



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 29. Sitzung

(öffentlicher Teil)

am Mittwoch, dem 6. März 2024, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Andreas Hein (CDU)

Uta Wentzel (CDU), in Vertretung von Lukas Kilian

Peer Knöfler (CDU)

Thomas Jepsen (CDU), in Vertretung von Rasmus Vöge

Lasse Petersdotter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Niclas Dürbrook (SPD), in Vertretung von Thomas Hölck

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybilla Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Michel Deckmann (CDU), ab 12:15 Uhr

Bina Braun (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), ab 12:30 Uhr

Dr. Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Fehlende Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Vertrauen und Akzeptanz stärken – Entwicklung des Digitalen Euro konstruktiv begleiten	5
	Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/1466	
2.	Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Sondervermögens zur nachhaltigen Finanzierung von Maßnahmen der grün-blauen Infrastruktur	6
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 20/1463	
	Änderungsantrag der Fraktionen von SSW und FDP Drucksache 20/1490 (neu)	
	Änderungsantrag der Fraktion der SPD Umdruck 20/2849	
3.	Einrichtung eines Transformationsfonds des Landes Schleswig-Holstein	8
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 20/1589	
4.	Strategiebericht „Klimaneutrales Industrieland“	9
	Bericht der Landesregierung Drucksache 20/1676	
5.	Keine Kürzungen bei der Sanierung der Landesstraßen	21
	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/1801	
6.	Bericht der Landesregierung über den aktuellen Stand bezüglich der Fertigstellung der Akku-Ladeinfrastruktur für die Strecken der Nordbahn	27
	Antrag der Abgeordneten Sybilla Nitsch (SSW) in der 22. Sitzung vom 6. Dezember 2023	
7.	Mitfinanzierung der dänischen Linie 110 (Sønderborg–Flensburg)	30
	Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/505	
8.	Gespräch über die aktuelle Situation der Bauwirtschaft	32
	Vorschlag des Vorsitzenden auf Anfrage der „Bauwirtschaft im Norden“ Umdruck 20/2687	

-
- 9. Ein baulastträgerübergreifendes Radwegeprogramm auf Basis des landesweiten Radverkehrsnetzes entwickeln** **44**
- Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/1887
- 10. Entwurf eines Gesetzes zum Zweiten Staatsvertrag zur Änderung des IT-Staatsvertrags** **45**
- Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 20/1847
- 11. Information/Kennntnisnahme** **46**
- vertraulicher Umdruck 20/2762 – Antwort des MWVATT zu einer Nachfrage betreffs Verwaltungsvereinbarung zu Northvolt in der 24. Sitzung am 25. Januar 2024
- Umdruck 20/2792 – Antwort der Landesregierung zu Nachfragen bezüglich Infrastruktursicherungsverträgen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus der Finanzausschusssitzung vom 18. Januar 2024
- Umdruck 20/2773 – Bericht zur Konzeption und Fortschreibung des landesweiten Radverkehrsnetzes in Schleswig-Holstein
- Umdruck 20/2851 – Liste von geplanten Radwegmaßnahmen 2024, Nachfrage aus der Landtagssitzung vom 23. Februar 2024
- vertraulicher Umdruck 20/2853 – Aufgabenübertragungsvertrag mit der WTSH zur Förderung des Einsatzes von künstlicher Intelligenz
- Umdrucke 20/2751, 20/2789 – Antworten der Staatskanzlei auf Nachfragen zu Einzelplan 03 und Kapitel 16 03 sowie Antworten auf Nachfragen zu Einzelplan 14 in der 27. Sitzung am 15. Februar 2024
- Umdruck 20/2769 – Antworten des MEKUN auf Nachfragen zu Einzelplan 13 und Kapitel 12 13 und 16 13 in der 26. Sitzung am 14. Februar 2024
- Umdruck 20/2788 – Antworten des MWVATT auf Nachfragen zu Einzelplan 06 und Kapitel 16 06 in der 26. Sitzung am 15. Februar 2024
- Umdruck 20/2856 – Antworten des MWVATT auf Nachfragen zu Einzelplan 14 aus der Finanzausschussberatung der Nachschiebeliste zum Haushaltsentwurf 2024 am 29. Februar 2024
- Umdrucke 20/2852, 20/2858 – Antworten der Staatskanzlei auf Nachfragen zu Einzelplan 03 und Kapitel 16 03 sowie Antworten auf Nachfragen zu Einzelplan 14 aus der Finanzausschussberatung der Nachschiebeliste zum Haushaltsentwurf 2024 am 29. Februar 2024
- 12. Verschiedenes** **47**

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

Die Ausschussmitglieder beschließen gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 in Verbindung mit § 17 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 der Geschäftsordnung, den [Umdruck 20/2853](#) (Aufgabenübertragungsvertrag mit der WT.SH zur Förderung von KI), vertraulich zu behandeln und die Inhalte geheim zu halten.

1. Vertrauen und Akzeptanz stärken – Entwicklung des Digitalen Euro konstruktiv begleiten

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 20/1466](#)

(überwiesen am 11. Oktober 2023 an den **Finanzausschuss**, den Europaausschuss und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

hierzu: [Umdrucke 20/2599](#), [20/2604](#), [20/2606](#), [20/2607](#), [20/2608](#),
[20/2609](#), [20/2613](#), [20/2647](#)

Einstimmig schließt sich der Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss dem Votum des federführenden Finanzausschusses an.

2. Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Sondervermögens zur nachhaltigen Finanzierung von Maßnahmen der grünen Infrastruktur

Gesetzentwurf der Landesregierung
[Drucksache 20/1463](#)

Änderungsantrag der Fraktionen von SSW und FDP
[Drucksache 20/1490 \(neu\)](#)

(überwiesen am 11. Oktober 2023 an den **Finanzausschuss**, den Umwelt- und Agrarausschuss und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

Änderungsantrag der Fraktion der SPD
[Umdruck 20/2849](#)

hierzu: Umdrucke [20/2279](#), [20/2313](#), [20/2351](#), [20/2359](#), [20/2379](#),
[20/2386](#), [20/2388](#), [20/2393](#), [20/2394](#), [20/2396](#),
[20/2397](#), [20/2398](#), [20/2399](#), [20/2400](#), [20/2402](#),
[20/2403](#), [20/2404](#), [20/2405](#), [20/2572](#), [20/2633](#),
[20/2822](#), [20/2849](#)

Der stellvertretende Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass auch die Koalitionsfraktionen einen Änderungsantrag in Aussicht gestellt hätten, der bislang jedoch noch nicht vorliege. Die Abstimmung solle in der Sitzung des federführenden Ausschusses am 14. März 2024 erfolgen.

Abgeordnete Herdejürgen bittet mit Blick auf die heutige Beschlussfassung in diesem Ausschuss um Hinweise zu den Inhalten des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen. Sodann stellt sie die Kernpunkte des Änderungsantrags der SPD-Fraktion kurz vor.

Abgeordneter Petersdotter antwortet, die Gespräche zwischen den Koalitionsfraktionen dauerten noch an, weshalb er zu den Inhalten nichts ausführen könne. Die Transparenz solle zukünftig stärker über den Landeshaushalt erfolgen; hierauf habe der Landesrechnungshof immer wieder in seinen Bemerkungen hingewiesen. Er schlage vor, dass sich der Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss dem Votum des Finanzausschusses anschließen möge. Er wolle darüber hinaus von der Abgeordneten Herdejürgen erfahren, ob sie es für entscheidend halte, dass die Information in diesem Ausschuss besprochen werde, zumal sie ebenfalls Mitglied im Finanzausschuss sei.

Für sie selbst erachte sie das nicht für dramatisch, so Abgeordnete Herdejürgen. Allerdings würde sie es begrüßen, wenn der Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss Empfehlungen zu den ihm überwiesenen Gegenständen ausspreche. Sie mache mit Blick auf die Beschlussfassung der Ausschüsse darauf aufmerksam, dass der Tagesordnungspunkt bereits für die Plenarsitzung angemeldet sei.

Der stellvertretende Vorsitzende schlägt vor, über die vorliegenden Änderungsanträge abzustimmen. Der Antrag von SSW und FDP befasse sich insbesondere mit der Situation der Häfen, einem Thema, das dem Wirtschaftsausschuss besonders am Herzen liege.

Abgeordneter Petersdotter stellt die Ablehnung der Änderungsanträge durch die Koalitionsfraktionen in Aussicht und weist nochmals darauf hin, dass der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen noch nicht vorliege.

Der Ausschuss empfiehlt dem federführenden Finanzausschuss mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen von SPD, FDP und SSW, den Änderungsantrag der SPD, [Umdruck 20/2849](#), abzulehnen. Mit gleichem Stimmverhältnis empfiehlt der Ausschuss dem Finanzausschuss, den Änderungsantrag von SSW und FDP, [Drucksache 20/1490](#) (neu), dem Landtag zur Ablehnung zu empfehlen.

Darüber hinaus schließt sich der Ausschuss mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD gegen die Stimmen von FDP und SSW dem Votum des federführenden Ausschusses zum Gesetzentwurf der Landesregierung, [Drucksache 20/1463](#), vorab an.

3. **Einrichtung eines Transformationsfonds des Landes Schleswig-Holstein**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 20/1589](#)

(überwiesen am 23. November 2023 an den **Finanzausschuss**, den Innen- und Rechtsausschuss und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

hierzu: [Drucksache 20/1590](#) sowie [Umdrucke 20/2425](#), [20/2471](#),
[20/2472](#), [20/2476](#), [20/2489](#), [20/2494](#), [20/2495](#), [20/2506](#),
[20/2509](#), [20/2510](#), [20/2511](#), [20/2514](#), [20/2515](#), [20/2518](#),
[20/2523](#), [20/2524](#), [20/2525](#), [20/2526](#), [20/2527](#), [20/2532](#),
[20/2540](#), [20/2555](#), [20/2618](#)

Der Ausschuss schließt sich einstimmig dem Verfahren des federführenden Finanzausschusses an und bittet im Falle der Durchführung einer mündlichen Anhörung, daran beteiligt zu werden.

4. Strategiebericht „Klimaneutrales Industrieland“

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 20/1676](#)

(überwiesen am 25. Januar 2024 an den **Umwelt- und Agraraus-**
schuss und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss zur ab-
schließenden Beratung)

Energiestaatssekretär Knuth berichtet – auch in Ergänzung zum vorliegenden schriftlichen Bericht –, die Landesregierung habe im Anschluss an die Plenarsitzung im Januar 2024 den Entwurf ihres Klimaschutzprogramms für 2030 vorgelegt. Darin würden die im Bericht skizzierten Vorhaben der Landesregierung für das Klimaschutzzwischenziel 2030 konkretisiert. Der erste Entwurf des Klimaschutzprogramms stelle nach den Maßnahmenfahrplänen der Ressorts den nächsten wichtigen Meilenstein hin zur finalen Verabschiedung des Klimaschutzprogramms voraussichtlich Ende des Jahres dar. Das Klimaschutzprogramm lege einen klaren Fokus auf die Dekarbonisierung und beschreibe die Wege der Erreichung der Minderungsziele für die einzelnen Sektoren.

Die Debatte habe den Wunsch nach zusätzlichen Informationen zu den Themen Ansiedlung und Industrie deutlich gemacht. Mit dem Ziel „Klimaneutrales Industrieland – Schleswig-Holstein 2030“ gebe die Landesregierung einerseits ein klares Bekenntnis zum Klimaschutz und andererseits zur weiteren Entwicklung des Landes als Industriestandort ab. Das Ziel solle erreicht und der Anteil der industriellen Wertschöpfung erhöht werden. Eine besondere Herausforderung liege darin, mit der bestehenden Industrie den Pfad der Transformation zu beschreiben; diese verfüge in Schleswig-Holstein über gute Voraussetzungen für Dekarbonisierungsprojekte. Hierzu befinde sich das Land in intensivem Austausch mit der Industrie.

Zur Erreichung der Ziele werde aus Sicht der Landesregierung, so Staatssekretär Knuth, ein „sinnvoller Mix“ benötigt, ein Ineinandergreifen von ambitionierter Rechtssetzung, mit der Planungssicherheit für alle Beteiligten einherginge, und einer Förderung insbesondere von Investitionen bei Großprojekten sowie Marktrahmenbedingungen, die in allen Sektoren Verzerrungen zugunsten fossiler und klimaschädlicher Technologien und Energieträger reduzierten beziehungsweise externalisierte Folgekosten in Produktionskosten überführten, zum Beispiel bei der CO₂-Bepreisung.

Eine Voraussetzung sei, dass der Ausbau der Nutzung erneuerbarer Energien intensiv und ehrgeizig vorangetrieben werde. So werde klimaneutral erzeugter Strom für die Umwandlung

in andere erneuerbare Energie und für die Substitution fossiler Energieträger dringend benötigt. Für den Ausbau der Erneuerbaren bestehe ein klarer Fahrplan mit klaren Zielen. Auch belege Schleswig-Holstein regelmäßig Spitzenpositionen, etwa bei Anlagen der Windnutzung an Land – sowohl bei den genehmigten als auch bei den errichteten. Schleswig-Holstein stehe kurz vor der Erreichung des 10 Gigawatt-Ziels, das onshore für 2025 vorgesehen gewesen sei. Bis 2030 bilde die Installation von einer Gesamtkapazität von 15 Gigawatt onshore das Ziel; nach jetzigem Stand könne es sogar vorzeitig erreicht beziehungsweise übererfüllt werden.

Die Landesregierung arbeite an der Fortsetzung dieses Trends, versichert der Staatssekretär. So werde im Innenministerium mit Hochdruck an einer neuen Windplanung gearbeitet. Diese soll noch in dieser Wahlperiode, spätestens aber 2026 in Kraft treten. Damit würden drei Prozent der Landesfläche für Windenergieanlagen zur Verfügung gestellt, sodass das vom Bund mit dem Windenergiebedarfsgesetz vorgegebene Ziel von 2032 deutlich übererfüllt werde. Allein in der deutschen Hochsee sollten Offshore-Kapazitäten für Windenergieleistungen von 70 Gigawatt bis 2035 entstehen. Ein relevanter Teil davon werde über Schleswig-Holstein angebunden, insbesondere über den Büsumkorridor.

Auch bei Photovoltaik-Kapazitäten komme es zu einem starken Boom. In den letzten beiden Jahren lägen der SH-Netz Netzanschlussbegehren für Anlagen im Umfang von 15 Gigawatt vor; allerdings müsse geprüft werden, wie viele Projekte tatsächlich realisiert werden könnten. Die Landesregierung gehe davon aus, dass sich bis 2030 Freiflächensolaranlagen mit einer Kapazität von sechs Gigawatt in Schleswig-Holstein befänden. Hinzu kämen Kapazitäten in Städten und auf Gebäuden.

In Schleswig-Holstein seien, bei steigender Tendenz; 2022 19 Terrawattstunden Strom aus erneuerbaren Energien produziert worden. Bis 2030 solle diese Zahl auf rund 40 bis 45 Terrawattstunden mehr als verdoppelt werden. Dieses Ziel halte er für realistisch, da die Offshore-Kapazitäten noch hinzukämen. Wahrscheinlich könnten 2030 55 bis 60 Terrawattstunden erzeugt werden.

Mit Blick auf den Ausbau der Stromnetze habe Schleswig-Holstein erfolgreich mit der Mittelachse, NordLink und der Westküstenleitung gezeigt, dass man solche Infrastrukturen zügig realisieren könne. Weitere Projekte befänden sich in der Entwicklung, so bestehe seit September 2023 Baurecht für Abschnitt 1 der Ostküstenleitung. Auch habe die Bundesnetzagentur

in der vergangenen Woche den Netzentwicklungsplan bestätigt. Damit bestehe die Perspektive für ein bundesweites Übertragungsnetz für ein sogenanntes Klimaneutralitätsnetz Ende der 2030er-Jahre, was für den hiesigen Industrie- und Energiestandort von großer Bedeutung sei.

Hinzu komme die laufende Planung der Verteilnetzbetreiber für eine Verteilnetzplanung, die dann integriert mit der Übertragungsnetzplanung klar anzeige, wo welche Infrastruktur entstehe. Ein Teil der Stromnetzinfrastruktur bildeten allein in Schleswig-Holstein 20 Umspannwerke und Konverterstationen. Den großen Netzverknüpfungspunkten komme große Wichtigkeit für weitere Ansiedlungen energieintensiven Gewerbes sowie von Elektrolysekapazitäten zu. Hierzu liege das Augenmerk der Landesregierung auch bei der Landesentwicklungsplanung, um zukünftig die Entwicklung der Gewerberäume und der Energieinfrastruktur zusammenzudenken.

Auch weise er auf die Bedeutung des Aufbaus des Wasserstoffkernnetzes sowie einer CO₂-Leitungsinfrastruktur hin, erklärt Staatssekretär Knuth. In diesem Zusammenhang erwarte Schleswig-Holstein einen Vorschlag des Bundes sowohl für die Finanzierung als auch für ein Wasserstoffbeschleunigungsgesetz, um für eine zügige Realisierung des Netzes Sorge zu tragen. Diese solle nicht erst 2030 erfolgen, zumal sich Projekte schon früher im Hochlauf befänden. Die Landesregierung bringe sich dafür proaktiv in verschiedenen Gremien ein und habe Verbesserungen beim Wasserstoffkernnetz im finalen Entwurf erreichen können. Die Industrie bewerte die vorgesehenen Kapazitäten als positiv.

Staatssekretär Knuth führt an, der Bund habe jüngst mit der Vorstellung der Carbon-Management-Strategie angekündigt, im Kohlenstoffspeicherungsgesetz eine Regelung für den Bau von CO₂-Leitungen aufzunehmen. Bislang dürften diese nur für Speicherungsprojekte errichtet werden, allerdings habe die hiesige Industrie ein großes Interesse an den Nutzungsprojekten. Die Landesregierung führe intensive Gespräche mit der Industrie und mit den Netzbetreibern, um konkrete Projekte und Bedarfe in die Planung einzuspeisen und frühzeitig Genehmigungsverfahren vorzubereiten.

Ende 2023 habe die Landesregierung die Fortschreibung der Wasserstoffstrategie vorgestellt. Schleswig-Holstein verfüge über beste Voraussetzungen, um Wasserstoffland zu werden. Des Weiteren lägen Anfragen für große Projekte vor, etwa zu Erzeugungskapazitäten in Höhe von

einem Gigawatt durch Elektrolyse. In der Fläche werde über deutlich größere Projekte gesprochen. Die Landesregierung unterstütze die Vorhaben insbesondere mit Blick auf die größeren infrastrukturellen Aspekte. Das Ziel laute auf Errichtung von Erzeugungskapazitäten von 1,5 Gigawatt bis 2030.

Er unterstreiche die Bedeutung eines passenden Marktdesigns, so der Staatssekretär, um die Standortvorteile in Wertschöpfung ummünzen zu können. Das bestehende System – insbesondere auch staatlicher Preisbestandteile im Energiesektor – setze klimapolitische Fehlanreize und damit mittlerweile auch wirtschaftspolitische Fehlanreize für Schleswig-Holstein. Für überfällig erachte er eine systemische und systematische Reform der Abgaben und Umlagen. So bedürfe es etwa lokaler Flexibilitätsanreize. Die Landesregierung setze sich dafür mit Nachdruck ein und werde auch den Vorsitz bei der Energieministerkonferenz dafür nutzen.

Die Standortentscheidung von Northvolt für Schleswig-Holstein sei insbesondere aufgrund der angesprochenen Standortfaktoren getroffen worden und unterstreiche nicht nur die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts, sondern auch die Bemühungen der Landesregierung um die grüne Transformation. Die Landesregierung führe Gespräche mit vielen weiteren Unternehmen zu möglichen Ansiedlungen und in Sachen der Dekarbonisierungsprojekte im Bestand.

Die Transformation stehe in Schleswig-Holstein auf einem grundsoliden Fundament. Es gelte, darauf weiterhin ambitioniert aufzusetzen und die größeren Rahmenbedingungen neben den konkreten Projekten nicht aus dem Blick zu verlieren, um das Ziel des klimaneutralen Industrielandes erreichen zu können.

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Herr Madsen, ergänzt, es gehe der Landesregierung auch um die Herstellung guter Rahmenbedingungen in Schleswig-Holstein für Ansiedlungsinteressenten, auch mit Blick auf den Ausbau der vorhandenen Infrastruktur und auf die Flächenbereitstellung, was eine ressortübergreifende Zusammenarbeit voraussetze. Entsprechend müsse die Ansiedlungsstrategie geprüft und gegebenenfalls aktualisiert werden.

Bei den Branchen Rüstung und Werften sehe er Chancen, so der Wirtschaftsminister, aber auch Herausforderungen, weshalb mit dem Bund hierzu intensive Gespräche geführt würden. Die Ansiedlung von Northvolt werde dazu führen, dass sich weitere Unternehmen in Schles-

wig-Holstein ansiedeln wollten. Laut einem aktuellen Bericht werde dadurch ab 2029 Wertschöpfung von über 900 Millionen Euro an der Westküste entstehen. Die Zahl der von Northvolt geschaffenen Arbeitsplätze werde das Dreifache an Arbeitsplätzen in weiteren Unternehmen nach sich ziehen.

Staatssekretär Knuth sagt auf Nachfrage der Abgeordneten Herdejürgen zu, dem Ausschuss seinen Sprechzettel zur Verfügung zu stellen ([Umdruck 20/2917](#)).

Abgeordnete Herdejürgen bittet um eine Übersicht über die von der Landesregierung gesehene Handlungsbedarfe und die von ihr geplanten Initiativen in Sachen Rechtssetzung. – Staatssekretär Knuth verweist auf die von der Landesregierung im Bundesrat und in der Energieministerkonferenz eingebrachten Vorschläge aus dem letzten und dem laufenden Jahr.

Abgeordnete Herdejürgen fragt mit Blick auf die Planungssicherheit, inwieweit diese mit Personal, etwa für Planungsbeschleunigung, unterlegt sei. – Staatssekretär Knuth antwortet, dies betreffe im MEKUN das Amt für Planfeststellung (AfPE), dem die Genehmigung der Stromleitungen, der Gas-, der Wasserstoff- und voraussichtlich auch der CO₂-Infrastruktur obliege. Dort gebe es eine sehr gute Personalausstattung, die im letzten Jahr nochmals verstärkt worden sei. In vielen Projekten würden externe Projektmanagerinnen und -manager hinzugezogen, um ein agiles Projektmanagement bei Großvorhaben zu gewährleisten. Das Landesamt für Umwelt kümmere sich um den technischen Umweltschutz; es leite federführend alle Verfahren nach Bundes-Immissionsschutzgesetz. Mit den Haushalten für 2023 und 2024 seien dort Stellen geschaffen worden; auch existiere eine Gegenfinanzierung über die Gebühren. Die Landesregierung gehe davon aus, mit der vorhandenen Personalaufstellung die entsprechenden Verfahren gut bearbeiten zu können.

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet um nähere Informationen zum Industrieland Schleswig-Holstein – erwähnt worden sei ein Anteil der Industrie am BIP von 14,4 Prozent – sowie insbesondere zu Zielen und zu Anpassungsmaßnahmen. – Minister Madsen erläutert, er halte nicht für entscheidend, ob man mit Blick auf ein grünes Industrieland bei einem Anteil von 14 Prozent, 16 Prozent oder 19 Prozent stehe. Er begrüße natürlich, wenn der Anteil am Ende seiner Amtszeit höher als zu ihrem Beginn liege.

Sodann bekräftigt der Minister, es gehe Landesregierung darum, bestmöglich Ansiedlungspotenziale aufzuzeigen – unter Berücksichtigung gegenwärtiger und zukünftiger Entscheidungskriterien der Unternehmen für die Standortwahl. In den Gesprächen mit Northvolt und anderen Unternehmen sei die Rolle des Themas Energie sehr deutlich geworden; als Energieland könne Schleswig-Holstein damit auftrumpfen. Nun werde die Infrastruktur geschaffen, und zwar aufbauend auf der Erkenntnis der Vorgängerregierungen, dass es sich bei erneuerbaren Energien um ein Zukunftsthema handele.

In der Ansiedlungsstrategie würden zwei Quellländer – USA und China – definiert; aus heutiger Sicht bedürfe dies der Überarbeitung. Dies werde unter anderem mit der WT.SH diskutiert. Auch müsse die Ansiedlung von Northvolt mit Blick auf die dadurch generierten Potenziale Berücksichtigung finden. Die Landesregierung werde sich für eine andere Politik bei der Preissetzung für Energie, für die Schaffung von Flächen für Unternehmen an Energieproduktionsstandorten und für einen Wandel bei der Vorstellung von Industrie einsetzen. Derzeit führe er beispielsweise Gespräche, so Minister Madsen, um Schleswig-Holstein auf die Landkarte für die Produktion und Errichtung von Konverterplattformen zu bringen; dies könne die Werften für längere Zeit mit Aufträgen versorgen.

Von Abgeordnetem Dr. Buchholz nach dem konkreten Ziel gefragt entgegnet Minister Madsen, ihn interessiere, wo der Abgeordnete die Schwelle sehe, ab der Schleswig-Holstein als Industrieland eingestuft werde. Schleswig-Holstein liege unter dem Bundesdurchschnitt, was auch auf eine andere Schwerpunktsetzung zurückgeführt werden könne. Er mache das nicht an einem konkreten Prozentsatz fest.

Abgeordneter Dr. Buchholz antwortet, er stelle auf den Bundesdurchschnitt und damit auf etwa 20 Prozent ab. Schleswig-Holsteins Wirtschaftsstruktur werde eher von den Dienstleistungen geprägt. Wolle Schleswig-Holstein Industrieland werden, müsse ein entsprechendes Ziel definiert sein. Er nehme zur Kenntnis, dass eine konkrete Zielmarke nicht existiere.

Abgeordnete Nitsch zweifelt am möglichen Erkenntnisgewinn dieser Beratung. Sie vermisse eine Definition von „Industrieland“ und von „Industrie“ mit Blick auf Schleswig-Holstein. Die Ziele für die Transformation in Richtung Klimaneutralität halte sie für recht gut nachvollziehbar. Über die umweltpolitischen Aspekte werde sicherlich der Umweltausschuss diskutieren. Mit Blick auf die im Strategiebericht festgeschriebenen drei Komponenten der bestehenden Stra-

ategie interessiere sie indes, was das Besondere an diesen Komponenten sei, welche Leuchtturmprojekte gefördert werden sollten, wie die Industrie verortet werde und wie man mit Regionen ohne Industriestandorten umzugehen gedenke. Der SSW sehe Schleswig-Holstein nicht als Industrieland.

Staatssekretär Knuth unterstreicht die Bedeutung von Energieinfrastruktur der Zukunft für die künftige Verortung von Industrie. In diesem Zusammenhang hebt er die zukünftigen 20 Konverterstandorte als Netzverknüpfungspunkte hervor, an denen große Leistungen stabil und günstig zur Verfügung stünden.

Abgeordneter Dr. Buchholz mahnt eine Differenzierung beim Begriff der Industrie mit Blick auf erzeugende – gegebenenfalls energieerzeugende –, produzierende und verarbeitende Unternehmen an.

Staatssekretär Knuth fährt fort, an den genannten Standorten stehe der Strom auch für weitere industrielle beziehungsweise gewerbliche, mitunter energieintensive, Ansiedlungen verfügbar. Der Ausbau der Nutzung von erneuerbaren Energien führe ebenfalls zu großer Wertschöpfung. Der im vergangenen Jahr genehmigte Ausbau von Kapazitäten von 1,2 Gigawatt bringe Investitionen von 850 Millionen Euro allein in Windkraftanlagen mit sich; weitere Infrastruktur komme hinzu.

In Brunsbüttel und Umgebung befänden sich die größten industriellen Emittenten. Diese seien zugleich die wichtigsten Unternehmen mit zahlreichen Arbeitsplätzen in der Industrie und im verarbeitenden Gewerbe und sollten für die Zukunft mindestens erhalten bleiben und bestenfalls ausgebaut werden. Gleichzeitig sollten am Standort von den Unternehmen Projekte vorgebracht werden, um Energieeffizienz und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern sowie die Dekarbonisierung voranzubringen. Hierbei werde die Landesregierung mit verschiedenen Projekten Unterstützung bieten, etwa in Sachen Infrastruktur. Als Leuchtturmprojekte nenne er folgende Vorzeigeprojekte: HySCALE mit mehreren beteiligten Unternehmen, Carbon2Business bei Holcim zur Dekarbonisierung des Standortes Lägerdorf bis 2029, den Aufbau eines CO₂-Hubs in Zusammenarbeit von Holcim, Covestro und Linde. Durch die Verknüpfung der Energiewende mit dem Industriestandort schauten mittlerweile die globalen Geschäftsführungen von Industrieunternehmen nach Brunsbüttel. Die Initiativen unterstützte es, dass die Unternehmen sich selbst in einem „Ökosystem“ mit anderen Unternehmen verbunden sähen, weil sie voneinander profitierten beziehungsweise abhängig seien.

Zur Frage nach weiteren Industrien weist Staatssekretär Knuth darauf hin, dass in der Lebensmittelindustrie auch größere Unternehmen in Schleswig-Holstein gute Projekte verfolgten. Für energieintensive Betriebe müsse in allen Bereichen für Rahmenbedingungen gesorgt werden, damit sich Investitionen in Energieeffizienz oder neue Erzeugungsanlage rechnen, sodass sich die Standortvorteile Schleswig-Holsteins auch am Markt durchsetzen könnten. Er weise in diesem Zusammenhang auf die Einrichtung des Transfer-Hubs für klimaneutrales Wirtschaften bei der WT.SH hin. Die Informationsgespräche vor Ort verliefen äußerst positiv.

Für das Projekt der Dekarbonisierung in Schleswig-Holstein müssten die Instrumentarien von Rahmenbedingungen, Planungssicherheit, Rechtssetzung, Förderung und Beratung ineinandergreifen. Er sehe das Land auf einem guten Weg, konstatiert Staatssekretär Knuth.

Abgeordneter Hein wiederholt die Definition der Bundeszentrale für politische Bildung, die er bereits im Plenum genannt habe, wonach für einen Industriestaat gelte, dass der Anteil der Industrieproduktion am BIP höher als der Anteil der Agrarproduktion liege. Am Ende des Tages solle die Industrieproduktion in Schleswig-Holstein gesteigert werden, wie sich am Paradebeispiel Northvolt zeige. Auch Unternehmen in Brunsbüttel beschäftigten sich stark mit den Themen von Dekarbonisierung und Defossilisierung. Mit der CO₂-Bepreisung werde dafür gesorgt, Industrieproduktionen nachhaltiger zu machen und schneller umzustellen. Auch nenne er als Beispiel für kleinere Unternehmen die Gruppe WESTHOF BIO. Das Paket aus guten Beispielen, aus Umstellungsprozessen und Ansiedlungen in Schleswig-Holstein mache ihn zuversichtlich. Es gelte, die guten Voraussetzungen für die Zukunft umfassend zu nutzen.

Abgeordneter Petersdotter merkt an, es gehe um die Zielrichtung, nicht um einen einzigen bestimmten Wert. Nicht nur der Industrieanteil am BIP beantworte die Frage nach dem Industrieland, da es gleichsam Fehlanreize gebe. Denn wenn die Performance anderer Wirtschaftssektoren schlechter ausfalle, werde der Industrieanteil größer. Gleichwohl halte er den Anteil für einen wichtigen Parameter wie auch die Existenz einer breiten Palette an Industriezweigen, die Verteilung der Arbeitsplätze oder die Förderung von Industrieansiedlungen. Für diese gesamtgesellschaftliche Aufgabe müssten passende Rahmenbedingungen gesetzt werden.

An Abgeordneten Dr. Buchholz gerichtet erklärt Abgeordneter Petersdotter, die Energieerzeugung sei sehr wohl Teil der Industrie, nämlich der Energieindustrie. – Abgeordneter Dr. Buch-

holz entgegnet, natürlich handele es bei Energieproduktion um Industrie, sofern Energie industriell produziert werde. Staatssekretär Knuth habe deutlich differenziert, indem er einerseits auf die Produktion und andererseits auf die Infrastruktur hingewiesen habe.

Abgeordneter Dr. Buchholz fügt hinzu, vor dem Hintergrund der Aussagen zur Dekarbonisierung in Brunsbüttel mache er darauf aufmerksam, dass sich dort vor allem chemische Industrie befinde und die Produktion in dieser Branche in Schleswig-Holstein in den ersten drei Quartalen 2023 um 20,5 Prozent rückläufig gewesen sei. Die Dekarbonisierung der gesamten chemischen Industrie finde zwar statt, allerdings nicht in Schleswig-Holstein. Die Unternehmen in Brunsbüttel hätten ihre Produktion sehr stark an ausländische Standorte verlegt. Im Übrigen beruhe die ausgeglichene Bilanz bei der Industrie 2023 nur auf dem sonstigen Fahrzeugbau: Der Verkauf militärischer Fahrzeuge aus Flensburg habe den Industrieanteil am BIP 2023 stabilisiert; von einem Ausbau könne daher keine Rede sein. Er wiederhole daher seine Frage nach dem Weg, wie Schleswig-Holstein zum Industrieland werden solle.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt bezüglich der von Minister Madsen erwähnten wehrtechnischen Industrie nach, wie die Landesregierung diese zu unterstützen gedenke und ob es Ansiedlungsvorhaben in diesem Bereich gebe. Auch wolle er erfahren, ob die Landesregierung einen Branchenschwerpunkt und einen regionalen Schwerpunkt der Industrieförderung verfolge. Er vermisse hierzu Ausführungen im Industriebericht. Die Landesregierung habe jetzt Gelegenheit, Näheres im Ausschuss vorzutragen, ansonsten spreche er sich für die Hinzuziehung zusätzlicher Expertise in einer der nächsten Ausschusssitzungen aus.

Minister Madsen erwidert, ihn erstaune der Ruf nach mehr staatlicher Förderung vonseiten der FDP, denn er habe bisher nicht den Eindruck gewonnen, dass sie ein großer Freund davon sei. Er werde das jedoch als Aufforderung mitnehmen.

Minister Madsen geht auf die ihm gestellten Fragen dahin gehend ein, dass erstens die Batteriezellforschung und -produktion einen Schwerpunkt darstelle. Schleswig-Holstein sei schon sehr gut dabei, und in den nächsten Jahren werde diesbezüglich noch einiges geschehen. Einen zweiten Schwerpunkt bildeten Werften und die gesamte maritime Industrie. Auch hier würden Branchengespräche geführt; auch werde versucht, Schleswig-Holstein hierbei stärker aufzustellen. Drittens hebe er die Wehrfähigkeit und die Stärkung der Wehrindustrie hervor. Schleswig-Holstein sei in diesem Zusammenhang darauf angewiesen, dass aus dem Sondervermögen für die Bundeswehr finanzierte Aufträge in Schleswig-Holstein ausgeführt würden.

Er werbe in Nachbarländern für den Standort, etwa in Dänemark, wo keine neue Werft errichtet werden müsse, wenn die Produktion in Schleswig-Holstein stattfinden könne. Auch würden regelmäßig Gipfel mit der Wehrindustrie abgehalten, um diese bei Fragen der Finanzierung zu unterstützen und für ein anderes Verständnis dieser Branche in der Gesellschaft, besonders bei Banken zu werben. Schließlich setze sich die Landesregierung für die Ansiedlung energieintensiver Gewerbe an Energieknotenpunkten ein. Damit komme der Energieinfrastruktur eine neue Rolle zu, zusätzlich zu den bisherigen Wachstumssträngen der Autobahnen, der Westküste und der Fehmarnbeltquerung. Das seien klare strategische Ausrichtungen.

Der Wunsch nach Fokussierung auch auf andere Regionen sei nachvollziehbar, stellt der Minister fest. Die Landesregierung versuche, ein ausreichendes Angebot an Energie, Flächen und Fachkräften zu gewährleisten.

Als Tourismusminister fügt er hinzu, er freue sich im Übrigen über jedes Wachstum der Tourismusbranche, auch wenn dies zu einer Verschiebung der Anteile anderer Wirtschaftssektoren führe. Ihm liege daran, dass es unterschiedlichen Branchen gut gehe. Aus seiner Sicht sei Schleswig-Holstein bereits Industrieland. Die Landesregierung sei jedoch bestrebt, den Industrieanteil zu vergrößern, zumal ein Wachstum dort einen Aufwuchs von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich nach sich ziehe.

Abgeordnete Wentzel weist darauf hin, dass der Anteil der Dienstleistungen an der Wertschöpfung in Schleswig-Holstein mit 72,4 Prozent über dem Bundesdurchschnitt liege. Dies bringe große Synergieeffekte etwa mit Blick auf Start-ups, auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie auf künstliche Intelligenz und den großen Clusterbereich bei der DiWiSH. Diese Effekte fänden ihren Niederschlag als Standortvorteil, der im Übrigen auch die Wertschöpfung erhöhe. Alles, was die Wertschöpfung in Schleswig-Holstein erhöhe, sei begrüßenswert: neben der Industrie auch mittelständische Unternehmen sowie kluge Menschen, die in Start-ups, für die Digitalisierung, in der Medizintechnik und an den Wertstandorten in Forschung und Entwicklung arbeiteten. Ihr sei ein großes Anliegen, dies hier nicht despektierlich zu betrachten.

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz um Erläuterung gebeten, wo genau sie die Synergieeffekte sehe und wie hoch der Digitalanteil und der Anteil für Forschung und Entwicklung (FuE) der Wirtschaft in Schleswig-Holstein im Vergleich etwa zu Baden-Württemberg und Hessen ausfalle, entgegnet Abgeordnete Wentzel, sie halte den Vergleich mit den großen Playern in Deutschland für unfair. In ihrem Wahlkreis kämen Synergieeffekte den Unternehmen zugute,

etwa bei der YOULE-App von GP JOULE. Außerdem sei ein sehr gutes Netzwerk geschaffen worden, das viele Synergieeffekte für den gesamten Bereich und den Standort Schleswig-Holstein ermögliche. Sie halte es für schade, das Thema so despektierlich zu behandeln.

Er verwehre sich gegen die Behauptung, dass ein Wirtschaftsbereich in Schleswig-Holstein despektierlich behandelt werde, so Abgeordneter Dr. Buchholz. Allerdings habe nicht er die Parole ausgegeben, dass Schleswig-Holstein Industrieland sein oder werden wolle. Im Übrigen betone er, dass sich der Ausschuss momentan mit einem Strategiebericht „Klimaneutrales Industrieland“ der Landesregierung befasse. – Abgeordnete Herdejürgen pflichtet ihrem Vordner bei.

Auf die Nachfragen des Abgeordneten Dr. Buchholz legt zunächst Staatssekretär Knuth dar, das Erzeugungsziel für Wasserstoff liege bei 1,5 Gigawatt im Jahr 2030. Dem Land lägen Anfragen in Höhe von etwa einem Gigawatt vor, jedoch höre er vonseiten der Netzbetreiber von deutlich größeren Anfragemengen. Er gehe davon aus, dass die Debatte über die netzdienliche Verordnung von Elektrolyseanlagen im Bund auch Schleswig-Holstein massiv beschäftigten werde. Aus systemischer Sicht sei es nicht sinnvoll, große Elektrolysekapazitäten in Regionen aufzubauen, wo nur wenig Strom verfügbar sei und das Wasserdargebot einen Engpass darstelle. Beides sei jedoch in Schleswig-Holstein verfügbar. Wasserstoff könne gut flexibel erzeugt werden, allerdings werde ein Preisanreiz für die Ansiedlung von Elektrolyseuren benötigt. Es sei deutlich günstiger, Wasserstoff in einer Pipeline in den Süden zu transportieren, als Strom über das Stromnetz zur Verfügung zu stellen. Auf der Website der Wasserstoffkoordinierungsstelle stehe eine Übersichtskarte der Wasserstoffprojekte zur Verfügung; diese werde laufend aktualisiert.

Frau Meyer antwortet als Fachbegleitung des Energiestaatssekretärs auf die Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz nach der begrifflichen Differenzierung zwischen „Treibhausgasneutralität“ und „Klimaneutralität“. Die Begriffe fänden umgangssprachlich eine synonyme Verwendung. Davon umfasst sei die Existenz von Restemissionen, die durch natürliche oder technischen Senken ausgeglichen werden müssten. CCS stelle einen Teil der technischen Senken dar und werde in diesem Zusammenhang voraussichtlich eine gewichtige Rolle spielen. Der Begriff „Klimaneutralität“ gehe ein Stück weiter, indem sonstige, nicht auf Treibhausgase zurückzuführende Effekte, etwa Albedo oder Kondensstreifen, ebenfalls ausgeglichen werden müssten. Der Unterschied zwischen den Begriffen falle quantitativ nicht stark ins Gewicht. Mit

Blick auf die Definition eines gesetzlichen Zieles sei festgestellt worden, dass Umweltbundesamt und Bundesregierung von „Treibhausgasneutralität“ sprächen, zumal hierauf die Regierung größeren Einfluss habe.

Der stellvertretende Vorsitzende schlägt vor, dieses Thema weiter zu erörtern und dazu einen Experten des Instituts für Weltwirtschaft einzuladen.

Abgeordneter Hein entgegnet, er schlage vor, sich herzlich für die Ausführungen der Landesregierung zu bedanken und den engagierten sowie umfassenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Sie habe kein Problem damit, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen, so Abgeordnete Nitsch. Zugleich schließe sie sich dem Vorschlag des stellvertretenden Vorsitzenden, des Abgeordneten Dr. Buchholz, an.

Abgeordnete Waldeck regt vermittelnd an, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen sowie mit Expertinnen und Experten konkrete Fragen und konkrete Vorhaben zu erörtern. – Abgeordnete Herdejürgen spricht sich ebenfalls dafür aus, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und ein Fachgespräch mit einem Experten im Ausschuss zu führen. – Abgeordneter Petersdotter schließt sich dem an und regt als Überschrift des Fachgesprächs „Schleswig-Holstein als klimaneutrales Industrieland“ an.

Einstimmig nimmt der Ausschuss den Bericht der Landesregierung, [Drucksache 20/1676](#), abschließend zur Kenntnis.

Die Ausschussmitglieder beschließen losgelöst von der Vorlage, ein Fachgespräch zum Thema „Schleswig-Holstein als klimaneutrales Industrieland“ durchzuführen. Die Fraktionen werden um ihre Benennungen gegenüber der Ausschussgeschäftsführung bis zum 19. März 2024 gebeten.

5. Keine Kürzungen bei der Sanierung der Landesstraßen

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/1801](#)

(überwiesen am 26. Januar 2024)

hierzu: [Umdruck 20/2854](#)

Minister Madsen weist auf den nötigen zielgenauen Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel aufgrund der angespannten Haushaltslage hin, die zu Anpassungen in allen Ressorts führe. Bei den Landesstraßen würden sie etwa elf Prozent betragen und mit Bedacht sowie Augenmaß durchgeführt. Trotzdem fließen weiterhin sehr hohe Summen in die Erhaltung des Landesstraßennetzes. Zusammen mit dem Radwegeausbau werde geplant, 98 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung zu stellen. Prioritäres Ziel der Landesregierung bleibe, den in den vergangenen Jahrzehnten aufgelaufenen Sanierungsstaus konsequent entgegenzuwirken, die Versäumnisse der Vergangenheit aufzuholen und die Anstrengungen zur Ertüchtigung des Landesstraßennetzes fortzusetzen.

Kritik sei natürlich legitim; manchmal helfe es, den Kontext zu weiten. Im Jahr 2013 habe das Land insgesamt 10 Millionen Euro in die Sanierung der Landesstraßen gesteckt; um genau diesen Betrag werde der neue Betrag jetzt angepasst. Die Landesstraßenstrategie 2018 weise in die richtige Richtung; dafür lobe er seinen Amtsvorgänger, den jetzigen Abgeordneten Dr. Buchholz. Sie habe nicht nur den Zustand erfasst, sondern auch objektive Kriterien zum Abbau der Erhaltungsstaus implementiert. Im Vergleich zu 2018 sei heute die Haushaltslage angespannter und das Bild vom Zustand des Straßennetzes nicht mehr so positiv. Der Anteil der grundlegend zu erneuernden Straßen sei gestiegen.

Mit der Fortschreibung der Strategie sei die Priorisierung der Erhaltung der Landesstraßen im Frühjahr 2023 neujustiert worden. Das Ziel der Landesregierung bestehe darin, die intensive Sanierung der Landesstraßen und Radwege mit einem Investitionsvolumen von 550 Millionen Euro fortzusetzen. Bis 2027 sollten damit 564 Kilometer des 3.541 Kilometer langen Landesstraßennetzes auf Vordermann gebracht werden.

Die der Strategie zugrundeliegenden gutachterlichen Prognosen seien durch verschiedene Finanzszenarien berechnet worden. Im Vergleich zu 2018 weise er in diesem Zusammenhang auf die gravierenden Preissteigerungen durch die Coronakrise und den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine hin. Auch in diesem Jahr werde es Preissteigerungen etwa aufgrund

höherer CO₂-Bepreisung, der Tarifabschlüsse im Baugewerbe und die Anhebung der LKW-Maut geben. Alternative Szenarien, die auf abweichenden Haushaltsansätzen und Preisberechnungen basierten, lägen nicht vor. Aus diesem Grund könnten die Auswirkungen der Kürzungen nur grob prognostiziert werden. Allerdings könne trotz mittlerweile schwieriger Rahmenbedingungen der Erhaltungsstau im Landesstraßennetz weiter abgebaut werden. Geringere Erhaltungsinvestitionen brächten jedoch eine Verlangsamung dieses Prozesses mit sich.

Herr Köster vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) teilt mit, im Rahmen der Fortschreibung der Erhaltungsstrategie habe der LBV.SH vier Szenarien berechnen lassen: 50 Millionen, 70 Millionen, 90 Millionen und 120 Millionen Euro pro Jahr. Zu diesem Zeitpunkt sei die Entwicklung der Preise noch nicht absehbar gewesen. Vom bisherigen Szenario – 90 Millionen Euro pro Jahr – müsse aufgrund der Kürzungen, aber insbesondere aufgrund der Preissteigerungen abgewichen werden. Die zukünftige Entwicklung könne am besten mit dem Szenario mit 70 Millionen Euro bewertet werden; dies sei in der Präsentation des Gutachters im Ausschuss bereits im letzten Jahr berücksichtigt worden. Diese liege dem Ausschuss vor und bedeute eine Reduktion der sehr sanierungsbedürftigen Strecken von 44,5 Prozent im Jahr 2022 über 34,5 Prozent im Jahr 2030 zu 27,5 Prozent im Jahr 2037. Der Anteil der sehr guten und guten Strecken werde sich von 23,6 Prozent im Jahr 2022 über 43,2 Prozent im Jahr 2030 zu 55,7 Prozent im Jahr 2037 entwickeln.

Im letzten Jahr hätten die selbst gesteckten Sanierungsziele aufgrund von nicht ausreichenden Kapazitäten des LBV.SH und der Bauwirtschaft nicht erreicht werden können. Im zweiten Halbjahr 2023 seien verschiedene Ausschreibungen gescheitert. Es seien keine Angebote eingegangen, die hätten beauftragt werden können. Er gehe davon aus, dass die Wirtschaft in Schleswig-Holstein das Szenario mit 70 Millionen Euro leisten könne, was eine Anpassung an die Realität bedeute.

Abgeordneter Dr. Buchholz weist auf die vorliegende Stellungnahme, [Umdruck 20/2854](#), hin, in der die Bauindustrie nicht auf ihre zu geringen Kapazitäten, sondern auf die Konditionen aufmerksam mache. Er bitte um nähere Informationen zu Kippunkten bei der Erhaltung der Landesstraßen – Stichwort „Betonschulden“ – und um entsprechende Grafiken und Berechnungen des LBV.SH.

Herr Köster vom LBV.S weist darauf hin, dass es sich um die gutachterlichen Darstellungen und Berechnungen handele, die dem Ausschuss bereits vorlägen. Diese würden im Rahmen

der Fortschreibung der Erhaltungsstrategie aktualisiert. Die nächste Zustandserfassung stehe nächstes Jahr an. Neue objektive Daten könnten daher erst voraussichtlich 2026 geliefert werden.

Er fügt hinzu, auch der Zustand der Radwege werde erfasst. Die letzte Erfassung stamme aus 2018. Bei der Fortschreibung der Landesstraßenstrategie seien die Dringlichkeitsbedarfe von Fahrbahnen und Radwegen parallel ins Bewertungssystem eingespeist worden. Aufgrund der gemeinsamen Bewertung führe die Sanierung von Radwegen auch zu einem Abbau des Erhaltungsstaus. Der Gutachter habe im letzten Jahr – in Kenntnis von Preissteigerungen – empfohlen, mindestens 90 Millionen Euro pro Jahr auszugeben. Seine Aussage sei vor dem Hintergrund der derzeit diskutierten Haushaltszahlen weiterhin gültig; die Senkung um 1 Million Euro gehe aus Sicht von Herrn Köster auf Rundungen zurück.

Zur Stellungnahme, [Umdruck 20/2854](#), erwidert er, ein Industrieverband habe großes Interesse, möglichst viel Umsatz zu machen und hohe Preise, etwa durch ein geringes Angebot, im Blick haben. Daher könne er die Aussagen in der Stellungnahme durchaus nachvollziehen. Insbesondere bei den Fahrbahn- und Radwegerneuerungen habe es Probleme bei den Angeboten gegeben. So hätte es Ausschreibungen ohne Angebote, mit Angeboten mit späterem Baubeginn oder zu völlig überbeuerten Konditionen gegeben.

Der Gutachter habe keine Prognose zu Kippunkten abgegeben, sodass diese nur schwer erkannt werden könnten. Selbst das Szenario mit 50 Millionen Euro lasse gewisse Verbesserungen in der Grundsubstanz erkennen, allerdings werde es nicht reichen, um mit den in Zukunft entstehenden Aufgaben klarzukommen.

Von der Abgeordneten Nitsch nach einer möglichen Erhöhung, nach dem möglichen Herausfallen von Strecken oder Streckenabschnitten und nach dem Umgang mit den Kürzungen im Hinblick auf Kippunkte des Erhaltungszustandes befragt, erläutert Minister Madsen, die Landesstraßeninfrastruktur bestehe aus Straßen und Radwegen; beides müsse gemeinsam betrachtet werden. Daher halte er es für legitim, die 80 Millionen Euro für Straßen und 9 Millionen Euro für Radwege auf 89 Millionen Euro zusammenzuziehen.

Abgeordnete Waldeck pflichtet dem Minister bei. Mit Blick auf die Bauindustrie und potenzielle Auftragnehmer halte sie für wichtig, die zu verausgabende Gesamtsumme zu benennen, ohne den Radwegeanteil herauszuziehen.

Herr Köster vom LBV.SH antwortet der Abgeordneten Nitsch auf ihre Frage nach der Auswirkung der Kürzungen auf das Erhaltungsprogramm 2023 bis 2027, Deckenerneuerungen sollten forciert werden, um weitere Schadensausweitungen zu vermeiden. Falls dabei festgestellt werde, dass die geplante Deckenerneuerung nicht mehr ausreiche, sehe die Landesstraßenstrategie vor, die Maßnahmen neu zu bewerten. Er wisse von einer Maßnahme, nämlich von der L 209 auf Fehmarn zwischen Burg und Landkirchen, dass dort das Sanierungsziel Deckenerneuerung nicht ausreiche, da die Untersuchung einen Totalschaden bei der unteren Tragschicht ergeben habe. Bei einem Projekt oder zwei Projekten stünden noch Laborergebnisse aus. Daher könne er die Frage, welche Maßnahmen nicht finanziert würden, erst in den nächsten Jahren beantworten.

Abgeordneter Dürbrook weist auf seine Kleine Anfrage zur Entwicklung des Erhaltungsrückstandes und die Beantwortung hin, [Drucksache 20/1769](#). Die Differenz beim Szenario mit und ohne Kürzung liege bei 13 Prozent und falle damit signifikant aus. Darüber hinaus ließen sich – Stichwort: Verlässlichkeit – die Probleme bei den Ausschreibungen zumindest zum Teil auch auf die Probleme bei der Planungssicherheit zurückführen, wie auch aus der vorliegenden Stellungnahme hervorgehe. Das verhindere, dass die benötigten Kapazitäten in der nötigen Größenordnung hätten aufgebaut werden können. Die aktuellen Kürzungen konterkarierten die – auch von der Bauindustrie geforderten – Planungssicherheit und verlässlichen Rahmenbedingungen. Daher halte er es für wesentlich, eine verbindliche Aussage mit Blick auf die nächsten Jahre zu treffen, dass der inzwischen erreichte Sockel auf keinen Fall weiter absinken dürfe.

Mit Blick auf die Bauprogramme des Landes Schleswig-Holstein der letzten Jahre lasse sich ein Anstieg der Bautätigkeit in jedem Jahr feststellen, so Minister Madsen. Vor diesem Hintergrund sehe die Landesregierung eher das Problem, dass keine entsprechenden Angebote – etwa aufgrund des Fachkräftemangels – eingereicht würden, als das Problem der Planungssicherheit und, daraus folgend, des Aufbaus von Kapazitäten. Es existierten genug Möglichkeiten, etwas zu bauen.

Abgeordneter Knöfler weist auf ähnlich gelagerte Gespräche zwischen dem damaligen Minister Dr. Buchholz und der Bauindustrie hin. Letztere habe Verlässlichkeit durch die langfristig angelegte Landesstraßenstrategie erhalten. Wie in allen Bereichen der Wirtschaft sehe er auch hier ein Umsetzungsproblem. In der jetzigen Situation gehe er eher von einem Überan-

gebot aus, die vorliegenden Aufträge abarbeiten zu können. Er finde, die Zustandsbeschreibung des Abgeordneten Dürbrook widerspreche insofern der von der Bauindustrie beschriebenen Lage.

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz nach dem Grund für die schlechte Auftragssituation bei Ausschreibungen für Radwege befragt, erläutert Herr Köster vom LBV.SH, im Rahmen einer Fahrbahnsanierung könne ein Mitarbeiter mehr Umsatz pro Tag als bei einem Radweg generieren, da mehr Material verbaut werden könne. Beim Straßenbau stelle darüber hinaus das Material, insbesondere der Asphalt, den entscheidenden Kostenfaktor dar. Daher existiere beim Straßenbau eine höhere Gewinnmarge.

Auf die Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz nach der Information aus einer Plenardebatte, der zufolge der LBV.SH in der Auftragsverwaltung für Bundesstraßen Gelder nicht ausgegeben habe, die dann verfallen seien, legt Herr Köster vom LBV.SH dar, in den Jahren 2020 bis 2022 hätten rund 44 Millionen Euro Erhaltungsmittel des Bundes für Bundesstraßen aufgrund der Limitierung des vorhandenen Personals des LBV.SH nicht ausgegeben werden können. Schleswig-Holstein sei mit der Nichtverausgabung in diesem Zeitraum im Übrigen kein Sonderfall, sondern die Lage stelle sich in vielen großen Bundesländern ähnlich dar. Ausschreibungen in größerem Stil für Fahrbahnsanierungen von Bundesstraßen hätten nicht auf den Weg gebracht werden können.

Herr Köster verweist auf seine Ausführungen aus dem letzten Jahr in diesem Ausschuss, dass dem Bundesstraßennetz nicht zuletzt aufgrund der deutlicheren Erschließungsfunktion eine etwas gewichtigere Bedeutung für die Infrastruktur als dem Landesstraßennetz zukomme. Bei der Fortschreibung der Strategie 2023 sei darauf geachtet worden, weiterhin die Schwerpunkte in die richtige Richtung zu setzen: Der konsequente Abbau des Sanierungsstaus von Landesstraßen hätte dazu geführt, dass mit dem dort gebundenen Personal weiterhin keine Bundesstraßen hätten saniert werden können. Im letzten Jahr sei es gelungen, 22 Millionen Euro Erhaltungsmittel zusätzlich vom Bund im Rahmen des bundesweiten Mittelausgleichs abzurufen.

Abgeordneter Dr. Buchholz unterstreicht die Bedeutung des bundesweiten Mittelausgleichs am Ende eines jeden Jahres. – Herr Köster ergänzt, der Bund verteile die vom Gesetzgeber zur Verfügung gestellten Mittel nach bestimmten Schlüsseln. Für die Erhaltung habe der Bund eine Prognose erarbeitet und auf die Bundesländer heruntergebrochen. Die darin enthaltenen

Werte lägen weit höher als die vom Bund derzeit zur Verfügung gestellten Mittel. Ob man zurückgegebene Mittel im nächsten Jahr wiederbekomme, sei nicht sichergestellt, da diese anderswo, wie zum Beispiel in Bayern geschehen, verausgabt werden könnten.

Der Ausschuss empfiehlt dem Plenum, den Antrag der Fraktion der FDP, [Drucksache 20/1801](#), mit den Stimmen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von SPD, FDP und SSW abzulehnen.

6. Bericht der Landesregierung über den aktuellen Stand bezüglich der Fertigstellung der Akku-Ladeinfrastruktur für die Strecken der Nordbahn

Antrag der Abgeordneten Sybilla Nitsch (SSW) in der 22. Sitzung vom 6. Dezember 2023

hierzu: [Umdrucke 20/2323, 20/2850](#)

Einführend weist Abgeordnete Nitsch auf den Wunsch des Ausschusses hin, dass das Ministerium über den Fortgang berichten möge.

Minister Madsen führt zum aktuellen Stand der Akku-Ladeinfrastruktur im Netz West aus, beim Test der Oberleitungsinselanlage in Heide seien technische Probleme aufgetreten, die derzeit von der Deutschen Bahn behoben würden. Ein weiterer Test nach Ostern werde notwendig, von dessen Ergebnis der genaue Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Akkuzüge zwischen Neumünster, Heide und Büsum abhänge. Der Betrieb gehe für die Fahrgäste trotz der Verzögerung nahtlos durch die Nutzung von Zügen des Typs LINT der Nordbahn weiter.

Bei der Oberleitungsinselanlage in Husum komme es zu einer weiteren kleinen Verzögerung. Im Dezember 2023 habe DB Energie mitgeteilt, dass diese Verzögerung zu einer Fertigstellung im April 2024 statt im Dezember 2023 führen werde. Inzwischen gehe diese von einer Inbetriebnahme im Mai 2024 auf.

Zur Oberleitungsinselanlage Tönning habe DB Energie in dieser Woche über Probleme mit dem sehr hohen Grundwasserspiegel informiert, die aus den Bodengutachten nicht ersichtlich gewesen seien. Der Hersteller habe vorgestern einen Maßnahmenplan für die Ertüchtigung des Gebäudes vorgelegt. Heute gehe DB Energie von einer Fertigstellung im 3. Quartal 2024 aus. Das elektronische Stellwerk werde Ende März fertig, sodass ab April auf Schienenersatzverkehr zwischen Husum und St. Peter Ording verzichtet werden könne. Die Nordbahn werde in diesem Zusammenhang auf die Transferflotte zurückgreifen. Wenn die Anlage in Husum im Mai 2024 in Betrieb gehe, werde zumindest zwischen Kiel und Husum der Einsatz von Akkuzügen geplant. Die Arbeiten an der Oberleitung zwischen Kiel-Hauptbahnhof und Kiel-Hassee würden zwischen Mai und der Kieler Woche und nach dem Sommer fortgeführt. Der Einsatz der Akkutriebwagen hänge von der rechtzeitigen Schulung des Fahrpersonals ab.

Die Verzögerungen bei der Akku-Infrastruktur stellten den Minister nicht zufrieden. Gleichzeitig mache er auf den von DB Energie vorgelegten, außergewöhnlich ambitionierten Zeitplan von den Planungen 2019 bis hin zur Umsetzung 2022/23 aufmerksam. Ursprünglich sei von einer Inbetriebnahme 2027/28 die Rede gewesen. Der Prozess habe um mehrere Jahre beschleunigt werden können – bei einem sehr hohen Innovationsgrad. Bei aller berechtigten Kritik können man sagen, dass dieses Infrastrukturprojekt vergleichsweise gut verlaufen sei.

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz befragt, ob man ausgelieferte Fahrzeuge von Stadler aufgrund fehlender Oberleitungsinfrastruktur nicht einsetzen könne, antwortet Minister Madsen derzeit existiere ein Überschuss an batteriebetriebenen Zügen, sogenannten BEMU (Battery Electric Multiple Units), aufgrund der Nichtfertigstellung der Oberleitungsladeinselinfrastruktur.

Frau Niehaus von NAH.SH ergänzt, seit etwa zwei Wochen werde geprüft, ob Regressforderungen geltend gemacht werden könnten.

Abgeordneter Dr. Buchholz, der stellvertretende Vorsitzende, bittet die Landesregierung darum, den Ausschuss über das Ergebnis der Prüfung zu informieren.

Minister Madsen merkt an, es sei gelungen, die DB in innovative und sehr ambitionierte Pläne einzubeziehen. Man müsse etwas aufpassen, wie man sich einem solchen Vertragspartner gegenüber verhalte – mit Blick darauf, dass das Land auch weiterhin zu beschleunigten Verfahren mit der DB kommen wolle. Die Prüfung erfolge derzeit. Danach sollten Verhältnismäßigkeit, Nutzen und Schaden abgewogen werden. Er teile die Einschätzung des Abgeordneten, dass die Nicht-Nutzung neuer Züge ärgerlich sei.

Abgeordneter Dr. Buchholz kritisiert, DB InfraGO sei bislang auch nicht als besonders beschleunigter Betrieb aufgefallen, und fügt an, dass insoweit alle weiteren Beschleunigungen hilfreich seien.

Abgeordnete Nitsch fragt nach den Auswirkungen der Verspätungen mit Blick auf die Haushaltsansätze, nach einem Startzeitpunkt für die Region Husum/Tönning/St. Peter Ording vor dem Hintergrund des baldigen Beginns der Tourismussaison und nach der Kommunikation in Bezug auf die verschiedenen Linien an der Westküste. – Der Vorsitzende stellt fest, er habe den Ausführungen des Ministers für Tönning das 3. Quartal 2024 als Termin entnommen.

Frau Niehaus von der NAH.SH ruft die Planung in Erinnerung, den Schienenersatzverkehr ab Tönning beziehungsweise ab Husum in Richtung St. Peter Ording zum Monatswechsel einzustellen. Geplant werde, die ersten BEMU so schnell wie möglich nach Husum auf den Weg zu bringen. Derzeit werde in diesem Zusammenhang die Möglichkeit einer Nachtabstellung in Husum sowie die Anfahrt von St. Peter Ording mit BEMU geprüft.

Der stellvertretende Vorsitzende schlägt vor, die Landesregierung möge in der Sitzung am 8. Mai 2024 erneut über das Thema und seinen weiteren Fortgang berichten.

7. **Mitfinanzierung der dänischen Linie 110 (Sønderborg–Flensburg)**

Antrag der Fraktion des SSW

[Drucksache 20/505](#)

(überwiesen am 16. Dezember 2022)

hierzu: [Umdrucke 20/895, 20/935, 20/944, 20/1070, 20/1072, 20/1093, 20/1107, 20/1109, 20/1114, 20/1117, 20/1121](#)

Abgeordnete Nitsch weist darauf hin, dass trotz vielversprechender Gespräche kein gemeinsamer Haushaltsansatz habe aufgestellt werden können – ungeachtet des in der Anhörung geäußerten und erwiesenermaßen sehr großen Bedarfs. Der SSW werde einen entsprechenden Haushaltsansatz einbringen.

Sie wolle darüber hinaus mehr über die Planungen der Koalition erfahren da es im Koalitionsvertrag heiße, die Koalition wolle „den grenzüberschreitenden Verkehr ebenso wie den grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken.“ Sie weise auf den Beschluss der Stadt Flensburg hin, an NAH.SH und die Landesregierung in Bezug auf die Ausweitung des Semestertickets nach Sønderborg herantreten zu wollen. Sie wolle den Ansatz der NAH.SH herausstellen, landesbedeutsame Linien zu identifizieren und den grenzüberschreitenden ÖPNV mit landesseitiger Beteiligung auszubauen, und bedaure, dass dies in der letzten Sitzung mit Blick auf die vorliegende Strecke abgewiesen worden sei.

Der Koalitionsvertrag gelte, und damit auch der zitierte Teil, so Abgeordnete Waldeck. Die Landesregierung habe etwa durch die Ausschreibung dafür gesorgt, dass weiterhin Schienenverkehr zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark existiere. Sie sehe bei dem Antrag das Problem, dass das Land zwar in Gesprächen unterstützend tätig werden könne, aber die Förderung einer speziellen Buslinie Begehrlichkeiten wecken könne, etwa in anderen Teilen des Landes mit bundesländerübergreifenden Busverkehren. Die Ausweitung des Geltungsbereichs des Semestertickets bringe aus ihrer Sicht vor allem rechtliche Herausforderungen mit sich.

Abgeordnete Nitsch stellt mit Blick auf die zwischenzeitlich getätigten Verlautbarungen klar, sie gehe nicht davon aus, dass der Bund zuständig sei; das wäre ihres Wissens das erste Mal, dass der Bund eine Buslinie bestellen sollte. Baden-Württemberg habe eine grenzüberschreitende Landesbuslinie eingerichtet. Vor dem Hintergrund der europäischen Gesetzgebung falle

es schwer, die Beauftragung einer Buslinie durch den Aufgabenträger in dem einen Nationalstaat in die Finanzierung auf der anderen Ebene zu bringen. Die Region Sønderjylland-Schleswig habe schon lange auf die Problematik aufmerksam gemacht.

Den erwähnten Begehrlichkeiten setze sie den erhöhten Bedarf entgegen. Eine Zugfahrt nach Sønderborg dauere derzeit zweieinhalb Stunden, Buslinien könnten eine gute Ergänzung darstellen.

Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, er könne sich nicht entsinnen, dass jemand vorgeschlagen habe, der Bund solle die Finanzierung übernehmen.

Der Ausschuss empfiehlt dem Plenum, den Antrag der Fraktion des SSW, [Drucksache 20/505](#), mit den Stimmen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen des SSW bei Enthaltung der SPD abzulehnen.

8. Gespräch über die aktuelle Situation der Bauwirtschaft

Vorschlag des Vorsitzenden auf Anfrage der „Bauwirtschaft im Norden“

[Umdruck 20/2687](#)

Der Vorsitzende begrüßt die Gesprächsteilnehmer. Für den Baugewerbeverband Schleswig-Holstein und den Wirtschaftsverband Bau-Nord sind Georg Schareck, Hauptgeschäftsführer von „Die Bauwirtschaft im Norden“, und Jan Christian Janßen, Geschäftsführer Verband der Bau- und Rohstoffindustrie (vero), anwesend. Als weitere Vorstandsmitglieder des Baugewerbeverbands Schleswig-Holstein und des Wirtschaftsverbands Bau-Nord nehmen Norbert Lanz, Broder Ingwersen, Thomas Puls und Max Uwe Johannsen teil. Das Innenministerium ist durch Herrn Kleinhans, Abteilungsleiter Bauen und Wohnen, vertreten.

Georg Schareck, Hauptgeschäftsführer von „Die Bauwirtschaft im Norden“

In einem Eingangsstatement für die anwesenden Vertreter der Bauwirtschaft hebt Hauptgeschäftsführer Georg Schareck von „Die Bauwirtschaft im Norden“ die besonderen Zeiten für die Bauwirtschaft hervor, die ihn an die große baukonjunkturelle Krise Anfang der 2000er-Jahre erinnerten. Die vorliegenden Zahlen deuteten perspektivisch auf ein deutlich schlimmeres Ausmaß als damals hin – für den Fall, dass eine Änderung der Weichenstellungen unterbliebe. Die Auswirkungen beträfen insbesondere den Massiv- und Hochbau, während andere Sektoren der Bauwirtschaft im Wesentlichen zufriedenstellend liefen.

Als Gründe hebe er einerseits den Krieg in der Ukraine und die damit verbundenen Lieferkettenengpässe und Baupreissteigerungen hervor, andererseits habe die Bundesregierung eine Rahmengesetzgebung vorgenommen und Förderbedingungen erlassen, die aus Sicht der Bauwirtschaft zur Unzeit gekommen seien. Seit über einem Jahr führe der Verband mit Ministerien und einigen politischen Parteien Gespräche, um Wege zur Reduzierung der Baupreissteigerungen aufzuzeigen. Im Übrigen werde nur die derzeitige Anzahl von Baugenehmigungen erfasst, nicht aber deren Realisierung beziehungsweise Entwicklung. Mit Blick darauf zeige sich schon jetzt ein dramatischer Aderlass, der voraussichtlich die 25-prozentigen Umsatzeinbrüche noch übertreffe. Das gelte es zu verhindern. Denn weder könnten so die umweltpolitischen Ziele noch die Ziele im Neubau und im sozialen Wohnungsbau erreicht werden, noch könnten die Betriebe vor der Insolvenz und der damit verbundenen Freisetzung von Arbeitskräften hinreichend geschützt werden.

Im Zusammenhang mit der Forderung der Betriebe der Bauwirtschaft, dass nicht nur Gespräche geführt würden, sondern sich endlich etwas tue, weist er auf den Forderungskatalog, [Um-
druck 20/2687](#), hin, dessen Kernpunkte er exemplarisch erläutert.

Schließlich merkt er zur Bundesratsinitiative von Schleswig-Holstein in Sachen Bürokratieabbau an, die Erfahrungen der anwesenden Bauunternehmer zeige, dass das Land nicht einmal rudimentär an dem gekratzt habe, was er als nötig und geboten ansehe.

Thomas Puls, Vorstandsmitglied des Baugewerbeverbands Schleswig-Holstein

Thomas Puls, Vorstandsmitglied des Baugewerbeverbands Schleswig-Holstein, ergänzt aus seiner Praxis als Bauunternehmer im Kreis Segeberg mit 40 Mitarbeitern, sein Unternehmen arbeite derzeit ausschließlich im Bestand; Neubau werde – von einer einzigen Ausnahme abgesehen – derzeit nicht durchgeführt. Bei Neubausschreibungen böten Unternehmen ihre Leistungen derzeit unter Wert an, damit diese überhaupt bestehen könnten. Aufgrund der Randlage sei sein Unternehmen derzeit größtenteils in Hamburg tätig, auf dem Land geschehe so gut wie gar nichts.

Er geht sodann auf die Faktoren hohe Zinsen und erhöhte Materialkosten insbesondere aufgrund der Berücksichtigung eines CO₂-Zuschlags im Rahmen von höheren Fahrtkosten ein. Derzeit sei es aufgrund der Insolvenz vieler Unternehmen so leicht wie noch nie, gute Facharbeiter zu bekommen.

Er selbst bilde aus, wirke im Prüfungsausschuss in Bad Segeberg und im Landesvorstand in Kiel mit. Bei KfW-40-Häusern hätten sich aufgrund erhöhter Anforderungen im Rahmen des Qualitätssiegels Nachhaltiges Gebäude (QNG) Kostensteigerungen zum Beispiel durch Hinzuziehung von Energieberatern ergeben. Diese hätten sich bei einem Projekt im ländlichen Raum aufgrund des Umfangs der Qualifizierung des Beraters von 19 Audits und der Kosten seines Einsatzes in Höhe von 40 000 Euro sowie aufgrund der Nachweispflichten des Unternehmens – Stichworte: Datenblätter für alle Materialien mit Ausweis der CO₂-Emissionen in den nächsten 50 Jahren – als sehr schwierig gestaltet. Bei Berücksichtigung weiterer Erfordernisse – zum Beispiel Einbau eines Aufzugs für mehr als fünf Wohneinheiten und seinen Bewirtschaftungskosten sowie des Schuldendienstes – komme er auf einen Mietzins von 16 Euro pro Quadratmeter – und das auf dem Land. Hinzu komme die Erfüllung der Eigenmittelvorgaben der Banken in Höhe von 17 Prozent, um einen Kredit zu vergeben.

Die Anforderungen seien inzwischen so hoch, dass sie zu unwirtschaftlichen Verhältnissen führten und daher auf einige Bauinteressierte abschreckend wirkten. Die geforderte Sonderabschreibung halte er indes für gut und begrüße ihre Einführung ausdrücklich.

Markus Räth, Vorsitzender des Wirtschaftsverbands Bau-Nord

Markus Räth, Vorsitzender des Wirtschaftsverbands Bau-Nord, merkt an, er komme aus dem Kreis Herzogtum Lauenburg an der Grenze zu Hamburg. In Hamburg sei der Geschosswohnungsbau um 86 Prozent eingebrochen. Im Hinblick darauf „entrümpelten“ die Hamburger derzeit ihre Vorschriften auf allen Ebenen, damit künftig mehr gebaut werden könne. Er plädiere dafür, Vorschriften und geplante Regelungen zu prüfen, denn wenn beispielsweise jemand sein Dach nicht mehr energetisch saniere, weil er sich eine Solaranlage nicht mehr leisten könne, diene das der Sache des Klimaschutzes nicht.

Broder Ingwersen, Vorstandsmitglied des Baugewerbeverbands Schleswig-Holstein

Broder Ingwersen, Vorstandsmitglied des Baugewerbeverbands Schleswig-Holstein, legt dar, sein Unternehmen werde fast ausschließlich auf Sylt tätig. Dafür bilde die Nutzung von Zügen der Deutschen Bahn die Voraussetzung; was allerdings nur sehr schlecht funktioniere. Zwar werde Besserung gelobt, jedoch geschehe nichts; die Marschbahn stelle ein Dauerthema dar. Auch wanderten Arbeitskräfte von Sylt ab. Mit Blick auf die in Dithmarschen geplante Fabrik fehlten absehbar etwa 3.000 Wohnungen. Er frage sich, wie die nötigen Baugenehmigungen in der vorgesehenen Zeit erteilt werden sollten.

* * *

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, erwidert auf Herrn Rätchs Wortbeitrag, die spezifischen Verkehrsprobleme von Sylt könne der Ausschuss im Rahmen der heutigen Sitzung nicht tiefergehend erörtern.

Zum Thema der Aufzüge merkt Abgeordneter Petersdotter an, er wolle nicht, dass alle älteren Menschen im Erdgeschoss lebten. Er verdeutliche an diesem Beispiel, dass er verstehen könne, dass es sich um eine riesige Herausforderung handele, was zu Fehlanreizen führe,

während die Sichtweise der anderen Seite auch nachvollziehbar sei. Das auszutarieren, gestalte sich als sehr schwierig.

Abgeordneter Dr. Buchholz bring das Thema Wachstumschancengesetz und die degressive AfA (Absetzung für Abnutzungen) auf. Dieses Paket liege in Berlin; in seiner nächsten Sitzung könne der Bundesrat das abgeschwächte Wachstumschancengesetz verabschieden.

Herr Schareck stellt klar, die degressive AfA stelle erstens eine Bevorzugung der Bauherren und nur mittelbar der Bauwirtschaft dar. Auch spiele die Psychologie eine Rolle, etwa durch die Möglichkeit, volatilen Zinsentwicklungen beispielsweise durch Bankenfinanzierung abzupuffern. Zweitens werde es positive Effekte geben. Drittens stelle er die Gegenfrage, auf welcher Grundlage man von hohen Mindereinnahmen ausgehe. Derzeit gebe es etwa die 25-prozentigen Umsatzeinbrüche, sodass es gar nicht mehr so weit nach unten gehe. In der derzeitigen Situation mit einer zeitlichen Begrenzung bis 2029 solle alles für eine positive Unterlegung der Prognose getan werden.

Im Übrigen würden positive Signale für die Bauwirtschaft spätestens zum Ende der Winterpause benötigt, die sich ab der zweiten Jahreshälfte auswirken könnten. Würde die Einführung erst Mitte des Jahres passieren, bedeute dies den Verlust von weiteren vier Monaten; diese Zeit könne so schnell nicht wieder aufgeholt werden. Durch kein Finanzministerium sei belegt worden, dass in dieser Phase Nachteile beim Steueraufkommen zu befürchten seien. Durch Verzögerungen und Freisetzung von Arbeitskräften entstünden im Übrigen viel höhere Verluste. Die Politik solle ein Signal setzen und sich so hinter die Beschäftigten stellen.

Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, er teile die Meinung von Herrn Schareck zur AfA.

Abgeordneter Petersdotter geht davon aus, dass die degressive AfA weniger Einnahmen bedeute, da weniger von weniger noch weniger sei. Die Bauwirtschaft nehme weniger ein, beispielsweise hinsichtlich der Grunderwerbsteuer. Vor diesem Hintergrund bedeute die degressive AfA durchaus weniger Einnahmen. Er sehe nicht den Effekt, dass das Aufkommen später steigen werde. Er fügt hinzu, Schleswig-Holstein stehe nicht auf der Bremse – weder tue dies die CDU noch täten dies die Grünen. Dies sei auch im Rahmen der Beratungen des Bundesrates nicht an irgendetwas gekoppelt worden. Beim Wachstumschancengesetz sei Schleswig-Holstein – anders als andere Bundesländer – nicht das ausschlaggebende Problem.

Er könne der vorgetragenen fiskalpolitischen Würdigung der AfA nicht zustimmen, so Herr Schareck. Die Unternehmer erwarteten von der politischen Vertretung klare Signale der Unterstützung, dass sich etwa die Landesregierung im Bundesrat für die degressive AfA einsetze, zumal diese zeitlich befristet werde.

Abgeordneter Petersdotter bittet um Erläuterungen und Belege zur Höhe der erwähnten Einbrüche in der Bauwirtschaft, so Abgeordneter Petersdotter weiter, unter anderem zum erwähnten Umsatzrückgang um 25 Prozent sowie zur Rücklagensituation in den Betrieben.

Herr Schareck merkt zum Thema Zahlen und Prognosen an: Vor einem guten Dreivierteljahr habe er die Meinung geäußert, dass es sich bei den Regelungen für den Bestand – bei aller Kritik an der Ampel-Regierung – um eine Lizenz zum Gelddrucken für die Bauwirtschaft handele. Heute stelle er fest, dass es sich dabei um eine völlige Fehleinschätzung handele, da die Rahmenbedingungen das auf lange Zeit nicht ermöglichen.

Die vorhandenen Zahlen stammten aus Rückrechnungen der vorhandenen Baugenehmigungen der letzten drei bis sechs Monate. Die Zahlen aus der Bauwirtschaft seien drei Monate alt, wirkten aber genauso in die Zukunft. Wenn überhaupt noch, betrage der Auftragsvorlauf heute etwa zwei bis zweieinhalb Monate. Vor einem Dreivierteljahr habe dieser neun Monate betragen.

In dieser Sitzung spreche man nicht über die Statistiken der gesamten Bauwirtschaft, sondern allein über den Massiv- und Hochbau. Die Kostenintensität der nach wie vor hohen Preise sei sicherlich volatil geworden. Die Erwartung, dass die Kosten auf den Status vor der Coronakrise fielen, halte er für illusorisch, zumal dies beispiellos in der Geschichte der Volkswirtschaft sei. Um den Kostensteigerungen entgegenzuwirken, begrüße er Gespräche mit der Branche, etwa zu allgemein anerkannten Regeln der Technik und Gestaltung von Bauweisen mit dem Zweck einer signifikanten Reduzierung der Preise.

Die Entwicklung der Preisgestaltung auf dem Markt widerspreche den Implikationen aus der Fragestellung. Bauvorhaben könnten bundesweit untergebracht werden – bei vorhandener öffentlicher Unterstützung. Er könne in diesem Zusammenhang viele Bauvorhaben in Baden-Württemberg und Bayern nennen, jedoch kein einziges in Schleswig-Holstein. Die Zahlen für Schleswig-Holstein wiesen in Richtung einer absinkenden, degressiven Entwicklung.

Herr Rätth merkt an, laut den beim Landrat angeforderten Zahlen habe 2021 die Zahl der Baugenehmigungen im Kreis Herzogtum Lauenburg 1.273 betragen; 2023 habe sie sich auf 838 belaufen. Die Gutachterausschüsse in den Landkreisen zählten die Grundstücksveräußerungen. 2021 habe sich die Zahl auf 2.250 belaufen, 2022 nur noch auf 1.553. Er gehe davon aus, dass die Zahl 2023 auf die Hälfte eingebrochen sei. Viele Seniorinnen und Senioren tendierten dazu, nicht mehr als nötig in ihre Immobilien zu investieren, und nähmen oftmals keine energetische Sanierung mehr vor und installierten auch keine Fotovoltaikanlagen. Die Menschen müssten dazu gebracht werden, entsprechende Technologien installieren lassen zu können.

Herr Puls kommt auf die Themen Unsicherheit und nicht vorhandene Verlässlichkeit zu sprechen. Er halte es für oftmals extrem schwierig, bei den Banken aufgrund der erhöhten Anforderungen überhaupt Finanzierungen zu bekommen. Er könne ein durchschnittliches Auftragsvolumen beim Bauen im Bestand – eher in Richtung Stadt als auf dem Land – bestätigen. Er gehe nicht davon aus, dass die 400.000 Wohnungen pro Jahr, wie politisch gewünscht, gebaut werden könnten, ebenfalls nicht die in der öffentlichen Debatte genannten 235.000 Wohnungen. Er gehe davon aus, dass zwar in diesem Jahr etwa 170.000 bis 180.000 Wohnungen errichtet werden könnten, diese Zahl im nächsten Jahr jedoch noch geringer ausfalle.

Zurzeit meldeten viele Projektentwickler Insolvenz an. Derzeit würden letzte vorhandene Projekte vollendet. Bis das Projektgeschäft dann wieder anlaufe, werde eine gewisse Zeit benötigt. Auch bestehe bei den Unternehmen der Bedarf, gut ausgebildetes Fachpersonal zu behalten. Wer als Handwerker etwa aufgrund der Insolvenz seines Arbeitgebers arbeitslos werde, orientiere sich anders; etwa locke das „Dolce Vita“ im öffentlichen Dienst. Damit verschwinde auch das Fachwissen auf dem Bau.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, über das „Dolce Vita“ möge Herr Puls demnächst einmal mit den Vertretern der IG BAU diskutieren.

Herr Schareck antwortet dem Abgeordneten Petersdotter auf seine Frage nach Eigenkapitalquoten und den Gewinnmargen mit dem Hinweis auf die letzte Sitzung des Handwerksverbandes, bei dem ein Vertreter des Instituts für Weltwirtschaft davon ausgegangen sei, dass in den guten Jahren statistisch gesehen bis zu 40 Prozent Gewinnmargen enthalten gewesen seien. Er habe dies relativiert, dass es sich dabei auch um eine Auswirkung der vorherigen baukonjunkturellen Niederschläge gehandelt habe. So sei die Eigenkapitalquote von vier Prozent vor

über 20 Jahren auf durchschnittlich inzwischen etwa sieben Prozent bis acht Prozent fast verdoppelt worden. Das sei zwar gut für die meisten Betriebe, reiche aber nicht aus, um die zu befürchtenden Rückschläge wegzustecken, wenn Aufträge nicht nachkämen. Der in den letzten Jahren etwas überhitzte Baumarkt werde in den nächsten Jahren auf eine Bottom-down-Bewegung zulaufen. Werde der Fall auf die Bottom-down-Linie vor dem „Point of No Return“ nicht gestoppt, brächen die betroffenen Betriebe komplett weg, und auch die Arbeitnehmer könnten nicht gehalten werden. Dann könnten die politischen Ziele – mit deutlich weniger Betrieben – niemals realisiert werden. Dem gelte es entgegenzuwirken.

Der stellvertretende Vorsitzende weist darauf hin, die genannten Aussagen vom Institut für Weltwirtschaft stammten vom Ökonomen Kooths und könnten in einem sogenannten Quarterly Brief nachgelesen werden.

Norbert Lanz, stellvertretender Vorsitzender des Baugewerbeverbands Schleswig-Holstein, führt aus, er habe 1985 sein Unternehmen gegründet und es 2016 aus gesundheitlichen Gründen an einen qualifizierten Mitarbeiter abgeben müssen. Insbesondere im Kreis Pinneberg würden inzwischen jungen Unternehmern viele Probleme bereitet. So mangle es an Finanzierungen für Betriebe durch Banken sowie an Nachfolgern für die Übernahme von Unternehmen, sodass immer weniger kleine Handwerksbetriebe existierten, die wichtig für die Erhaltung im Bestand seien. Um dem entgegenzuwirken, werde Hilfe – auch massiv bei der Entbürokratisierung – benötigt. So könne die Politik jungen Leuten Chancen eröffnen, selbst unternehmerisch zu werden.

Als ehemaliger Inhaber eines Betriebes könne er dieses Statement gut nachvollziehen, so Abgeordneter Hein. Die Anforderungen seien im Laufe der Jahre angewachsen.

Zum Thema der degressiven Abschreibungen merkt Abgeordneter Hein an, dass weniger von weniger nicht weniger, sondern nichts sei. Wenn man nicht bald ins Tun komme, werde gar nichts gebaut. Er danke dem Handwerk, da es in der Coronazeit „den Karren am Laufen gehalten“ habe. Die Auswirkungen der Coronakrise – steigende Zinsen, Lieferkettenprobleme, Auswirkungen des Krieges – sowie die Bauvorschriften hätten dafür gesorgt, die Bauwirtschaft zum Erliegen zu bringen. Insofern begrüße er, dass das Bauhandwerk neben dem Forde- rungskatalog das Gespräch mit dem Ausschuss und anderen gesucht habe.

Abgeordneter Hein erklärt, er könne zusagen, dass seine Fraktion fest an der Seite der Bauwirtschaft stehe, sich vehement für Erleichterungen einsetzen und die erhobenen Forderungen an den richtigen Stellen anbringen werde. Auch mit Blick auf die Bundesebene und den Bundesrat sehe er alle Parteien zusammen in der Pflicht, zu einschneidenden Ergebnissen zu kommen, weil man sich ein Weiter-so nicht mehr leisten könne.

Abgeordneter Deckmann macht darauf aufmerksam, dass bei den Baugenehmigen der Überschuss der letzten Jahre immer mehr abgebaut werde. Laut aktuellen Zahlen müsse man von künftigen „mageren Jahren“ für den Neubau ausgehen. Die degressive AfA halte er für äußerst sinnvoll – auch die spätere Wahlmöglichkeit einer linearen AfA begrüße er –; daher schließe er sich seinem Vorredner an.

Abgeordneter Deckmann verdeutlicht, er habe den Eindruck, mittlerweile benötige es fast einen Dokortitel, um alle QNG-Standards nachzuvollziehen. Diese stellten Kostentreiber dar, die von der Förderung mitunter nicht einmal ansatzweise gedeckt würden. Sodann wünsche er sich nähere Ausführungen zum 14-Punkte-Programm der Bundesregierung, etwa zu Lärmschutzregelungen und zu Abständen zu Gewerbegebieten, zu Überlegungen zur – gegebenenfalls teilweisen – Rückabwicklung des EH-40-Standards und zum Corona-Kurzarbeitergeld.

Herr Schareck entgegnet, zu einer möglichen Rückabwicklung der EH-40-Standards könne er nichts sagen. Er verweise auf die Verschiebungen der Programme durch die Bundesregierung – auch mit Blick auf die finanzielle Ausstattung. Er bekräftige seine Ausführungen zu Beginn, dass dies nicht reichen werde, zumal die Rahmenbedingungen noch nicht feststünden. Im Rahmen des letzten Programms sei 1 Milliarde Euro nachgeschossen worden. Für kleinere Wohnungsbaustandards seien die Rahmenbedingungen nicht definiert. Das Geld stehe wohl zur Verfügung, könne jedoch nicht ausgereicht werden.

Mit Blick auf den Forderungskatalog teile er mit, im Wesentlichen gehe es mit Blick auf die EH-40-Standards darum, die formalen Anforderungserfordernisse abzumildern, die nicht homogen und oftmals nicht leicht verständlich seien, vielfach nicht passgenau zu anderen Förderprogrammen ausfielen und Kosten ohne erkennbaren Mehrwert verursachten. Es könne nicht sein, geförderte Einzelmaßnahmen zu EH-55-Standards vorzunehmen und am Ende besser dazustehen, als wenn man sofort EH-40- und EH-40-plus-Standards berücksichtigt hätte. An der Zielsetzung wolle sein Verband nicht herumäkeln, allerdings gebe es bei der

Umsetzung, die er für katastrophal halte, viel zu tun. Hierbei werde die Unterstützung dieses Hohen Hauses benötigt.

Darüber hinaus spreche er sich für die Anpassung bundesgesetzlicher Vorgaben zum Kurzarbeitergeld aus, damit die Bauwirtschaft Mittel, die zwar erwirtschaftet aber nicht verausgabt worden seien, den Unternehmern zurückgeben könne, um durch die Überbrückung einschließlich der Eigenkapitalquote den Betrieben zu ermöglichen, ihren Personalbestand zu halten und nicht freizusetzen – als Grundmodell und auf ein Jahr befristet. Es fuchse ihn, dass man so lange rede und prüfe, auch bei Ideen, die allseits begrüßt würden, etwa beim Kurzarbeitergeld oder bei den Regeln der Technik, bei denen aus seiner Sicht relativ schnell durch Änderungen eine Entlastung herbeigeführt werden könne.

Der stellvertretende Vorsitzende ruft in Erinnerung, dass das heutige Gespräch beim Landesgesetzgeber stattfinde, man die Appelle an den Bundesgesetzgeber aber gern aufnehme.

Herr Puls führt aus, er habe im Jahr 2010 erstmals ein EH-40-Haus gebaut; seit April 2022 seien neue Anforderungen in Kraft. Er halte die Errichtung eines solchen Hauses – anders als vielfach dargestellt – für kein Hexenwerk und für nichts Besonderes; für besonders erachte er, wie bereits dargestellt, die Bürokratie, die die neuen Anforderungen nach sich zögen.

**Herr Kleinhans, Abteilungsleiter Bauen und Wohnen
im Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport**

Herr Kleinhans, Abteilungsleiter Bauen und Wohnen im Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, informiert, seine Teilnahme am heutigen Gespräch gehe auf eine Diskussion im Innen- und Rechtsausschuss über die Kappungsgrenzenverordnung, über Baustandards und Ähnliches zurück. Der extreme Zuspruch zu der im Innenministerium angesiedelten sozialen Wohnraumförderung habe zu einer Überzeichnung der vorgesehenen Mittel geführt. Er bewerte dies einerseits positiv, andererseits jedoch als alarmierendes Signal. Der soziale Wohnbau erhöhe die Rendite für die Unternehmen beziehungsweise Vorhabenträger nicht, sondern fördere gleichsam die Differenz zu den ortsüblichen Mieten weg. Damit stelle sie eine der Nischen dar, in denen wirtschaftlich gebaut werden könne.

Im geförderten Bereich werde derzeit nur noch der einfache Regelstandard, Gebäudetyp E, gefördert. Der Standard EH 40 müsse bei solchen Gebäuden insofern infrage gestellt werden, als Lüftungsanlagen eine geringere Lebenserwartung als angepriesen aufwiesen. So seien die Wartungs-, Bewirtschaftungs- und Reparaturkosten von Gebäuden aus den 2000er-Jahren in der Wohnungswirtschaft sehr auffällig. Daher müsse der Standard nicht aus wirtschaftlichen, sondern aus ökologischen Gründen infrage gestellt werden. Auch eine dickere Dämmung stoße an Grenzen, da der Einsatz von dickeren Bauteilen zum Verlust von Wohnfläche führe. Ähnliches gelte für den Schallschutz. Über die Arge werde darauf hingewirkt, nur die Mindestschallschutzanforderungen umzusetzen.

Das Land verfüge mit der Landesbauordnung über die ordnungsrechtliche Handhabe; ein sehr hoher Anteil der Kosten gehe auf darüber hinausreichende zivilrechtliche Regelungen zurück. Die errichteten Gebäude lägen üblicherweise ein Drittel über den Mindestanforderungen, allerdings könne man sich bei Errichtung einem Mangelanspruch – Stichwort: anerkannte Regeln der Technik – konfrontiert sehen; an Lösungen werde derzeit gearbeitet.

Die angesprochene Aufzugspflicht in der Landesbauordnung halte er mit Blick auf die alternde Gesellschaft für ein zweischneidiges Schwert. Bei der Aufstockung von Dachgeschossen existiere keine Nachrüstspflicht für Aufzüge, um zu gewährleisten, dass der Ausbau überhaupt stattfinde. Er halte die getroffene parlamentarische Entscheidung vor diesem Hintergrund für sehr nachvollziehbar, ebenso wie Entscheidungen zu vielen anderen Punkten, etwa zu vereinfachten Genehmigungsverfahren.

Er sehe den Bedarf einer gesellschaftlichen Diskussion über die Erwartungen an die Wohnungen, zumal diese immer noch sehr hoch seien. Viele kleine Punkte stellten in Summe ein Problem fürs Ganze dar.

Anders als der Abgeordnete Hein erachte er selbst die Baugesetzgebung nicht für das Problem. Diese werde einem Packesel gleich von anderen Fachbereichen immer mehr beladen. Der Esel sei relativ schlank, allerdings werde die Last immer größer. Er spreche sich dafür aus, Alternativen zu prüfen und nicht immer das Maximum umzusetzen.

Abgeordneter Dr. Buchholz macht darauf aufmerksam, dass der Landtag kürzlich viele Veränderungen an der Landesbauordnung vorgenommen habe; gleichwohl würden aus der Bauwirtschaft, etwa in der letzten Woche von Haus & Grund und vom VNW, Stimmen laut, die die

Änderungen für halbherzig erachteten und sich für weitere Schritte ausdrücken. Er frage den Baugewerbeverband, wo dieser einen weitergehenden Änderungsbedarf bei bauordnungsrechtlichen Vorschriften sehe.

Zur Frage nach dem Stand der Technik und zu entsprechenden möglichen zivilrechtlichen Änderungen bitte er Herrn Schareck um Einschätzung, ob aus seiner Sicht weiterer Diskussionsbedarf bestehe.

Herr Schareck stellt zu den allgemein anerkannten Regeln der Technik klar, es gehe ums Massengeschäft, nicht um einzelvertragliche Abweichungen. Die allgemein anerkannten Regeln der Technik seien weder *de lege lata* noch *de lege ferenda* spezialgesetzlich definiert; vielmehr handele es sich um – in der Vergangenheit entstandenes – Richter- beziehungsweise Gewohnheitsrecht. Dieser geübten Praxis auf recht hohem Niveau stünden nun neue Anforderungen gegenüber. Dies bedeute deutliche Einspar- und CO₂-Minderungspotenziale, etwa bei Massenbaustoffen wie Beton und Stählen, allerdings gebe das geltende Recht dies nicht her, weil die allgemein anerkannten Regeln im Schuld- und Vertragsrecht zwingend eingehalten werden müssten. Nur einzelvertraglich könne davon abgewichen werden.

Dem Bauherrn, dem Bauunternehmer und dem Architekten müsse es möglich sein, den Standard der nachhaltigen Bauweise auf einem deutlich niedrigeren Niveau als nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik definieren zu können. Dabei rede er nicht über Sicherheit, sondern über „Luxusregeln“ wie beim Schallschutz. Dazu müsse durch Rechtsanpassungen eine rechtssichere Handhabung ermöglicht werden.

Der Deutsche Baugerichtstag habe sich im Oktober letzten Jahres auf die Ausarbeitung von entsprechenden Vorschlägen durch eine Arbeitsgruppe verständigt. Auch die Bauministerkonferenz habe sich dafür eingesetzt. Mit Blick auf die Zeitläufte könne nicht davon ausgegangen werden, dass die Änderungen rechtzeitig umgesetzt werden könnten, um die erwähnten Probleme zeitnah zu lösen. Deshalb dränge er auf Unterstützung auch durch dieses Hohe Haus, der Landesregierung in dieser Sache mehr Rückenwind zu geben, sich etwa im Rahmen einer Bundesratsinitiative an die Spitze der Bewegung zu setzen.

Herr Schareck schließt mit Ausführungen auf die Bitte des Abgeordneten Dr. Buchholz um nähere Ausführungen zu im Katalog erhobenen Forderung der Prüfung einer Bestandsschutzregelung wie in Baden-Württemberg hin an. Lege man die allgemein anerkannten Regeln der

Technik heute als Standard zugrunde, müssten 90 Prozent aller Gebäude beziehungsweise Wohnungen für unbewohnbar erklärt werden, mindestens jedoch wären sie deutlich verbesserungswürdig. Daraus sei die Anregung erwachsen, die Bestandsgebäude so zu klassifizieren, dass Regelungsbedarfe und -notwendigkeiten definiert werden könnten. Dies könne mittelfristig unter Einbeziehung der entsprechenden Vorarbeiten in einer weiteren Anpassung der Landesbauordnung münden. Um diese Unsicherheiten im Markt in den Griff zu bekommen, habe Baden-Württemberg als erstes Bundesland eine Initiative gestartet, sich diesen Fragen ergebnisoffen im Parlament zu widmen.

Der stellvertretende Vorsitzende dankt den Teilnehmern und versichert, dass das Hohe Haus deren Sorgen und Nöte nicht nur gehört habe, sondern dass es diese ernst nehme. Die Baubranche wirke konjunkturtreibend, konjunkturstützend und stabilisierend. Sie befinde sich in einer extrem schwierigen Situation. Alle demokratischen Kräfte arbeiteten Vorschlägen aus, um dafür sorgen, dass das Konjunkturtief bald überwunden werden könne.

9. Ein baulastträgerübergreifendes Radwegeprogramm auf Basis des landesweiten Radverkehrsnetzes entwickeln

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 20/1887](#)

(überwiesen am 23. Februar 2024)

– Verfahrensfragen –

Nach kurzer Aussprache verständigen die Ausschussmitglieder sich darauf, den Antrag der Koalitionsfraktionen, [Drucksache 20/1887](#), und [Umdruck 20/2773](#) gemeinsam mit der Landesregierung in einer der nächsten Sitzungen zu beraten.

10. Entwurf eines Gesetzes zum Zweiten Staatsvertrag zur Änderung des IT-Staatsvertrags

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 20/1847](#)

(überwiesen am 23. Februar 2024 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

– Verfahrensfragen –

Der Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss kommt ohne Aussprache überein, sich dem Votum des federführenden Innen- und Rechtsausschusses anzuschließen, dem Plenum einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs zu empfehlen.

11. Information/Kenntnisnahme

vertraulicher [Umdruck 20/2762](#) – Antwort des MWVATT zu einer Nachfrage betreffs Verwaltungsvereinbarung zu Northvolt in der 24. Sitzung am 25. Januar 2024

[Umdruck 20/2792](#) – Antwort der Landesregierung zu Nachfragen bezüglich Infrastruktursicherungsverträgen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus der Finanzausschusssitzung vom 18. Januar 2024

[Umdruck 20/2773](#) – Bericht zur Konzeption und Fortschreibung des landesweiten Radverkehrsnetzes in Schleswig-Holstein

[Umdruck 20/2851](#) – Liste von geplanten Radwegmaßnahmen 2024, Nachfrage aus der Landtagssitzung vom 23. Februar 2024

vertraulicher [Umdruck 20/2853](#) – Aufgabenübertragungsvertrag mit der WTSH zur Förderung des Einsatzes von künstlicher Intelligenz

[Umdrucke 20/2751, 20/2789](#) – Antworten der Staatskanzlei auf Nachfragen zu Einzelplan 03 und Kapitel 16 03 sowie Antworten auf Nachfragen zu Einzelplan 14 in der 27. Sitzung am 15. Februar 2024

[Umdruck 20/2769](#) – Antworten des MEKUN auf Nachfragen zu Einzelplan 13 und Kapitel 12 13 und 16 13 in der 26. Sitzung am 14. Februar 2024

[Umdruck 20/2788](#) – Antworten des MWVATT auf Nachfragen zu Einzelplan 06 und Kapitel 16 06 in der 26. Sitzung am 15. Februar 2024

[Umdruck 20/2856](#) – Antworten des MWVATT auf Nachfragen zu Einzelplan 14 aus der Finanzausschussberatung der Nachschiebeliste zum Haushaltsentwurf 2024 am 29. Februar 2024

[Umdrucke 20/2852, 20/2858](#) – Antworten der Staatskanzlei auf Nachfragen zu Einzelplan 03 und Kapitel 16 03 sowie Antworten auf Nachfragen zu Einzelplan 14 aus der Finanzausschussberatung der Nachschiebeliste zum Haushaltsentwurf 2024 am 29. Februar 2024

Abgeordneter Petersdotter bittet darum, die Kenntnisnahme des vertraulichen [Umdrucks 20/2853](#) um eine Sitzung zu verschieben und diesen dann wieder – ohne Aussprache – unter Information/Kenntnisnahme aufzuführen. Er habe es bislang nicht geschafft, sich mit diesem Umdruck näher zu befassen.

Der Ausschuss kommt sodann überein, alle aufgeführten Umdrucke sowie [Umdruck 20/2821](#), Gesamtplan 2024 für IT und Digitalisierung, nicht aber den vertraulichen [Umdrucks 20/2853](#) zur Kenntnis zu nehmen.

12. Verschiedenes

Der stellvertretende Vorsitzende informiert, der gemeinsame Termin für die Beratung des Haushaltsentwurfs 2025 sei auf Mittwoch, 27. November 2024 festgesetzt worden (10 Uhr Staatskanzlei, 11:30 Uhr Wirtschaftsministerium, 15 Uhr MEKUN).

Den stellvertretende Vorsitzenden habe darüber hinaus ein Anruf aus der CDU-Fraktion wegen der zeitlichen Überschneidung der Ausschusssitzung am 8. Mai mit dem CDU-Bundesparteitag erreicht. Da zu dem Ausschusstermin bereits vor geraumer Zeit die Konzernbevollmächtigte der DB AG eingeladen worden sei, appelliere er an die CDU-Fraktion, an der Ausschusssitzung – beispielsweise durch Teilnahme einer kleineren Anzahl von Abgeordneten – teilzunehmen. Eine Verschiebung ziehe er nicht in Betracht.

Abschließend weist der stellvertretende Vorsitzende auf die anstehende Delegationsreise zur Husum Wind hin.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, schließt die Sitzung um 14:05 Uhr.

gez. Dr. Bernd Buchholz
Stellvertretender Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin