



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 19. Sitzung

(öffentlicher Teil)

am Mittwoch, dem 13. September 2023, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender

Andreas Hein (CDU)

Lukas Kilian (CDU)

Peer Knöfler (CDU)

Rasmus Vöge (CDU)

Dr. Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), in Vertretung von Lasse Petersdotter

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Thomas Hölck (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybilla Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Niclas Dürbrook (SPD)

Mark Timmer (SPD)

Oliver Kumbartzky (FDP)

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

| Tagesordnung: | | Seite |
|----------------------|---|--------------|
| 1. | Bericht der Landesregierung zum geplanten Welcome-Center | 4 |
| | Vorschlag der Landesregierung Umdruck 20/1825 hierzu: Umdruck 20/2160 | |
| 2. | Vereinbarungen über Ausgleichszahlungen zu den Infrastrukturmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit der Bahnstationen in Jübek und Owschlag | 7 |
| | Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus vertraulicher Umdruck 20/1924 | |
| 3. | Bericht der Landesregierung zum Planungsstand und zur zeitlichen Planung der Elektrifizierung der Marschbahn | 8 |
| | Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) in der 13. Sitzung am 17. Mai 2023 | |
| 4. | a) Sachstandsbericht zur Bäderbahn | 12 |
| | Vorschlag der Landesregierung | |
| | b) Bericht der Landesregierung über das endgültige Aus der Bäderbahn und die Zukunft der Bäderbahntrasse | 12 |
| | Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) Umdruck 20/1964 | |
| 5. | Mündliche Anhörung | 18 |
| | Potenziale der Geothermie in Schleswig-Holstein nutzen | 18 |
| | Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/481 | |
| | Geothermie-Potenziale heben | 18 |
| | Alternativantrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/532 | |
| 6. | Information/Kenntnisnahme | 27 |
| | Umdruck 20/1949 – Korrespondenz Northvolt | |
| 7. | Verschiedenes | 28 |

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Die Ausschussmitglieder kommen überein, Punkt 6 der Tagesordnung nach Punkt 1 zu beraten. Im Übrigen billigen sie die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung.

1. Bericht der Landesregierung zum geplanten Welcome-Center

Vorschlag der Landesregierung
[Umdruck 20/1825](#)

hierzu: [Umdruck 20/2160](#)

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Herr Madsen, berichtet, viele Unternehmerinnen und Unternehmer im Land hätten ihm gegenüber geäußert, dass sie die Gewinnung von Fach- und Arbeitskräften als größte Herausforderung der nächsten Jahre ansähen.

Für das Welcome-Center würden nach Abschluss des Mietvertrags die Räume in der Fabrikstraße derzeit renoviert; ab dem 1. Dezember 2023 könne es in das Gebäude einziehen. Aufgrund der großen Resonanz auf die Ausschreibungen könnten alle Stellen rechtzeitig besetzt werden. Kooperationsverträge seien abgeschlossen worden. Etwa stelle die Arbeitsagentur fünf Mitarbeiter zur Verfügung; die interne Ausschreibung habe ebenfalls ein reges Interesse an der Mitarbeit ergeben. Die Anzahl der Mitarbeitenden solle auf 15 anwachsen. Das Welcome-Center werde einerseits Unternehmen unterstützen, die ein Interesse hätten, Menschen aufzunehmen, und andererseits Menschen unterstützen, die nach Schleswig-Holstein kommen wollten.

Abgeordnete Herdejürgen bittet um Übersendung der Kooperationsverträge und um Informationen zu den beruflichen Hintergründen und den Kompetenzen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter insbesondere mit Blick auf das Einwirken auf andere Behörden. – Minister Madsen stellt in Aussicht, dass die Kooperationsverträge dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden könnten. Es liege aus seiner Sicht im Interesse aller beteiligten Ministerien, dass das Parlament davon Kenntnis erhalte (siehe [Umdruck 20/2160](#)).

Abgeordneter Kilian geht auf Rückmeldungen aus dem Handwerk ein, denen zufolge die Bündelung der unterschiedlichen Ansprechpartner sowie die Lotsenfunktion ausdrücklich gewünscht würden, denn so werde ein wesentlicher Beitrag zur Beschleunigung der Prozesse geleistet. Die Handwerkskammern begrüßten den raschen Start.

Abgeordnete Nitsch zeigt sich daran interessiert, zu erfahren, welche Ansätze das Welcome-Center zur Unterstützung des Spracherwerbs verfolge und ob eine interministerielle Abstimmung zur Stärkung des DaZ-Bereichs erfolgt sei.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt, ob das Welcome-Center eine Informations- und Beratungseinrichtung darstelle oder mit eigenen Kompetenzen ausgestattet werde. Ihn interessiere, ob gegebenenfalls die Anerkennung ausländischer Berufsabschlüsse dort gebündelt erfolge und ob das Center darüber hinaus weitere eigene ausländerrechtliche Kompetenzen erhalten solle.

Minister Madsen erklärt, er strebe an, dass das Welcome-Center eine wachsende Einheit werde. Verschiedene Kompetenzen würden in diesem Haus gebündelt, sodass die Wege verkürzt würden. Indem beispielsweise Mitarbeiter des Landesamts für Zuwanderung und Flüchtlinge dort arbeiteten, werde verhindert, dass Menschen und Unternehmen gleichsam von Pontius zu Pilatus geschickt würden. Das Welcome-Center werde schlank starten und wachsen, wenn sein Angebot angenommen werde. Geprüft werde, ob die Erwartungen und Ziele erfüllt würden und welche Aufgaben durch Gesetz übertragen werden könnten.

Abgeordnete Herdejürgen macht darauf aufmerksam, dass sie weder ihre eigene Frage noch die Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz für beantwortet halte. Es gehe ihr darum, zu erfahren, ob die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Welcome-Centers Entscheidungsprozesse beeinflussen könnten. Dafür bedürfe es im Übrigen entsprechender rechtlicher Grundlagen. – Abgeordneter Dr. Buchholz schließt sich den Ausführungen seiner Vorrednerin an und bekräftigt, falls nur Beratungs- und Informationsleistungen angeboten würden, halte er den großen Aufwand für nicht gerechtfertigt.

Minister Madsen antwortet, beispielsweise könnten die Mitarbeiter des Landesamts für Zuwanderung und Flüchtlinge im Welcome-Center ein beschleunigtes Verfahren einleiten. Falls die Durchführung hoheitlicher Aufgaben bei anderen Behörden liege, könne das Welcome-

Center allenfalls unterstützend wirken. Unter „Aufwachsen“ verstehe er, zum Beispiel aus Erfahrungen zu lernen und zu fragen, wie man im Land besser werden könne, um lange Wege zu vermeiden.

Von Abgeordneter Herdejürgen nach der Unterstützung kleinerer und mittlerer Unternehmen bei der gezielten Anwerbung von Arbeitskräften im Ausland durch das Wirtschaftsministerium gefragt, erläutert Minister Madsen, erstens biete das Welcome-Center die Möglichkeit, sich über die notwendigen Abläufe zu informieren, und zweitens sei nicht das Ministerium, sondern die Bundesagentur für Arbeit zuständig. Menschen aus dem Ausland nach Schleswig-Holstein zu holen, erfordere Integration; dafür müsse viel Aufklärungsarbeit im Vorfeld geleistet werden.

Sie teile die Problembeschreibung des Ministers, so Abgeordnete Herdejürgen, doch interessiere sie die Unterstützung vonseiten des Landes. – Minister Madsen führt aus, die Beratung solle durch die Mitarbeiter der WTSH erfolgen und beispielsweise interkulturelle Themen abdecken, um so kleinere Unternehmen zu unterstützen.

2. Vereinbarungen über Ausgleichszahlungen zu den Infrastrukturmaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit der Bahnstationen in Jübek und Owschlag

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
vertraulicher [Umdruck 20/1924](#)

(Dieser Tagesordnungspunkt wird gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 LV und § 17 Absatz 2 GeschO voraussichtlich nicht öffentlich und vertraulich beraten)

Der Vorsitzende unterbricht die öffentliche Beratung von 10.25 Uhr bis 10.30 Uhr für einen nicht öffentlichen und vertraulichen Sitzungsteil.

3. Bericht der Landesregierung zum Planungsstand und zur zeitlichen Planung der Elektrifizierung der Marschbahn

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP) in der 13. Sitzung am 17. Mai 2023

hierzu: [Umdrucke 20/1530](#) – Sachstandsbericht zur Elektrifizierung von Schienenstrecken an der Westküste –, 20/2161

Abgeordneter Dr. Buchholz erinnert an die Reformierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) mit dem Ziel der Planungsbeschleunigung in der letzten Legislaturperiode durch Bundestag und Bundesrat. Er frage sich, warum nicht auf der Marschbahnstrecke wenigstens für Teile des Gesamtprojektes versucht worden sei, gemäß § 18 AEG zur Planungsbeschleunigung vorzugehen. Weiterhin wolle er erfahren, warum man auf der Strecke Niebüll–Dagebüll völlig vom beschleunigten Verfahren absehe, um die Maßnahme dann mit der Verlängerung von Kreuzungsbahnhöfen zu verknüpfen, die eine Planfeststellung erforderten.

Verkehrsstaatssekretär von der Heide führt vorab aus, die Landesregierung werde die Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung anwenden. Der zu stellende Antrag auf Planfeststellung könne dazu führen, in einzelnen Abschnitten vorzugehen. Dem Sachstandsbericht lasse sich die rechtliche Einschätzung der beauftragten Kanzlei entnehmen, der zufolge für die Gesamtmaßnahme eine Planfeststellung notwendig sei. Dies werde auch bei einzelnen Abschnitten ersichtlich; so werde man nicht umhinkommen, eine Planfeststellung am Teilstück Hindenburgdamm zu erwirken, nicht zuletzt aufgrund umweltrechtlicher Auflagen. Bei weiterem Fortschreiten der Planungen werde auch für einzelne Abschnitte eine Beschleunigung geprüft.

Herr Schulz, Bereichsleiter Angebot der NAH.SH, ergänzt, die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (NEG) habe die Maßnahmen auf der Strecke Dagebüll–Niebüll ohne Planfeststellung vornehmen wollen. Im weiteren Verlauf sei mit dem Amt für Planfeststellung erörtert worden, dass einige kleine Probleme bei Details existierten. Am Ende habe man sich nicht getraut, wie ursprünglich geplant zu verfahren. Bundesweit werde geschaut, wo es Vorgehen ohne Planfeststellung gebe, etwa bei der Eifel-Strecke zwischen Köln und Trier. Für ein solches Vorgehen brauche es Mut.

Abgeordneter Dr. Buchholz bekräftigt, dafür werde in der Tat Mut benötigt. Dass bei Betrachtung der Gesamtmaßnahme der Hindenburgdamm planfeststellungsbedürftig sei, sei bereits in der letzten Legislaturperiode bekannt und im Landtag nie umstritten gewesen. Er könne nicht verstehen, dass nicht gleich zu Beginn geprüft werde, ob bei bestimmten Abschnitten

eine Beschleunigung nach § 18 AEG möglich sei, um gegebenenfalls die Gesamtmaßnahme in entsprechende Einzelmaßnahmen zu unterteilen. Er bitte auch darum, das Rechtsgutachten zur Einsicht zu erhalten, um die Argumentation nachvollziehen zu können (siehe hierzu [Umdruck 20/2161](#)). Er halte es für nicht nachvollziehbar und mutlos, dass die Möglichkeiten zu Beschleunigung nicht umgesetzt würden, weder vom Eisenbahnbundesamt noch vom Amt für Planfeststellung noch vom zuständigen Landesministerium.

Abgeordnete Nitsch pflichtet ihrem Vorredner zur Strecke Dagebüll–Niebüll bei; sie halte das gewählte Vorgehen ebenfalls für mutlos. Im Übrigen weise sie auf die Bürgerinitiative vor Ort hin. Den SSW treibe schließlich noch die Frage um, ob der im Umdruck angekündigte Fortschritt zum dort aufgeführten Zeithorizont überhaupt noch machbar sei.

Abgeordneter Kilian merkt an, er halte es angesichts des nächsten Tagesordnungspunktes für kühn, der Landesregierung Mutlosigkeit vorzuwerfen. Im Übrigen plädiere er dafür, die mehrfach angekündigten Pakte und Regelungen zu nutzen und entsprechende Maßnahmen endlich umzusetzen.

Abgeordnete Waldeck zeigt sich verwundert von der Debatte, da die Rechtsänderung bereits Anfang 2021 eingetreten sei, sodass in der letzten Legislaturperiode genügend Zeit zur Umsetzung zur Verfügung gestanden hätte. Mit Blick auf möglichen Widerstand und Klagen betone sie die Wichtigkeit, möglichst früh mit der Kommunikation zu beginnen und Bedenken frühzeitig auszuräumen. Daher interessierten sie die diesbezügliche Aufstellung von der NAH.SH und der Stand eventueller Vorbereitungen.

Abgeordneter Dr. Buchholz entgegnet, die Landesregierung der letzten Legislaturperiode habe das Verfahren für Niebüll–Dagebüll nach § 18 AEG führen wollen und alles eingeleitet, um auf ein Planfeststellungsverfahren zu verzichten. Die neue Landesregierung habe dies nicht fortgeführt. Weiterhin hätten in der letzten Legislaturperiode der Abgeordnete Kilian, der damalige Abgeordnete Dr. Tietze von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und er selbst als zuständiger Minister gemeinsam in einer Debatte erklärt, Teile der Marschbahnelektrifizierung nach § 18 AEG bearbeiten zu wollen. Herr Dr. Tietze habe sich damals noch für eine Beschleunigung in Teilabschnitten ausgesprochen, während die jetzige Landesregierung davon abrücke.

§ 18 AEG sehe ausdrücklich die Möglichkeit des Verzichts auf ein Planfeststellungsverfahren unter anderem bei der Einzelmaßnahme „Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken“ vor. Maßnahmen auf der in Rede stehenden Strecke fielen unter diese Regelung. Wende die Landesregierung entsprechende Regeln nicht an, handele es sich aus seiner Sicht nicht nur um Mutlosigkeit, sondern auch um ein Stück Arbeitsverweigerung.

Staatssekretär von der Heide betont, das Ministerium werde alle Chancen der Planungsbeschleunigung ergreifen, wo diese möglich seien; im Übrigen mache es selbst Vorschläge dafür. Der Regelungsrahmen – auch für Elektrifizierungsmaßnahmen – sei jedoch nicht so gut anzuwenden, wie es scheine. Im Fall der Strecke Dagebüll–Niebüll treffe außerdem nicht die Landesregierung die Entscheidung über ein Planfeststellungsverfahren, sondern der Vorhabenträger, bei dem es im Übrigen zu Personalwechseln gekommen sei. Der Vorhabenträger habe zwischenzeitlich die Rechtssicherheit vorneangestellt. In Schleswig-Holstein habe sich etwa auch bei der A 20 gezeigt, dass forsches Vorgehen nicht klug sei, wenn am Ende in einem Planfeststellungsverfahren nicht auch die Rechtssicherheit beachtet werde. Infrastrukturvorhaben dürften nicht durch Anfechtbarkeit vor Gericht auf die lange Bank geschoben werden. Die Landesregierung hole rechtliche Beratung und Gutachten ein, um bestehende rechtliche Risiken zu beurteilen und um möglichst schnell zu bauen.

Mit Blick auf die Empörung bezüglich der Marschbahn insgesamt gebe er zu bedenken, dass die Landesregierung noch keine Entscheidung zur Gestaltung des Planfeststellungsverfahrens getroffen habe. Das eingeholte Rechtsgutachten habe die Notwendigkeit von Planfeststellungsbeschlüssen erwiesen. Derzeit befinde man sich in der Phase der Erstellung einer Machbarkeitsstudie. Im Folgenden würden die Möglichkeiten der Beschleunigung in Einzelabschnitten geprüft.

Auf eine Bitte der Abgeordneten Nitsch hin geht Herr Schulz von der NAH.SH auf eine gemeinsam mit den Autozugbetreibern zu erstellende Studie hin, die beinhalte, wie die Fahrzeuge der Zukunft für den Autozugverkehr zwischen Niebüll und Westerland aussehen könnten. Der entsprechende Auftrag sei einem Fachgutachter erteilt worden. Die Zusammenarbeit mit den beiden Betreibern funktioniere ganz gut. Bei anstehenden Erneuerungen könne dann darauf geachtet werden, dass die neuen Wagen den Transport unter Fahrdraht ermöglichen.

Für die Elektrifizierung der Marschbahn seien fünf Stellen für Planung und Kommunikation eingerichtet worden. Viele Gespräche würden vorab, auch mit Umweltverbänden, geführt, um sich über Gemeinsamkeiten und Schwierigkeiten auszutauschen. Weiterhin werde versucht, mit der Region einen Beirat zur besseren Verankerung vor Ort aufzubauen.

Sie werde die Studie und ihre Ergebnisse abwarten, so Abgeordnete Nitsch. Auch sie habe von der guten Zusammenarbeit zwischen RDC und DB Autozug gehört. Zugleich frage sie nach dem weiteren Zeithorizont unter besonderer Berücksichtigung des Knotenpunkts Niebüll, bis zu dem die Elektrifizierung geplant sei. – Staatssekretär von der Heide verweist auf die Machbarkeitsstudie, die er bereits erwähnt habe. Es werde mit einem Generalplaner begonnen, die nächsten Leistungsphasen in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn auf den Weg zu bringen. Jetzt stünden die Leistungsphasen 1 und 2 in Zusammenarbeit der NAH.SH und der Deutschen Bahn an.

Für die erste und zweite Planungsphase sei die Zeit vom 1. Quartal 2024 bis zum 1. Quartal 2026 vorgesehen. Die dritte und vierte Planungsphase solle, allein von der DB Netz, im 4. Quartal 2025 mit dem Ziel begonnen werden, sie im 4. Quartal 2027 abzuschließen. Dann lägen die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren vor, sodass es ab dem 4. Quartal 2027 beginnen könne. Das Planfeststellungsverfahren bringe Unwägbarkeiten, etwa ein Klagerisiko, mit sich. So komme die Zeitangabe Anfang der 2030er-Jahre zustande. Die Landesregierung werde alles dafür tun, Beschleunigungsmöglichkeiten zu nutzen. Etwa würden beim Fehmarnbelt Erfahrungen mit dem Partnerschaftsmodell gesammelt.

Herr Schulz von der NAH.SH ergänzt, es werde sicherlich zu einem etappenweisen Fortschreiten der Elektrifizierung kommen; das stelle ein normales Vorgehen bei größeren Elektrifizierungsprojekten dar. Ein bis zwei Jahre müssten überbrückt werden. Diese Zeit könne sich aufgrund von nötigen Traktionswechseln als etwas schwieriger gestalten. Alle Planungsschritte erforderten eine Abstimmung mit der DB Netz, die sich zudem um viele andere Aufgabe kümmere. Dass es inzwischen fünf für das Projekt zuständige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei NAH.SH gebe, halte er für einen großen Fortschritt. Aus seiner Sicht gehe es dort gut voran.

4. a) Sachstandsbericht zur Bäderbahn

Vorschlag der Landesregierung

b) Bericht der Landesregierung über das endgültige Aus der Bäderbahn und die Zukunft der Bäderbahntrasse

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)
[Umdruck 20/1964](#)

Staatssekretär von der Heide berichtet, die Landesregierung hege großes Interesse, Strecken in Schleswig-Holstein zu reaktivieren, wie auch im Koalitionsvertrag deutlich werde, und vorhandene Strecken zu erhalten. Dies sei auch im Zusammenhang mit Diskussionen um ein gemeinwohlorientiertes Schienennetz und mit der Verkehrswende zu betrachten. Wie er der 19. Sitzung vom 13. September 2023 ausgeführt habe, habe die Landesregierung in Abstimmung mit der Deutschen Bahn und dem Bund Anfang 2023 eine Prüfung bezüglich einer Weiterführung der Bäderbahn unternommen. Er habe den ergebnisoffenen Charakter der Prüfung mit Unwägbarkeiten betont, die sich am Anfang eines solchen Verfahrens der Bewertung entzögen.

Die Bäderbahn erfreue sich insbesondere dank dem Timmendorfer Strand einer großen Nachfrage. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der NAH.SH und des Ministeriums, auch die Deutsche Bahn, hätten sehr engagiert versucht, alles möglich zu machen, um sie zu erhalten. In den letzten Monaten habe primär auf Arbeitsebene verschiedentlich ein Austausch stattgefunden. Insbesondere seien Rechtsgutachten erstellt sowie interne Bewertungen unter anderem vom Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde eingeholt worden.

Am 6. September 2023 habe ein Termin mit Vertreterinnen und Vertretern der Deutschen Bahn, insbesondere DB Netz, des Bundesverkehrsministeriums, des Eisenbahnbundesamtes und des Verkehrsministeriums des Landes stattgefunden. In dessen Rahmen seien die verschiedenen Erkenntnisse bewertet worden, mit dem Ergebnis, dass die Risiken für das Planfeststellungsverfahren zur Fehmarnbeltquerung erheblich seien, sodass eine Fortführung der Bäderbahn nicht weiter geplant werden könne. Schon im Rahmen des Antrags käme es zu erheblichen Anpassungen, die sich nicht allein auf eine Weiche bei Ratekau bezögen, sondern auch Fragestellungen beispielsweise nach der Zukunft der Bahnhöfe in Scharbeutz, der Anbindung von Haffkrug und der Elektrifizierung der Bäderbahn umfassten. Das Eisenbahnbundesamt habe in diesem Zusammenhang erheblichen zusätzlichen Prüfungsbedarf avisiert.

Das Nutzen-Kosten Verhältnis liege, nicht zuletzt durch den übergesetzlichen Lärmschutz, nahe bei eins. Wenn die Landesregierung Ankündigungen mache, Verkehre von der Haupttrasse zu nehmen, werde sich auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis auswirken. Das stelle ebenfalls ein Risiko für den weiteren Planungsverlauf dar. Bund, Deutsche Bahn und Land Schleswig-Holstein teilten daher die Auffassung, dass es keinen Sinn ergebe, beide Verfahren in der hergebrachten Form weiterzuführen. Die Deutsche Bahn werde das Stilllegungsverfahren wieder aufnehmen. Die Landesregierung werde mit den betroffenen Gemeinden im engen Dialog nach alternativen Lösungen suchen.

Die Landesregierung stelle keinen Zeitverzug fest, sondern die Vorbereitungen des Planfeststellungsverfahrens seien wie vorgesehen verlaufen. Für die Alternativenprüfung stünden ungefähr noch fünf Jahre zur Verfügung, was die Landesregierung für angemessen erachte.

Die Haushaltssituation habe sich in keinerlei Weise auf die getroffene Entscheidung ausgewirkt. Die Landesregierung halte Investitionen in Infrastruktur für einen sehr wichtigen politischen Schwerpunkt. Die Grundlage der Entscheidung werde derzeit durch die Deutsche Bahn aufbereitet und dem Projektbeirat sowie dem Fehmarnbelt-Dialogforum voraussichtlich in den nächsten Wochen zur Verfügung gestellt.

Der Landesregierung sei es – auch mit Blick auf die Vertrauensbildung – ein Anliegen, sehr zügig zu informieren. Nachdem das Ergebnis vom 6. September festgestanden habe, sei im Dialogforum am nächsten Tag eine entsprechende Information gegeben worden. Nachdem die Entscheidungsträger auf Bundes- und Landesebene sowie bei der Bahn informiert worden gewesen seien, sei die Entscheidung am 7. September mit einer gemeinsamen Sprachregelung bestätigt worden. Ein entsprechend einheitliches Vorgehen der drei Akteure sei der Landesregierung ebenfalls wichtig.

Abgeordnete Waldeck führt aus, sie bedaure sehr, dass die Entscheidung so getroffen worden sei. Die Situation zeige, dass es eine krasse Fehlentscheidung gewesen sei, in einem Letter of Intent die Stilllegung der Strecke zu vereinbaren. So sei es zu der Situation gekommen, prüfen zu müssen, inwieweit das Kosten-Nutzen-Verhältnis durch Entscheidungen zur Bäderbahn beeinträchtigt werde. Damals habe es kein Bewusstsein für die Notwendigkeit zur Stärkung des Schienenverkehrs vorgeherrscht.

Den Punkt der verlorenen Zeit teile sie ausdrücklich nicht, weil sich der mögliche Erhalt der Bäderbahn sehr viel sinnvoller als jedes Ersatzkonzept ausnehme. Passagiere stiegen nicht gern um; durch die Bäderbahn direkt zu den Badeorten befördert werden könnten. Sie interessiere, ob eine frühere Prüfung beim Zeitplan zu einem anderen Ergebnis gekommen wäre, etwa durch eine mögliche Einbeziehung ins Planfeststellungsverfahren. Sie halte es darüber hinaus für notwendig, dass die Deutsche Bahn ausführlich ihre Entscheidungsgrundlage kommuniziere.

Abgeordneter Dürbrook stellt fest, er den Ausführungen des Staatssekretärs nicht entnehmen können, dass es sich um eine Entscheidung der Deutschen Bahn handele. Vielmehr habe dieser von einer gemeinsamen Abwägung und von einem gemeinsamen Ergebnis gesprochen, die Bäderbahn so nicht weiterbetreiben zu wollen. Weiterhin zeige ein privater Betreiber Interesse an der Strecke der Bäderbahn, weshalb ihn interessiere, ob diesbezüglich eine Abwägung zum Klagerisiko existiere. Die Deutsche Bahn habe im vergangenen Jahr sehr deutlich geäußert, dass eine Entwidmung der Strecke absehbar nicht möglich werde. Auch die Landesregierung habe sich in Antworten zu seinen Kleinen Anfragen entsprechend eingelassen. Am 13. Februar 2023 habe sie geantwortet, dass im Fall der Bäderbahn die Ablehnung von Anträgen zur Entwidmung der Strecke zu erwarten sei ([Drucksache 20/654](#)). Er wolle erfahren, ob das immer noch den aktuellen Stand darstelle.

Er teile im Übrigen Optimismus angesichts des genannten Zeitraums von fünf Jahren nicht, da wahrscheinlich für innovative Planungen mehr Zeit benötigt werde. Das Land entscheide kurzfristig und tue sich keinen Gefallen, eine gute und funktionierende Strecke mit 400.000 Fahrgästen pro Jahr aufzugeben. Durch die Neugestaltung der bestehenden Strecke und den damit einhergehenden Verlust von Attraktivität, sodass diese absehbar von weniger Fahrgästen genutzt werde, werde das Kostenverhältnis bei der Fehmarnbeltquerung schöngerechnet. Er halte das für ein Debakel mit Blick auf die Verkehrswende insgesamt.

Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, er könne die Argumentation des Staatssekretärs insofern nicht nachvollziehen, als Umplanungen ohnehin gemacht werden müssten, wenn ein Bieter auf die Strecke biete, zumal dann das Stilllegungsverfahren nicht durchgeführt werden könne. Im Übrigen rufe er die notwendige Durchführung eines Raumordnungsverfahrens im Vorfeld eines möglichen Weiterbetriebs der Trasse in Erinnerung. Die frühere Raumordnungsverfahren unter der Regierung Torsten Albigs hätten den wesentlichen Grund gehabt, dass Güterverkehre nicht durch die Bäderorte hätten fahren sollen. Stattdessen sei die Zwei-Gleise-

Lösung an der Autobahn bevorzugt worden. Er frage, ob die im Raumordnungsverfahren zur Planfeststellung der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung getroffenen Prinzipien obsolet würden, wenn die alte Trasse bestehen bliebe. Er halte das Verfahren dann für ohnehin gefährdet, weil die Grundzüge der Raumordnung nicht mehr eingehalten würden, die von einer Stilllegung und Entwidmung ausgingen. Seine öffentliche Äußerung zum Zeitverlust beziehe sich nicht auf die Planung der Fehmarnbeltquerung, sondern vielmehr interessiere ihn die Alternativplanung für Timmendorfer Strand. Er wolle wissen, ob nach 2022 Aspekte aus dem Ideenwettbewerb des Jahres 2021 in irgendeiner Form weiterverfolgt worden seien und ob die NAH.SH in irgendeiner Form an diesen Konzepten weitergearbeitet habe.

Auch Abgeordneter Kilian äußert Bedauern über die Entscheidung, die Bäderbahn nicht weiterzuführen. Das Projekt habe in der Region für viel Begeisterung gesorgt, und seine Fraktion habe sich die Reaktivierung der Bäderbahn gut vorstellen können. Bis zu 1.400 Menschen seien dort pro Tag nach Auskunft der Bahn unterwegs, weswegen er die Notwendigkeit sehe, schnell über Alternativen zu sprechen, wenn die Entscheidung umgesetzt werde. Für „guten Stil“ halte er indessen, dass unmittelbar nach Vorliegen der Information die Betroffenen informiert worden seien, auch wenn die ausführliche Darstellung der Deutschen Bahn zu den Grundlagen dieser Entscheidung noch ausstehe. Er begrüße, dass diese Unterlagen schnellstmöglich den beteiligten Kreisen zur Verfügung gestellt würden. Die verkehrliche Priorität liege für seine Fraktion auf der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung. Dieses transeuropäische Projekt sei so wichtig, dass es gelte, weitere Gefährdungen zu vermeiden. Er plädiere für eine Vereinfachung und Beschleunigung des Planungsrechts.

Staatssekretär von der Heide bekräftigt, die Landesregierung bedaure die getroffene Entscheidung ebenfalls. Sie könne viele Argumente nachvollziehen, unter anderem mit Blick auf die Verkehrswende. So erkläre sich, dass sie das Verfahren nochmals unter dem Blickwinkel von Optionen des Erhalts der Bäderbahn aufgegriffen habe, um letztlich auch Verkehre bestellen zu können. Trotz des nun vorliegenden Ergebnisses erachte er es für sinnvoll, dass die Prüfung durchgeführt worden sei.

In Sachen Stilllegungsverfahren interpretiere die Landesregierung die rechtliche Situation folgendermaßen: Selbst wenn die Stilllegung nicht erfolgreich sei, könnten rechtliche Unwägbarkeiten etwa dadurch ausgeschlossen werden, dass nun klargemacht werde, dass das Land keine Verkehre auf dieser Strecke bestelle. Das Land könne als Besteller durchaus mit beeinflussen, wo Züge führen. Entsprechend der auch im Dialogforum deutlich gemachten Haltung

des Landes, werde es, um die Fehmarnbeltquerung-Hinterlandanbindung nicht zu gefährden, keine Verkehre auf der Bäderbahn bestellen. Die zuvor erwähnten Herausforderungen im Planfeststellungsverfahren werde es bei nicht erfolgreichem Stilllegungsverfahren nicht geben. So stünden etwa bestimmte Infrastrukturüberlegungen nicht an beziehungsweise würden nicht vom Land angetrieben. Ein möglicher Betreiber müsse darüber selbst entscheiden. Die Deutsche Bahn werde versuchen, das Stilllegungsverfahren zügig auf den Weg zu bringen und das Ministerium entsprechende Entwicklungen mitteilen.

Ihm sei daran gelegen, deutlich zu machen, dass nicht von heute auf morgen, sondern erst mit Schaffung der neuen Trasse die Bäderbahn nicht mehr fahren werde. Richtig sei, dass der Zeitplan bei bestimmten Ideen für innovative Anbindungen ambitioniert sei. Allerdings gebe es noch Zeit für solche Planungen, die die Landesregierung nutzen werde. Sie habe begonnen, die Alternativen zu prüfen. Unterdessen habe die NAH.SH vor dem Hintergrund der Absprachen mit den Gemeinden bestimmte innovative Modellen nicht weiter geprüft. Mit den Gemeinden sei im November 2022 über eine mögliche Machbarkeitsstudie für alternative Transportkonzepte gesprochen worden. Gemeinsam sei man zu der Erkenntnis gelangt, dass eine Machbarkeitsstudie zum damaligen Zeitpunkt keinen Sinn ergeben habe.

Das Thema Raumordnungsverfahren sei im Rahmen der Prüfung als nicht erheblich eingestuft worden. Aus rechtlicher Sicht sei das Verfahren zwar zu beachten, aber Veränderungen dabei schienen auch in anderen Verfahren nicht unüblich zu sein. Er gehe davon aus, dass die Bahn dazu genauere Darstellungen vorlege.

Zum zeitlichen Aspekt erinnert Herr Schulz von der NAH.SH an die Hinweise im Rahmen des Raumordnungsverfahrens 2011/2012 zur möglichen Umsetzbarkeit einer Zwei-plus-eins-Lösung, die sich auch für den Nahverkehr als viel besser darstelle. Weiterhin mache er auf die Haltung der Deutschen Bahn aufmerksam, der zufolge sie sich bei einem Neubau der Strecke den parallelen Betrieb einer alten Strecke nicht leisten könne. Dem sei entgegnet worden, dass es bei anderen Neubaustrecken ganz normal sei, dass die Orte weiterhin durch eine alte Strecke bedient würden.

Staatssekretär von der Heide geht auf Nachfragen des Abgeordneten Dürbrook ein, indem er erläutert, das Land bestelle Schienenpersonennahverkehr (SPNV), was mit Investitionen der öffentlichen Hand in Infrastruktur einhergehe. Er kenne die Pläne des Bieters nicht und wisse nicht, ob seine Vorhaben wirtschaftlich seien. Der Betrieb vieler Eisenbahnbetriebe lasse sich

ohne Unterstützung der öffentlichen Hand allerdings nicht wirtschaftlich darstellen. Zwar kenne er den Business Case der Strecke nicht, jedoch stehe zu erwarten, dass sich eine Nutzung ausschließlich im Eigenbetrieb dort nicht darstellen lasse. Gerade deshalb sei erheblich, wo das Land SPNV bestelle, denn das spiele für das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Strecke eine Rolle. Das Risiko bei paralleler Planung sei aus Sicht der Landesregierung zu groß; daher werde die Trasse ausgebaut, und dort würden auch die Verkehre bestellt. Daraus erwachse die nötige Rechtssicherheit für den Bau dieser Strecke. Die Bedeutung der Fehmarnbeltquerung-Hinterlandanbindung für die Region sei immens. Sie gründe auf einem Staatsvertrag und damit auf Völkerrecht. Bund und Land stünden in der Pflicht, den Zeitplan einzuhalten und alles zur Abwendung von Risiken zu tun.

Auf eine Rückfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz legt Staatssekretär von der Heide dar, es handele sich grundsätzlich um ein Verfahren der Deutschen Bahn und die Landesregierung wolle sich bei der Frage des Umgangs mit möglichen Betreibern nicht einmischen. Die Landesregierung habe mit der Deutschen Bahn gesprochen, damit diese das Stilllegungsverfahren auf den Weg bringe und mit dem Bieter spreche. Falls die Landesregierung der Deutschen Bahn helfen könne, etwa auch mit Blick auf das Gespräch mit dem Bieter, um beispielsweise nochmals den Rahmen darzustellen, stehe sie dafür bereit.

5. Mündliche Anhörung

Potenziale der Geothermie in Schleswig-Holstein nutzen

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 20/481](#)

Geothermie-Potenziale heben

Alternativantrag der Fraktion der FDP
[Drucksache 20/532](#)

(überwiesen am 14. Dezember 2022 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss** und den Umwelt- und Agrarausschuss)

hierzu: [Umdrucke 20/670](#), [20/844](#), [20/1006](#), [20/1012](#), [20/1034](#),
[20/1066](#), [20/1067](#), [20/1068](#), [20/1069](#), [20/1073](#),
[20/1074](#), [20/1075](#), [20/1076](#), [20/1077](#), [20/1078](#),
[20/1081](#), [20/1084](#), [20/1085](#), [20/1086](#), [20/1087](#),
[20/1091](#), [20/1092](#), [20/1118](#), [20/1649](#), [20/1704](#),
[20/1794](#), [20/1990](#), [20/1992](#), [20/1996](#)

Landesamt für Umwelt des Landes Schleswig-Holstein, Geologischer Dienst

Dr. Christof Liebermann

[Umdruck 20/1996](#)

Herr Dr. Liebermann, Leiter des Dezernats 64 des Geologischen Landesdienstes, trägt die Kernpunkte seiner Stellungnahme anhand einer Präsentation, [Umdruck 20/1996](#), vor.

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel,

Institut für Geowissenschaften, Kompetenzzentrum Geo-Energie (KGE)

Dr. Andreas Dahmke, Professor für Angewandte Geowissenschaften

[Umdruck 20/1990](#)

Herr Dr. Dahmke, Professor für Angewandte Geowissenschaften, stellt die Hauptaspekte seiner Stellungnahme anhand einer Präsentation, [Umdruck 20/1990](#), vor.

Vom Abgeordneten Kilian nach Sorgen der Freien und Hansestadt Hamburg wegen der Tiefenbohrung an der Landesgrenze befragt, antwortet Herr Dr. Liebermann, die Nutzung von tiefer Geothermie setze bergrechtliche Verfahren voraus; die Verfahrensführung liege beim Bergamt. Der Geologische Dienst werde dabei lediglich zur Plausibilitätsprüfung von Arbeits- und Zeitprogramm eingebunden. Die Abstimmung – etwa mit den Wasserbehörden, auch mit Hamburg – obliege dem Bergamt. Zu den konkreten bergrechtlichen Verfahrensschritten könne er daher keine Aussagen treffen.

Auf eine weitere Frage des Abgeordneten Kilian legt Herr Dr. Dahmke, Professor an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, dar, die geringe Anzahl genehmigter Bohrungen beziehe sich auf das gesamte Bundesgebiet. Er werfe die Frage auf, wie gut sich Schleswig-Holstein vorbereiten könne, um sowohl Planungskapazitäten von Unternehmen als auch unterstützende Planungskapazitäten zu nutzen.

Auf den Hinweis des Abgeordneten Kilian, in einigen Stellungnahmen werde Entbürokratisierung im Umweltrecht, insbesondere bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, gefordert, führt Herr Dr. Liebermann aus, auf Entbürokratisierung werde, wo immer möglich, aktiv geachtet. Dies könne zu Beschleunigungen führen, allerdings sei der Geologische Dienst nicht bei den Umweltverträglichkeitsprüfungen und den anderen genannten Rechtsbereichen eingebunden. Im Rahmen des genannten Projekts in Norderstedt sei das Fachbüro schon frühzeitig eingeladen worden, um die Daten durchzusprechen und zu prüfen. Bei dieser Beratung sei das Bergamt eingebunden worden. Der Geologische Dienst versuche, mithilfe seiner Expertise die Daten zu sichten. Dies habe beim angesprochenen Projekt zu einem Antrag in sehr guter Qualität und, daraus resultierend, zu einer sehr kurzen befürwortenden Stellungnahme des Geologischen Dienstes und damit zu einer verkürzten Verfahrensdauer geführt.

Herr Dr. Dahmke ergänzt, er halte ebenfalls die Digitalisierung, Transparenz und Verfügbarmachung von Daten für essenziell. Er rate er dazu, bevor man zur Vereinfachung schreite, erst einmal gut zu überlegen, wie Anträge aussehen sollten und was passieren könne, zumal die Nutzung sich erst am Anfang stehe und empirische Grundlagen fehlten, anhand derer sich über eine Vereinfachung befinden ließe. Dies stelle auch den Grund für die angestrebten Demonstrationsvorhaben dar, die für spezifische Erfahrungen und Daten sorgten.

Auf die Frage des Abgeordneten Hein nach Voraussetzungen zur Hebung des Potenzials und nach Strukturen einer wirksamen Zusammenarbeit antwortet Herr Dr. Liebermann, bei der

oberflächennahen Geothermie handele es sich um eine etablierte Technologie. Der Geologische Dienst werde etwa beim geplanten Einbau einer Erdwärmesonde in einer größeren Tiefe als 100 Meter in bestimmten Bereichen nach Standortauswahlgesetz beteiligt. Seit 2017 habe der Dienst in diesem Rahmen über 1.000 Stellungnahmen verfasst, allerdings handele es sich bei diesen Vorhaben nur um einen Teil der Geothermieprojekte. Anlagen zur Nutzung oberflächennaher Geothermie seien nach Wasserrecht zu genehmigen; diese Verfahren führten die unteren Wasserbehörden der Kreise durch. Das funktioniere seiner Wahrnehmung nach sehr gut, allerdings seien diese Stellen sehr stark ausgelastet.

Zur Nutzung der Tiefengeothermie betone er die Wichtigkeit der Digitalisierung und der Datenbereitstellung. Der Geologische Dienst stelle derzeit Überlegungen zur tagesaktuellen Bereitstellung des 3-D-Modells mit Landesmitteln an. Ferner weise er auf einen erhöhten Beratungs- und Begleitungsaufwand hin; mehr Personal helfe immer, jedoch spreche er sich dafür aus, zunächst die neuen Aufgaben der nächsten Jahre zu analysieren und diese sodann zu priorisieren.

Herr Dr. Dahmke weist ergänzend darauf hin, oberflächennahe Geothermie sei bislang noch nicht in der benötigten Dichte im Einsatz. Nicht zuletzt sehe er rechtlichen Regelungsbedarf bei möglichen Zugriffsrechten und Kannibalisierungseffekten. Momentan werde sozusagen nach dem Windhundverfahren entschieden. Das erachte er nicht unbedingt für die beste Regelung. Er sei bekanntermaßen sehr überzeugt von untertägiger Raumordnung.

Im Übrigen betone er die Bedeutung von Wärmespeicherung im Untergrund und weise zugleich darauf hin, dass sich Schleswig-Holstein dabei behördlich noch am Anfang befinde. Er sehe weder Behörden noch die wasserrechtlichen Regelungen auf diese Technologie eingestellt. Er sehe auch Bedarf an gesellschaftlicher Diskussion zur Abwägung zwischen Wärme- und Wasserversorgung.

Ein gutes Netz an Systemen zum Monitoring von Tiefenbohrungen existiere bereits; es müsse weiterbetrieben werden. Er sehe darüber hinaus Bedarf für eine Community, etwa von Universitäts- und Hochschuleseite, die sich darum kümmere, da dies absehbar zu viel für das Landesamt sei. Außerdem könnten nationale und europäische Fördermittel so besser genutzt werden, sodass das Land nicht die komplette Finanzierung übernehmen müsse.

Vom Abgeordneten Timmer auf einen Projektablaufplan für Schleswig-Holstein angesprochen, erläutert Herr Dr. Dahmke, er sehe die Ministerien in der Verantwortung, Leitlinien vorzugeben. Die Nutzung von Geothermie sehe er als Aspekt der kommunalen Wärmeplanung an, die eine stärkere Digitalisierung voraussetze, Stichworte: digitale Erfassung und digitales Modell einer Wärmeplanung unter verschiedenen Szenarien. Eine Ableitung aus einzelnen Angaben kommunaler Wärmeplanungen werde aus seiner Sicht nicht funktionieren.

Ergänzend weist Herr Dr. Liebermann darauf hin, dass der Geologische Dienst im engen Austausch mit der Fachaufsicht im Energiewendeministerium, mit den für die Wärmewende relevanten Referaten, und mit der IB.SH stehe, um ein Gesamtberatungspaket zur Verfügung stellen zu können. Dabei spielten zum Beispiel Fragen der Risikoabsicherung eine Rolle. Der Geologische Dienst versuche, das Thema Geothermie aktiv an verschiedenen Stellen zu bewerben, etwa beim Verband der Schleswig-Holsteinischen Energie- und Wasserwirtschaft, beim Bundesverband Geothermie oder beim Kreistag in Bad Oldesloe, und zielgruppenorientiert sowie bedarfsgerecht zu informieren.

Von der Abgeordneten Dr. Täck nach einer Einschätzung zu einem Geothermie-Erschließungsgesetz gebeten, führt Herr Dr. Liebermann aus, in Schleswig-Holstein befinde sich kein Vorhaben in Umsetzung; für das Projekt in Norderstedt liege inzwischen eine Erlaubnis vor. Derzeit fehlten Erfahrungen, um einzuschätzen, wo es zu Problemen kommen könne und welche Hürden existierten. Insofern schließe er sich den Ausführungen Herrn Dr. Dahmkes zur Forderung nach Vereinfachung an und spreche sich für den empirischen Ansatz aus, aus Erfahrungen zu lernen, wo sich etwas vereinfachen ließe. Wo Genehmigungsverfahren sich verschlanken ließen, werde versucht dies, dies zu tun. Insofern verweise er auf seine diesbezüglichen Äußerungen im Rahmen dieser Anhörung.

Bundesverband Geothermie e. V. (BVG)

Florian Stanko, Leiter Politik, und Dr. Reinhard Kirsch

Landesverband Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein e. V. (LEE.SH)

Felix Papenfuß, Referent Erneuerbare Gase und Sektorenkopplung

[Umdruck 20/1077](#)

Herr Papenfuß stellt die gemeinsame Stellungnahme von BVG und LEE.SH, [Umdruck 20/1077](#), in ihren Grundzügen vor. Darüber hinaus sehe er die Anlagen zur Nutzung von

Tiefengeothermie als Energiesenken an. Diese könnten zur systemdienlichen Verortung von Energieverbräuchen in Schleswig-Holstein genutzt werden. Er begrüße, dass die Landesregierung gemäß dem Maßnahmenfahrplan für den Sektor der Energiewirtschaft zum Klimaschutzplan 2030 beschlossen habe, Gelder aus dem Sondervermögen Energie- und Wärmewende für die Risikoabsicherung von Tiefengeothermievorhaben zu nutzen, auch wenn eine bundeseinheitliche Regelung erstrebenswerter sei. Allerdings halte er es für sinnvoll, dass das Land nicht auf den Bund warte.

Herr Stanko unterstreicht die große Bedeutung der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren. So könne die Realisierungsdauer von einer Tiefengeothermieanlage von derzeit zehn Jahren auf circa drei Jahre reduziert werden. Für einen Hochlauf der Geothermie sehe er die Notwendigkeit eines Geothermie-Erschließungsgesetzes, wofür sich sein Verband auf Bundesebene einsetze. Mit Blick auf die neuen bundesgesetzlichen Regelungen, die im Ergebnis eine Reduzierung der Förderung von Vorhaben der Nutzung oberflächennaher Geothermie vorsähen, und auf Förderprogramme anderer Bundesländer, etwa das Förderprogramm „progres.nrw“, rege sein Verband an, die Unterstützung von Bohrungen, Erdwärmekollektoren et cetera auf Landesebene in Schleswig-Holstein zu prüfen.

Herr Dr. Kirsch begrüßt die Anstrengungen Schleswig-Holsteins, bei der Risikoabsicherung voranzuschreiten und so ein Vorbild für andere Bundesländer und den Bund sein zu können.

Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V.,

Landesgruppe Norddeutschland (BDEW)

Dr. Torsten Birkholz

[Umdruck 20/1073](#)

Herr Dr. Birkholz trägt die Kernpunkte der Stellungnahme, [Umdruck 20/1073](#), vor. Sodann betont er die Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Erdgas, Erdöl und Geoenergie e. V. auch in Sachen Risikominimierung beim Bohren, etwa mit Blick auf den Grundwasserschutz. Laut Heizungsstudie 2019 würden 72 Prozent der Heizungsanlagen mit fossiler Energie und 10 Prozent mit Fernwärme betrieben; diese Werte müssten sich im Lichte der angestrebten Klimaneutralität zügig ändern: Vor dem Hintergrund aktueller Gesetzgebung auf Bundes- und Landesebene – Gebäudeenergiegesetz des Bundes sowie Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein – und der kommunalen Wärmeplanung würden schnelle Lösungen bei den erneuerbaren Energien benötigt. Nach Erschließung und Aufbau könne Erdwärme

relativ preisstabil angeboten werden. Laut Ergebnissen des zuständigen Fraunhofer-Instituts könne bis ein Viertel des Bedarfs, also etwa 1.300 Terrawattstunden, durch Geothermie abgedeckt werden.

Verband Kommunalen Unternehmen e. V., Landesgruppe Nord (VKU)

Michael Böddeker, stellvertretender Vorsitzender

[Umdruck 20/1069](#)

Herr Böddeker verweist auf die Ausführungen seiner Vorredner und hebt die Bedeutung für die Risikoabfederung für den Verband Kommunalen Unternehmen (VKU) und seine Mitgliedsunternehmen hervor – insbesondere beim Fündigkeitsrisiko. Als Geschäftsführer der Stadtwerke Neumünster teile er mit, dass diese gerade die Aufsuchungserlaubnis beantragt hätten; mithin werde nicht nur in Norderstedt geplant. Als einzige Alternative zum bestehenden Kraftwerk komme in Neumünster im Bedarfsfall Tiefengeothermie infrage, um die Wärmeversorgung von 25.000 Haushalten sicherzustellen. Die Substitution des Kraftwerks, um im Bereich des Jahres 2035 Net Zero zu realisieren, schlage – Stand: Beginn 2023 – mit circa 350 Millionen Euro zu Buche, davon 140 Millionen Euro für zwölf Dubletten an Tiefenbohrungen auf 2.000 Meter plus 70 Millionen Euro für 20 Kilometer neue und verstärkte Trassen plus 60 bis 70 Millionen Euro für einen saisonalen Wärmespeicher.

Sein Petitum laute, auf Landesebene möglichst schnell weiterzumachen, zumal der Willen der Stadtwerke vorhanden sei. Der Verband freue sich über jede Art der Unterstützung und insbesondere über die beiden vorliegenden Anträge.

Vom Abgeordneten Kilian befragt, ob man sich vor dem Hintergrund der Forderung nach Absicherung des Fündigkeitsrisikos durch das Land vorstellen könne, das Land im Falle einer positiv verlaufenden Bohrung an den Erträgen zu beteiligen, antwortet Herr Stanko, sein Verband setze sich für eine diesbezügliche Änderung des Gewerbesteuergesetzes ein, um eine Beteiligung von Kommunen zu ermöglichen und um dort Akzeptanz zu erzeugen. Landesmittel sollten nicht dauerhaft, sondern nur in einer Anlaufphase zur Verfügung gestellt werden. Angedacht sei, die Mittel, wenn der Versicherungsfall nicht eintrete, in ein Art Fonds zur Absicherung weiterer Projekte zu überführen.

Herr Böddeker merkt an, sein Verband werde sich, falls das rein auf monetärer Ebene gesehen werde, nicht gegen ein vorgeschlagenes Modell wehren. Allerdings weise er dann auch darauf

hin, dass das Land durch nicht notwendige Klimaschutzmaßnahmen Finanzmittel einspare, und frage in diesem Zuge, ob das Land gedenke, die Unternehmen zurückzubeteiligen.

Abgeordneter Kilian wendet ein, mit dieser Argumentation könne sich das Land bei jedem Bürger bedanken, der keine Straftaten begehe, weil für ihn keine Polizisten vorgehalten werden müssten.

Er gehe davon aus, dass Einigkeit bestehe, die Zielerreichung 2045 haben zu wollen, so Herr Dr. Birkholz. Er spreche sich dafür aus, „erst einmal ins Fliegen zu kommen“, um danach vertieft weiter zu diskutieren und sich beispielsweise den Hemmnissen zu widmen.

Abgeordneter Claussen ruft in Erinnerung, dass der Ansatz darin gelegen habe, erst einmal zu überlegen, wie man Dinge ermöglichen könne.

Herr Papenfuß erinnert daran, dass sich die Koalition sich das Ziel gesetzt habe, Schleswig-Holstein zum ersten klimaneutralen Industrieland zu machen. Indem die Nutzung von Geothermie ermöglicht werde, bestehe die Chance, Unternehmen nach Schleswig-Holstein zu holen, die einen Beitrag zu Erreichung des Ziels leisten könnten. Dem Land solle es das wert sein, diese selbstgesetzten Ziele durch eine Anschubfinanzierung zu erreichen.

Abgeordnete Dr. Täck verdeutlicht, dass Schleswig-Holstein bereits 2040 und nicht erst 2045 klimaneutral werden wolle. Das setze voraus, sich bei allen Großprojekten auch mit den Argumenten der Gegner zu beschäftigen. Sie wolle erfahren, wie sich der Bundesverband Geothermie mit diesen Argumenten auseinandersetze.

Herr Stanko betont einerseits die Wichtigkeit, Menschen bei Projekten mitzunehmen. Andererseits könne keine hundertprozentige Akzeptanz erreicht werden. Während Geothermie landschaftsschonend und quasi unsichtbar genutzt werden könne, finde sie – eben aufgrund dieser geringen Sichtbarkeit – oftmals in den Köpfen der Menschen nicht statt. Er würde im Hinblick auf die Erhöhung der Akzeptanz eine bundeseinheitliche Regelung begrüßen, dass entstandene Schäden in jedem Fall ersetzt würden. Er sehe die Notwendigkeit, Aufklärung in Sachen Geothermie als neuer Form der Energiegewinnung zu leisten und für diese Aufklärung Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. Sein Verband allein könne diese Aufklärung mit seinem schmalen Personalstamm nicht leisten.

Von der Abgeordneten Nitsch um Beispiele für Unterstützung durch andere Bundesländer insbesondere in Gebieten wie Sylt, die keine andere Art der Energiegewinnung erlaubten, gebeten, führt Herr Dr. Kirsch aus, Sylt sei tatsächlich sehr gut für die Nutzung von Geothermie geeignet. Er habe allerdings keine Kenntnis von Förderungen gezielt dort, wo keine Alternativen möglich seien. So etwas sei allerdings im Rahmen der Landesplanung durchaus attraktiv und wünschenswert.

GeoThermale Reservoir Simulation (GeoTRS GmbH)

Heinrich Johann Junker, Geschäftsführer

[Umdrucke 20/1068](#) und [20/1992](#)

Herr Junker trägt, unterstützt von einer Präsentation, [Umdruck 20/1992](#), die Hauptpunkte der Stellungnahme, [Umdruck 20/1068](#), vor.

Norddeutsche.Erdwärme.Gewinnungsgesellschaft (NDEWG GmbH)

Uwe Balasus-Lange, Mitglied der Geschäftsleitung

[Umdruck 20/1794](#)

Herr Balasus-Lange stellt die Grundzüge der Stellungnahme, [Umdruck 20/1794](#), vor. Das zuständige Bergamt habe für die Genehmigung von Projekten der Gesellschaft in Niedersachsen lediglich vier bis sechs Monate benötigt; im Öl- und Gasgeschäft seien drei Jahre keine Seltenheit gewesen. Des Weiteren spreche er sich für die Anwendung standardisierter Verfahren der Risikoermittlung aus, um die Verfahrensdauer zu verkürzen.

Auf die in der letzten Runde gestellte Frage nach Förderungen anderer Bundesländer antwortet er mit dem Hinweis auf das Projekt Munster mit den dortigen Stadtwerken und ExxonMobil, gefördert von der niedersächsischen Landesregierung durch ein bedingt rückzahlbares Darlehen. Das Bohr- und Fündigkeitsrisiko werde dadurch abgesichert. Im Fündigkeitsfall werde die Förderung ganz oder teilweise aus den Projekterträgen zurückgezahlt. Darüber hinaus seien Beteiligungsmodelle denkbar, die die NDEWG bereits in zwei ihrer fünf Projekte in Niedersachsen anwende. Ferner spreche auch er sich für die umfassende Nutzung vorliegender Daten aus früherer Öl- und Gasförderung aus, etwa Bohrungsdaten, Schichtenverzeichnisse oder Berichte über Spülungsverluste, mit deren Hilfe Risiken für Bohrungen erheblich minimiert werden könnten – so auch durch intensive Zusammenarbeit mit Partnern aus Wissenschaft und Forschung.

Stadtwerke Schwerin GmbH (SWS)

René Rüdiger

Herr Rüdiger macht darauf aufmerksam, dass in Schwerin eine Bohrung in mittlerer Tiefe zur Nutzung von Geothermie abgeteuft worden sei. Der relative lange Projektzeitraum von 2015 bis 2023 resultiere aus dem Ort der Bohrung inmitten eines Trinkwasserschutzgebiets. Im Vorfeld sei eine Machbarkeitsstudie durchgeführt worden. Weitere vier bis fünf Anlagen seien in den nächsten zwölf Jahren geplant. Die örtlichen Genehmigungszeiten betrügen zwischen sechs und neun Monate. Hinzu kämen Überlegungen zur Finanzierung. So habe das bisherige Vorhaben eine KfW-/EU-Förderung in Höhe von 30 Prozent erhalten, wobei der Verwaltungsaufwand die Höhe der Förderung bei Weitem überstiegen habe.

Die bisherigen Förderkulissen für Blockheizkraftwerke(BHKW) und Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) halte er – auch unter Berücksichtigung neuer rechtlicher Regelungen – für nicht zielführend, da sich der Markt mitunter schneller ändere als es die geforderten Voraussetzungen für die Förderungen täten. Außerdem rege er an, die oftmals geforderte Kombination einer KWK-Anlage mit einer Geothermieanlage zu überprüfen. Vielmehr spreche er sich für Förderbausteine aus, die sich – je nach Bedürfnissen und Gegebenheit vor Ort – zusammenstellen ließen. Auch unterstreiche er die Wichtigkeit eines zumindest halbwegs freien Zugangs zu in Unternehmen vorhandenen Geoinformationen. Hierzu spreche er sich für eine Veröffentlichung von Geoinformationsdaten aus, sofern dies rechtlich möglich sei. Die Kosten für das bestehende Projekt in Schwerin hätten sich auf rund 21 Millionen Euro belaufen; 30 Prozent seien durch Förderung abgedeckt worden.

Auf die Fragen des Abgeordneten Hein nach dem Wärmepreis in Schwerin und nach den Auswirkungen des Strompreises antwortet Herr Rüdiger, dieser liege derzeit bei 135 Euro pro Megawattstunde. Zum Ende des Jahres werde er voraussichtlich etwa 150 Euro pro Megawattstunde betragen, was nicht aus der Geothermie, sondern aus gestiegenen Bezugskosten et cetera resultiere. Vor der Coronapandemie habe der Preis bei 85 bis 90 Euro pro Megawattstunde gelegen. Die Möglichkeit der Senkung der Energiepreise werde es voraussichtlich in Schwerin erst in den nächsten sechs Jahren geben. Der Strompreis wirke sich in der KWK-Erzeugung nur marginal aus. Für die Geothermie sei unter anderem mit Blick auf die Bezugskosten ein eigenes BHKW errichtet worden, das auf längere Sicht einen besseren Strompreis als beim Einkauf im Stromnetz ermögliche.

6. Information/Kenntnisnahme

[Umdruck 20/1949](#) – Korrespondenz Northvolt

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz um Erläuterungen zur durch das Bundeswirtschaftsministerium festgestellten Unvereinbarkeit der Programme IPCEI und TCTF sowie zu eventuellen ersten Zahlungen im Rahmen von IPCEI gebeten, stellt Minister Madsen klar, erste Zahlungen aus IPCEI-Mitteln seien nicht erfolgt, allerdings sei der IPCEI-Antrag genehmigt. Man hätte damit beginnen können, jedoch sei noch nichts abgeflossen. Er betone, dass die Umsetzung von Vorhaben im Rahmen eines einzigen Programms immer einfacher als im Rahmen von zwei Programmen mit mehreren und unterschiedlichen Bedingungen sei. Zum damaligen Zeitpunkt sei davon ausgegangen worden, Generation-4-Batterien entwickeln zu müssen, allerdings rufe der Markt nicht solche Batterien, sondern Generation-3-Batterien ab.

Vom Abgeordneten Dr. Buchholz darauf aufmerksam gemacht, dass das neue Vorgehen einer neuen Genehmigung aus Brüssel bedürfe, was zu einer Verlängerung des Verfahrens führe, erwidert Minister Madsen, das Verfahren müsse ohnehin genehmigt werden, mit oder ohne IPCEI. Am Ende würden die Abrechnungen vereinfacht, und ein Einfluss auf den Landesanteil bestehe nicht. Der habe nach wie vor denselben Umfang; die Gesamtsumme bleibe bestehen. Im Übrigen werde mit dem gewählten Vorgehen einem Wunsch des Bundes entsprochen.

Abgeordneter Claussen macht darauf aufmerksam, dass der Mehraufwand ohnehin entstanden wäre.

7. Verschiedenes

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, teilt mit, der Finanzausschuss habe festgelegt, dass die Einzelplanberatungen zum Haushaltsentwurf 2024 gemeinsam mit dem Finanzausschuss am 14. Februar 2024 – Wirtschaft und Energiewende – und 15. Februar 2024 – Digitalisierung – stattfinden ([Umdruck 20/1961](#)).

Die nächste Sitzung finde am 4. Oktober 2023 gemeinsam mit dem Europaausschuss statt (Fachgespräch „Chinabeziehungen“, [Drucksachen 20/411](#) und [20/550](#)). Er bitte, die Sprecherinnen und Sprecher, sich auch mit Blick auf die an demselben Tag stattfindende Sitzung des Ältestenrates auf einen kleineren Kreis von Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu verständigen.

Schließlich weise er auf den gemeinsamen Rundgang für die Delegation des Ausschusses über die Husum Wind am Freitag, 15. September 2023, um 9 Uhr hin und bitte um rege Teilnahme.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 13:25 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin