den anderen Bereichen Schleswig-Holsteins zutage. In Hamburg sei vermutlich die Anzahl regelmäßig pendelnder Personen, die sich für ein 9-Euro-Ticket entschieden hätten, deutlich höher als in Schleswig-Holstein, wo die touristische Nutzung überwiege. Diesen Aspekt gelte es bei künftigen Erwägungen zur Preisgestaltung und sonstigen Ausgestaltung des Tickets zu berücksichtigen. Derzeit ließen sich nur Tendenzen beschreiben, die allerdings zusammen mit der NAH.SH, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Deutschen Bahn als wichtige Fragestellungen inhaltlich weiter unterlegt würden.

Abgeordneter Dr. Buchholz äußert Interesse an den Ergebnissen von Marktforschungen des VDV und der NAH.SH. Es gelte zu bewerten, inwiefern das 9-Euro-Ticket, das im Rahmen des Entlastungspakets des Bundes geregelt worden sei, tatsächlich zu einer Entlastung geführt

habe. Er halte die Entlastungseffekte im Hamburger Rand und in Kiel, insbesondere für Abonnenten des ÖPNV, für eindeutig. Daneben sei von einem Freizeiteffekt und einer vermehrten Inanspruchnahme des ÖPNV auszugehen. Wie diese Effekte sich verteilen, sei relevant.

Staatssekretär von der Heide antwortet, dass die Auswertung einer großen Kundenbefragung von VDV und Deutscher Bahn seines Wissens öffentlich vorliege, der aber die Schwierigkeit innewohne, dass sie nicht regionalisiert sei. Die NAH.SH erhebe aktuell auch detaillierte regionalisierte Daten, die der Landesregierung allerdings noch nicht zur Verfügung stünden. Sobald sie vorlägen, werde er gerne erneut berichten.

Zur Abrechnung des 9-Euro-Tickets kritisiert Abgeordneter Dr. Buchholz, dass Erlösausfälle frühzeitig beziffert würden, während Mehreinnahmen durch eine mögliche Überkompensation des 9-Euro-Tickets und zusätzliche Regionalisierungsmittel erst viel später offenkundig würden. Er bitte darum, diesen Punkt politisch sorgsam zu erwägen und den Ausschuss zu unterrichten, sobald ein neuerer Stand vorliege.

Bezüglich des Nachfolgetickets kommentiert Abgeordneter Dr. Buchholz, dass im Beschluss der Verkehrsministerkonferenz stehe, es sei ein deutschlandweit gültiges Abo-Ticket geplant. Bei einem 69-Euro-Ticket handelte es sich gegebenenfalls somit um ein Gesamtpaket von etwa 840 Euro, das einer Fortsetzung des 9-Euro-Tickets kaum gleichkäme.

Der Verkehrsstaatssekretär erwidert, hier gebe es noch keine Festlegung der Landesregierung. Der im Moment durch den Bund in Aussicht gestellte Finanzierungsrahmen von 1,5 Milliarden Euro werfe indessen Fragen auf, wie ein solches Modell angesichts aktueller Herausforderungen und großer Preissteigerungen finanzierbar sein soll. Gegebenenfalls sei die teuerste Variante am wahrscheinlichsten, wobei ein Preis oberhalb von 69 Euro die Menschen voraussichtlich nicht überzeugen würde. Der Staatssekretär bezieht sich auf Zahlen des VDV, die innerhalb der Arbeitsgruppe der Verkehrsministerkonferenz vorlägen, wonach ein 69-Euro-Ticket voraussichtlich 1,2 Millionen Menschen zusätzlich dauerhaft für den ÖPNV begeistern könnte. Bei einem 49-Euro-Ticket wären es zwischen 4,2 Millionen und 5 Millionen Menschen.

Abschließend betont Staatssekretär von der Heide, dass der Bund jedes Jahr ungefähr 9,5 Milliarden Euro an Regionalisierungsmitteln zur Verfügung stelle. Selbst bei einer deutlich höheren Steigerung als den jetzt vom Bund angebotenen 1,5 Milliarden Euro gehe er davon aus,

dass angesichts der Herausforderungen für den ÖPNV die Mittel zur Erneuerung der Infrastruktur und angestrebten Verdopplung des ÖPNV nicht ausreichen. Er appelliere an alle, wo die Möglichkeit auf Bundesebene und an anderen Stellen bestehe, darauf hinzuwirken, dass die Regionalisierungsmittel angemessen erhöht würden.

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet zur nächsten Sitzung um einen Bericht der Landesregierung über die Ergebnisse der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Ausbau- und Modernisierungspakt ÖPNV.

5. Entwurf eines Gesetzes zur Abschaffung von Straßenbaubeiträgen

Gesetzentwurf der Fraktionen des SSW, FDP und SPD
[Drucksache 20/21](#) (neu) – 2. Fassung

(überwiesen am 30. Juni 2022 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 20/30](#), [20/46](#), [20/51](#), [20/64](#), [20/71](#), [20/83](#), [20/99](#),
[20/102](#), [20/103](#), [20/105](#), [20/107](#), [20/109](#), [20/112](#),
[20/114](#), [20/117](#), [20/120](#), [20/126](#), [20/148](#), [20/175](#)

Nach einer Verfahrensdiskussion spricht sich der Ausschuss jeweils mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen von SPD, FDP und SSW dagegen aus, eine gemeinsame mündliche Anhörung mit dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss zu beschließen oder diesem zu empfehlen, eine mündliche Anhörung durchzuführen.

Mit den Stimmen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von SPD und FDP bei Enthaltung des SSW schließt sich der Ausschuss dem Verfahren des federführenden Innen- und Rechtsausschusses an.

6. Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie für fairen Wettbewerb (Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein – TTG)

Gesetzentwurf der Fraktionen von SSW und SPD
[Drucksache 20/69](#) (neu)

(überwiesen am 2. September 2022)

– Verfahrensfragen –

Einstimmig beschließt der Ausschuss, schriftliche Stellungnahmen zu dem Gesetzentwurf unter Einbeziehung der Frage, wie sich allgemein die Tarifbindung steigern ließe, einzuholen und anschließend desgleichen eine mündliche Anhörung durchzuführen. Die Fraktionen werden um die Benennung für die schriftliche Anhörung gegenüber der Ausschussgeschäftsführung bis 14. Oktober 2022 und die Anzuhörenden um Einreichung der Stellungnahmen bis zum 4. November 2022 gebeten.

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

Alternativantrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/294](#)

(überwiesen am 28. September 2022)

– Verfahrensfragen –

Der Tagesordnungspunkt wird auf die nächste Sitzung vertagt.

8. Stromversorgung sicherstellen

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/233](#)

(überwiesen am 28. September 2022)

– Verfahrensfragen –

Der Tagesordnungspunkt wird auf die nächste Sitzung vertagt.

9. Finanzierung der Wehrtechnik verbessern

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/222](#)

(überwiesen am 29. September 2022)

– Verfahrensfragen –

Auf Antrag des Abgeordneten Kilian beschließt der Ausschuss einstimmig die Durchführung einer schriftlichen Anhörung. Um Benennung der Anzuhörenden gegenüber der Ausschussgeschäftsführung wird bis zum 14. Oktober 2022 sowie um Einreichung der Stellungnahmen bis zum 4. November 2022 gebeten.

10. Terminplanung 2023

Vorschlag des Vorsitzenden
[Umdruck 20/204](#)

Einstimmig beschließt der Ausschuss die Sitzungstermine 2023, [Umdruck 20/223](#).

11. Information/Kennntnisnahme

[Unterrichtung 20/17](#) der Landesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des E-Government-Gesetzes

[Umdruck 20/194](#) – Beantwortung von Rückfragen im Zusammenhang mit dem Schutzschirm für Stadtwerke

Der Ausschuss nimmt die [Unterrichtung 20/17](#) der Landesregierung und [Umdruck 20/194](#) zur Kenntnis.

12. Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder verständigen sich darauf, sich in der nächsten Sitzung von der Firma Northvolt über den Aufbau einer Batteriezellfabrik an der Westküste informieren zu lassen.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 12:25 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin