



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 14. Sitzung

am Mittwoch, dem 17. Mai 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)

Oliver Brandt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Thomas Hölck (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybilla Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Manfred Uekermann (CDU)

Uta Wentzel (CDU)

Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

| Tagesordnung: | | Seite |
|----------------------|---|--------------|
| 1. | Austausch mit der Konzernbevollmächtigten für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG, Frau Ute Plambeck | 6 |
| | Vorschlag des Vorsitzenden | |
| | Hierzu: Umdruck 20/1428 (neu – 2. Fassung), 20/ 1530, 20/1814 | |
| 2. | Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH | 28 |
| | vertraulicher Umdruck 20/1311 | |
| 3. | Vergabe zur Bereitstellung von Lokomotiven für das Netz West (Marschbahn) | 29 |
| | vertraulicher Umdruck 20/1347 | |
| 4. | Bericht der Landesregierung zu den Ausfällen und Verspätungen bei RB 84 und RE 83, sowie zum aktuellen Stand bei RB 76 | 30 |
| | Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD) Umdruck 20/1423 | |
| 5. | Mitfinanzierung der dänischen Linie 110 (Sønderborg – Flensburg) | 39 |
| | Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/505 | |
| 6. | Finanzierung der Wehrtechnik verbessern | 40 |
| | Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/222 | |
| 7. | Neujustierung und gezielte Weiterentwicklung der Beziehungen des Landes Schleswig-Holstein zu China | 41 |
| | Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/411 | |
| | Neuausrichtung der China-Beziehungen | 41 |
| | Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/550 | |
| 8. | Eine landesweit einheitliche Online-Praktikumsbörse aufbauen | 43 |
| | Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/353 | |

| | | |
|---------------|---|-----------|
| | Entwicklung einer Berufs- und Studienorientierungsapp vorantreiben | 43 |
| | Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/443 | |
| 9. | Bericht des MEKUN über die Energieministerkonferenz (EnMK) vom 30. März 2023 | 44 |
| | Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur | |
| 10. | Übergreifende Kostenbetrachtung der Auswirkungen des Klimawandels in Schleswig-Holstein | 46 |
| | Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 20/414 | |
| 11. | Potenziale der Geothermie in Schleswig-Holstein nutzen | 49 |
| | Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/481 | |
| | Geothermie-Potenziale heben | 49 |
| | Alternativantrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/532 | |
| 12. a) | Kein CCS in Schleswig-Holstein und deutschen Küstengewässern in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) | 50 |
| | Antrag der Fraktionen von SSW und SPD Drucksache 20/615 (neu) | |
| b) | Auftrag zur Durchführung einer Expertenanhörung: Wissenschaftliche Erkenntnisse zu CCS berücksichtigen | 50 |
| | Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/632 | |
| 13. | Nutzung von Recycling- und nachhaltigen Baustoffen stärken | 51 |
| | Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/374 | |
| | Nutzung von Recyclingbaustoffen fördern und Recyclingcluster für die Bauwirtschaft im Land etablieren | 51 |
| | Alternativantrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/526 | |

- 14. a) Betriebsrenten stärken – Ausnahmen vom Anpassungsverfahren streichen, damit das Leben bezahlbar bleibt** **52**
- Antrag der Fraktion der SSW
Drucksache 20/954
- b) Bundesratsinitiative für den armutsfesten Mindestlohn – damit das Leben bezahlbar bleibt!** **52**
- Antrag der Fraktion des SSW
Drucksache 20/955
- 15. Die Metropolregion innovativ und nachhaltig für eine gute Zukunft ausrichten** **53**
- Bericht der Landesregierung
Drucksache 20/900
- 16. Information/Kennntnisnahme** **54**
- Umdruck 20/1343 – Beratungsoffensive Energieeffizienz, Mittelumsetzung
Ukraine-Notkredit
- Umdruck 20/1357 – Mittelumsetzung Wasserstoffstrategie.SH
- 17. Verschiedenes** **55**

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird einstimmig in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Vor Eintritt in die Tagesordnung beschließt der Ausschuss einstimmig, [Umdruck 20/1347](#) vertraulich zu behandeln und die Inhalte geheim zu halten.

1. Austausch mit der Konzernbevollmächtigten für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG, Frau Ute Plambeck

Vorschlag des Vorsitzenden

Hierzu: [Umdruck 20/1428](#) (neu – 2. Fassung), 20/ 1530, 20/1814

Der Vorsitzende leitet das Gespräch mit der Konzernbevollmächtigten für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein der Deutschen Bahn AG (DB AG), Frau Plambeck, und Verkehrsstaatssekretär von der Heide entlang der in [Umdruck 20/1428](#) (neu – 2. Fassung) aufgelisteten Fragestellungen und Themen.

Staatssekretär von der Heide hebt für die Landesregierung hervor, dass sich mit der Deutschen Bahn als Partner viele wichtige Infrastrukturthemen des Landes wie der Fehmarnbelt und die Sundquerung, die Erneuerung der Brücke Lindaunis und die Marschbahn vorantreiben ließen. Sowohl die Landesregierung als auch die Deutsche Bahn hätten ein Interesse daran, in die Infrastruktur zu investieren. Der Austausch gestaltete sich intensiv unter „kritischen Partnern“. Die Landesregierung fordere Leistungen vielfach ein. Obwohl manche Einzelprojekte und Verspätungen schwierige Themen darstellten, sei die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn insgesamt sehr gut. Gemeinsam würden in den nächsten Jahren gute Projekte für Schleswig-Holstein weiterentwickelt.

In einer Vorbemerkung umreißt Frau Plambeck den Kontext, in welchem das Thema Infrastruktur und Zustand des Bahnnetzes aktuell zu bewerten sei. Im Rahmen der dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen den Infrastrukturgesellschaften und dem Bund seien jeweils jährlich verschiedene Kennzahlen und ein sogenannter Infrastrukturzustandsbericht mit der Vertragsunterzeichnung zu liefern. Auch vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene Ende 2022 gebe es Ansätze für diverse Veränderungen. Dafür liege dem Aufsichtsrat des Konzerns und dem Verkehrsministerium der

Entwurf eines neuen Berichts vor, der noch nicht zur Veröffentlichung freigegeben sei. Auch entsprechend dem Wunsch des Verkehrsministeriums gebe es noch keine offizielle Kommunikation dazu; Informationen, die diesbezüglich den Medien zu entnehmen gewesen seien, seien sozusagen durchgesickert. Entsprechend sei in den Medien schon über „InfraGo-Themen“ auch im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Finanzierung und Organisation der Infrastruktur berichtet worden.

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet um Einordnung dieser Vorbemerkung dahin gehend, ob Frau Plambeck zum Infrastrukturzustand in Schleswig-Holstein oder über Ausbaupläne zurzeit nichts sagen wolle. – Frau Plambeck antwortet, es seien Fragen zu dem sehr konkreten Entwurfsstand dieses Berichts aufgekommen; nur darauf habe sie sich bezogen. Alles andere sei davon unbenommen.

1. Sachstand Lindaunisbrücke

Frau Plambeck berichtet, dass zunächst der Überbau der Brücke Lindaunis untersucht worden sei. Nach der Entfernung von Betonelementen sei festgestellt worden, dass Teile der alten Brückenkonstruktion in deutlich schlechterem Zustand gewesen seien als ursprünglich erwartet. Der alte Überbau sei herausgenommen worden, um sehr zügig einen Ersatz konstruieren zu können. Ein intensiver Austausch der Deutschen Bahn mit dem Land, dem Aufgabenträger und den Beteiligten auf der Wasserseite habe stattgefunden, was vor dem Hintergrund zu tun sei, dass die Beweglichkeit der Brücke nicht mehr gegeben sei. Der Zustand der Anlage habe keine andere Lösung zugelassen, als den Schienenersatzverkehr zu unterbrechen, der den Reisenden ermöglicht habe, die Brücke zu überqueren.

Frau Plambeck betont, bei der Beauftragung für das Ersatzprovisorium alle Möglichkeiten ausgenutzt worden seien, um Reisenden wieder die Überquerung der Schlei zu ermöglichen. Etwa sei auf Ausschreibungen und weitere technische Sicherungen mit dem Ziel verzichtet worden, den Ersatzüberbau so schnell wie möglich zu realisieren. Bei allen Herausforderungen, die die aktuelle Situation auch aufseiten der Lieferanten mit sich bringe, zeichne sich ab, dass der Ersatzüberbau im August 2023 fertiggestellt werden könne.

Links- und rechtsseitig des Ufers seien bereits vorbereitende Maßnahmen zur Fertigstellung der finalen Brückenkonstruktion im Gange. Sobald das Thema Provisorium abgeschlossen

sein werde, würden die nächsten Ausschreibungen für den finalen Brückenbau realisiert. Beispielsweise werde der neue Hochbau für die Bedienung der Brücke 2024 beginnen. Die Themen liefen parallel.

Frau Plambeck ergänzt, dass es auf der Strecke zwischen Kiel und Flensburg weitere Baustellen gebe. Die Elektrifizierung zwischen Kiel und Kiel-Hassee werde vorbereitet (bis Anfang 2024). Eine weitere Baustelle betreffe die Levensauer Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Verantwortung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Es sei deshalb bis in das Jahr 2024 hinein mit weiteren Schienenersatzverkehren zu rechnen.

2. Sauberkeit in Zügen und Bahnhöfen

Frau Plambeck trägt vor, dass die Sauberkeit in Zügen in Schleswig-Holstein auf Basis der entsprechenden Verkehrsverträge validiert werde und eine enge Abstimmung mit dem Aufgabenträger NAH.SH bezüglich der Qualitätszirkel erfolge. Darüber hinaus bitte sie um eine Einordnung des Themas.

Abgeordneter Kilian erläutert, er erhalte in seinem Wahlkreis Meldungen über verschmutzte Aufzüge, wodurch Personen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen der Zugang zum Bahnsteig erschwert werde. Es mangle an Hinweisen vor Ort und einfachen Wege, eine gezielte Reinigung zu veranlassen. Angebote wie in Hamburg oder München, per App oder WhatsApp, die Reinigung anzufordern, fehlten. – Frau Plambeck geht darauf ein, dass das 3-S-Konzept (Service, Sicherheit, Sauberkeit) länderübergreifend umgesetzt werde und sagt zu, weitere Informationen nachzureichen (siehe [Umdruck 20/1814](#)).

Abgeordneter Kilian regt an, am Ort des Geschehens verständliche Hinweise als Kommunikationsangebote für mobilitätseingeschränkte Personen anzubringen, also zum Beispiel direkt vor dem Fahrstuhl und nicht nur per Infotafel am Bahnsteig.

3. Infrastruktur – aktuelle Schwachstellen, Streckensituation (Investitionen und Unterhaltung), 2023 und 2024 geplante Maßnahmen

Frau Plambeck betont, unabhängig von der medialen Berichterstattung, auf die sie in ihrer Vorbemerkung eingegangen sei, werde in Schleswig-Holstein sehr viel für die Infrastruktur

getan. Sie verweise auf die „Marschbahnoffensive“ mit einem Volumen von 160 Millionen Euro. An der Marschbahn seien diverse elektronische Stellwerke (ESTW) in Umsetzung und Vorbereitung: Zum Jahresende 2023 werde das ESTW Westerland abgeschlossen; das ESTW Hohenweststedt sei bereits abgeschlossen; als nächste komme das ESTW Niebüll. Die DB sei stetig dabei, auf der Marschbahn auch die Leit- und Sicherungstechnik zu erneuern und weitere Themen wie Spurplanverbesserungen und weiteren Aufstellmöglichkeiten in den Bahnhöfen zu realisieren. Daneben nennt Frau Plambeck die Erhaltung der Gleise und die des Oberbaus mit einem Volumen von rund 15 Millionen Euro.

Frau Plambeck merkt mit Bezug auf die Bereiche Fehmarnbelt und Lübeck an, dass seit Herbst 2022 nördlich von Neustadt keine Züge mehr verkehrten. Zwischen Lübeck und Fehmarn fahre vor dem Hintergrund des Neubaus der Expressbus X 85 als Ersatzverkehr, aber auch dort habe die DB bereits angefangen, neue Signaltechnik zu planen und umzusetzen. Die aktuelle Prognose sehe vor, dass das ESTW Timmendorfer Strand im Oktober 2023 in Betrieb genommen werde, um mit neuer Leit- und Sicherungstechnik den Verkehr bis Neustadt und, sobald die andere Infrastruktur gebaut sei, darüber hinaus zu realisieren.

Zusätzlich baue die DB im Bereich der S 4 auf dem Korridor Hamburg Lübeck. Neu – aus dem Konzept, das sich gerade in Abstimmung mit dem Bund befinde – sei die sogenannte Generalsanierung zwischen Hamburg und Lübeck für 2028 angedacht. Die DB prüfe aktuell, ob es möglich sei, den entsprechenden Korridor gegebenenfalls mit den finalen Arbeiten der S 4 Ost zu kombinieren. Die Inbetriebnahme der S 4 Ost sei für 2027 vorgesehen. Dabei sei die Baustellensituation im Großraum Hamburg zu berücksichtigen, damit Züge aus Schleswig-Holstein weiterhin durchfahren könnten. Zu prüfen seien noch mögliche Auswirkungen aus dem Projekt Altona Nord.

Frau Plambeck teilt mit, die Hochleistungskorridore befänden sich in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium. Im Koalitionsausschuss sei darüber informiert worden, dass angedacht sei, für die Infrastruktur 45 Milliarden Euro zusätzlich aufzurufen, vorbehaltlich der operativen Umsetzung im Bundeshaushalt.

Frau Plambeck erwähnt, dass viele weitere kleinere infrastrukturelle Maßnahmen dazu dienen, den ÖPNV zu verbessern. Sie würden regelmäßig in sogenannten Ländergesprächen zwischen der DB, dem Aufgabenträger und dem Ministerium besprochen. Ziel sei unter anderem, die Taktung im ÖPNV stabiler zu machen.

Zur Elektrifizierung der Marschbahn fügt Frau Plambeck hinzu, dank der Initiative der Landesregierung laufe die entsprechende Vorbereitung. Es handele sich um ein hochrelevantes Thema zur Ertüchtigung des dortigen Systems. Auch hier finde eine enge Abstimmung statt.

In Kiel-Hassee laufe der Ausbau der Strominseln, sodass der Elektrifizierungsanteil des Verkehrs im ÖPNV in Schleswig-Holstein bis Ende des Jahres gemeinsam mit der Landesregierung bedeutend gesteigert werde.

Abgeordnete Waldeck bittet um eine schriftliche Auflistung kleinerer Maßnahmen und Langsamfahrstellen im Nachgang zu Sitzung, da in einigen Bereichen die Züge bereits über einen längeren Zeitraum hätten langsamer fahren müssen und Taktungen sich verlangsamen (siehe dazu [Umdruck 20/1814](#)).

Darüber hinaus fragt Abgeordnete Waldeck, ob bei kleineren Maßnahmen strategische Absprachen stattfänden, um verschiedene Infrastrukturmaßnahmen zu kombinieren, Sperrungen zu minimieren und Kosten zu sparen. Ansonsten könne es wie in Kiel-Hassee gehen, wo ein Gleis, das sozusagen ein Nadelöhr bilde, bereits elektrifiziert worden sei, welches perspektivisch ausgebaut werden solle. Die Oberleitungen müssten wieder abgebaut und neu aufgebaut werden.

Frau Plambeck versichert, kontinuierlich fänden eine Menge von Abstimmungsrunden der Infrastrukturgesellschaften mit der DB Regio zur Frage statt, was, wann, in welcher Form gemacht werde. Die Entscheidung im Einzelfall erfordere stets eine Abwägung, inwiefern etwas zu einer bestimmten Zeit fertigzustellen oder das nächste große Projekt abzuwarten sei. Diese Entscheidung werde jeweils nicht allein, sondern in sehr enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Landesregierung getroffen, da das Thema Nahverkehr in der Hoheit des Landes liege.

Abgeordneter Dr. Buchholz kommentiert, angesichts der vielen Abstimmungsrunden wünsche er sich, dass deren Ergebnisse auch eine positive Entwicklung zeitigten. Die Frage der Abgeordneten Waldeck ziele auf eine Reihe von Schwachstellen infrastruktureller Art ab, an denen es zu Beeinträchtigungen des Verkehrs komme.

Abgeordneter Dr. Buchholz legt dar, die Pünktlichkeitswerte entwickelten sich in allen Netzen außer auf der Lübeck-Verbindung kontinuierlich zum Schlechteren. Dies sei vor dem Hintergrund der vertraglichen Schuldigkeit nicht hinnehmbar. Laut Statistik der NAH.SH habe die Pünktlichkeit im März 2023 im Netz Mitte 74,4 Prozent betragen. Er halte den Wert für verheerend. Kein Regionalexpress im Netz Nord und im Netz Mitte sei pünktlich gewesen. Er bitte um schriftliche Erläuterungen der Pünktlichkeitswerte für das Netz Mitte (siehe hierzu [Umdruck 20/1814](#)).

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet Frau Plambeck zu erläutern, worauf Verspätungen im Netz Mitte zurückzuführen seien. – Frau Plambeck antwortet, die Pünktlichkeit im Netz Mitte werde aktuell wesentlich im Knoten Hamburg beeinflusst. Eine Vollsperrung auf der sogenannten Verbindungsbahn während der hamburgischen Frühjahrsferien habe dazu geführt, dass alle Regionalexpresszüge Kiel – Hamburg in Pinneberg endeten. Es habe keinerlei Wechselstromverkehre auf der Verbindungsbahn gegeben. Primär handele es sich um baubedingte Abweichungen aufgrund großer Baustellen wie Altona Nord und Baumaßnahmen an Brücken. Darüber hinaus hätten zwei Warnstreiktage sich auf die Pünktlichkeit ausgewirkt.

4. Haltung der Deutschen Bahn zur Abgabe stillgelegter Strecken

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die stillgelegten Strecken, auf die Fragestellung 4 sich beziehe, in [Umdruck 20/1428](#) (neu – 2. Fassung) aufgeführt seien.

Frau Plambeck berichtet, die DB AG habe im Sommer 2022 ein Moratorium zum Thema gemeinwohlorientierte Infrastruktur aufgelegt, das besage, dass keine weitere Abgabe von Strecken vorgesehen sei. Die Entscheidung habe der Holdingvorstand vor dem Hintergrund einer veränderten Bedeutung des Systems Schiene getroffen. Einordnend fügt Frau Plambeck hinzu, weder Flensburg – Lindholm noch Ratzeburg – Zarrentin seien DB-Infrastruktur.

Abgeordnete Waldeck äußert, die inhaltliche Ausrichtung, keine Strecken mehr zu verkaufen, um den Anteil der Schiene zu steigern, sei für sie noch nicht nachvollziehbar, solange das Land zwar regelmäßig zahle, die Infrastruktur aber nicht instandgesetzt werde.

Frau Plambeck schickt vorweg, dass die Strecke Brunsbüttel – Wilster im Moment vom Güterverkehr genutzt werde; es handele sich um eine Besonderheit. Im Übrigen stimme die DB bei

derzeit nicht vom Nahverkehr genutzten Strecken mit der Landesregierung und dem Aufgabenträger ab, wo Nahverkehr auf der Schiene künftig sinnvoll sei. Für nicht genutzte Strecken zahle die Landesregierung auch nichts. Die Instandhaltung entlang der Trassen oder auch von Haltepunkten werde über Stationsgebühren oder Trassennutzungsentgelte bezahlt, die dann anfielen, wenn tatsächlich Züge führen.

Auf eine Frage des Abgeordneten Dürbrook, zu welchen der aufgeführten Strecken es momentan Gespräche bezüglich der Reaktivierung gebe, antwortet Frau Plambeck, dies sei bei den Strecken Kellinghusen – Wrist sowie Neumünster – Ascheberg der Fall. Brunsbüttel – Wilster sei ein Thema des Güterverkehrs. Dort gebe es auch seitens des Bundes Aktivitäten im Hinblick auf eine mögliche Elektrifizierung.

5. Sperrung von Fahrradwegen im Zuge des Ausbaus der Schienenanbindung Fehmarnbelt

Frau Plambeck macht Ausführungen zur Frage nach Fahrradwegen, die im Zuge des Ausbaus der Schienenanbindung Fehmarnbelt gesperrt werden müssten. Die Baumaßnahmen an den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten seien noch nicht so weit fortgeschritten, dass bereits konkret mit den Ansprechpartnern auf kommunaler oder auch Landesebene geklärt würde, welche Sperrungen erforderlich würden. Sobald gebaut werde, werde es an der einen oder anderen Stelle Sperrungen und Einschränkungen geben. Dazu würden die DB beziehungsweise diejenigen, die das Projekt konkret umsetzen, sich mit den Verantwortlichen vor Ort abstimmen.

6. Beschleunigte Projekte in Schleswig-Holstein – Auswirkungen (unter anderem Fehmarnbelt und Ausbau und Elektrifizierung Lübeck – Lüneburg)

Frau Plambeck berichtet, dass seitens der DB AG keine weitere Elektrifizierung auf der Strecke Lübeck – Lüneburg vorgesehen sei.

Zum Thema beschleunigte Projekte stellt Frau Plambeck die kritischen Planfeststellungsabschnitte im Bereich der Hinterlandanbindung Fehmarnbelt und die Thematik der Sundquerung heraus. Die DB AG ergreife bei den Vorbereitungen alle Möglichkeiten der Planungsbeschleu-

nigung, die die Beschleunigungskommission und der Beschluss des Bundestages 2020 eröffneten. Der Beschleunigung dienen auch andere Arten der Bauumsetzung; Frau Plambeck erwähnt das sogenannte Partnerschaftsmodell.

Abgeordneter Dr. Buchholz führt aus, dass beim Thema Sundquerung die Beprobungsarbeiten des Untergrunds sehr viel länger als angenommen gedauert hätten. Es stehe immer noch zu befürchten, dass die Sundquerung zu einem Engpass führen werde, wenn die Beltquerung schon befahrbar wäre. Er erbitte Auskunft dazu, wann mit der Einladung des Planfeststellungsverfahrens für die Sundquerung und wann, ohne Klagen, mit der Planfeststellung zu rechnen sei.

Frau Plambeck skizziert, sobald die Planfeststellung zur Realisierung des Sundtunnels eingereicht sei, werde ein Runder Tisch der DB AG mit dem Eisenbahnbundesamt und der Landesregierung zur schnellstmöglichen Umsetzung beitragen. Ein größerer Schritt für das eigentliche Vorhaben liege in dem sogenannten Partnerschaftsmodell, das für diesen Abschnitt umgesetzt werden solle. Ein „Go“ des Bundes dafür liege vor. Klassischerweise sei es bei geförderten Bauprojekten so, dass die Planung durchgeführt werde, es irgendwann einen Planfeststellungsbeschluss gebe und dann die Bauleistung ausgeschrieben werde.

Das sogenannte Partnerschaftsmodell, erläutert Frau Plambeck, werde zum Beispiel in Skandinavien oder auch den angelsächsischen Ländern gern genutzt. Es sehe vor, sich schon während die Unterlagen vorbereitet würden und Planungen stattfänden, mit den künftigen ausführenden Firmen zusammenzutun. Das Ziel der DB AG sei, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zum vierten Quartal 2024 fertiggestellt zu haben und dann in die Antragsstellung zu gehen. Das Genehmigungsverfahren im Anschluss werde rund 13 Monate beanspruchen, sodass mit Baubeginn Anfang 2026 zu rechnen sei. Die DB plane den vom Bund beauftragten Absenktunnel mit allen Herausforderungen, die es mit sich bringe. Es bestehe keinerlei Veranlassung, an der Stelle anderes zu planen.

Wichtig sei, so Frau Plambeck, in Betracht zu ziehen, dass Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse nicht per se aufschiebende Wirkung hätten. Das sei nur der Fall, wenn Maßnahmen mit besonderen Schwierigkeiten einhergingen oder unumkehrbar seien. Gegebenenfalls gelte es Dinge vorzuziehen und mit den bauvorbereitenden Arbeiten zu beginnen. Alle Möglichkeiten der Beschleunigung würden in dem Projekt ausfindig gemacht und ergriffen, um den Tunnel bis Dezember 2029 zu realisieren.

Abgeordneter Dr. Buchholz stellt eine weitere Frage die Hinterlandanbindung Fehmarnbelt und die S 4 Ost betreffend. Es handele sich in einem Abschnitt ab Ahrensburg-Gartenholz letztlich um die gleichen Projekte. Der zusätzliche zweigleisige Ausbau der S-Bahn sei kein Nahverkehrsprojekt, sondern müsse für die Güterverkehre, die über die Querung kommen sollten, sozusagen freigeräumt werden. In Hamburg sei der Planfeststellungsbeschluss für alle Baumaßnahmen auf Hamburger Gebiet der S 4 Ost fertig. Er wolle wissen, wann mit dem Planfeststellungsverfahren und Auslegung der Pläne im ersten Abschnitt in Höhe Ahrensburg in Schleswig-Holstein zu rechnen sei. – Frau Plambeck antwortet, dass die Planfeststellungsunterlagen am 17. Januar 2023 an das Eisenbahnbundesamt übergeben worden seien. Damit sei die Auslegung für Mitte des Jahres geplant.

Abgeordneter Brandt nimmt darauf Bezug, dass Frau Plambeck auf das Planungsbeschleunigungsgesetz von 2020 eingegangen sei. Im Rahmen der aktuellen Gesetzgebungsvorhaben zur Engpassbeseitigung seien nicht nur Straßenbauprojekte benannt worden, sondern auch eine Reihe von Schienenprojekten. Die Bahnstrecke Lübeck – Lüneburg inklusive Elektrifizierung sei 2021 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden. Ihn interessiere, welche Konsequenzen die Aufnahme in die Liste der Engpassbeseitigung für die Umsetzung habe. – Frau Plambeck antwortet, dies sei derzeit noch in der Bewertung. Die DB AG habe diesbezüglich noch keine Aufträge bekommen. Ein Güterverkehr Richtung Lüneburg gehe damit vor dem Hintergrund der vorhandenen Infrastruktur jedenfalls nicht einher.

Abgeordnete Waldeck erläutert, es gehe weniger um die Sorge wegen eines möglichen Güterverkehrs als um die Frage einer schnelleren Realisierung. – Frau Plambeck erklärt, es gebe noch keine Einschätzung im Hinblick auf veränderte Zeithorizonte. Kapazitätsgrenzen auf der Strecke Lübeck – Lüneburg hinsichtlich des Aufkommens von Güter- und Personenverkehr seien nicht gegeben.

7. Sachstand Ertüchtigung/Erneuerung Elbbrücke Lauenburg

Frau Plambeck berichtet, die Elbbrücke in Lauenburg werde gerade einem intensiven Sanierungsverfahren unterzogen. Der sogenannte Besichtigungswagen für die Brücke sei für Mai und Juni 2023 geplant. Themen, die die Entwässerung der Brücke und die Fugen betreffen, würden voraussichtlich zwischen Juni und Ende September 2023 unter Vollsperrung des Straßenverkehrs bearbeitet.

Abgeordneter Brandt erkundigt sich, ob damit zu rechnen sei, dass die Untersuchungen Erkenntnisse zur Lebensdauer der Eisenbahnbrücke erbrächten. Insofern als es parallel Planungen für eine neue Autobrücke gebe, wolle der LBV offensichtlich die Entscheidung der Bahn zum Neubau oder zur langfristigen Sicherung der Brücke nicht mehr abwarten.

Frau Plambeck führt aus, die Frage, wie lange die Brücke noch trage, sei Teil der Untersuchung. Im Moment bestehe eine Mischnutzung. Finde dort Güterverkehr statt, könne kein Straßenverkehr stattfinden. Diese Verkehrssituation sei nicht zukunftsfähig. Deswegen sei die Entscheidung getroffen worden, die verkehrliche Nutzung entsprechend zu separieren. Das liege auch am derzeitigen Zustand der Brücke; früher seien Güterzug- und Autoverkehr parallel möglich gewesen.

8. Sachstand Feste Fehmarnbeltquerung, insbesondere Neubau Sundtunnel

Abgeordneter Dürbrook bittet um den Sachstand zu einer neuen sogenannten Akzeptanzlösung für übergesetzlichen Lärmschutz, welche bis zum 31. Mai 2023 zwischen der DB und der Gemeinde Sierksdorf gefunden werden sollte. – Frau Plambeck antwortet, dass es seit Kurzem einen Konsens mit der Gemeinde über die präferierte Lösung gebe und diese noch kommunal zu beschließen sei.

9. Marschbahn und Planungsbeschleunigung bei Niebüll – Dagebüll

Abgeordneter Dr. Buchholz thematisiert die Elektrifizierung der Marschbahn. Die DB wende Beschleunigungsinstrumente, die nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz eigentlich möglich wären nicht an, unter anderem den Verzicht auf Planfeststellungsverfahren. Etwa wird bei der Elektrifizierung der Strecken zwischen Niebüll und Dagebüll jetzt doch ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Er fragt, mit welchem Zeithorizont die DB die Elektrifizierung der Marschbahn angehe. Daraus, dass noch Diesellokomotiven angeschafft werden sollten, folgere er, dass die Landesregierung sich offenbar in Kenntnis der DB darauf einrichte, die Marschbahn bis zum Jahr 2035 dieselbetrieben fahren zu lassen, statt die Elektrifizierung der Marschbahn in drei bis vier Jahren zu bewältigen, was nicht nur ihm vor 2021 noch realistisch erschienen sei.

Frau Plambeck antwortet, zu Niebüll – Dagebüll äußere sie sich nicht, da es sich nicht um die Infrastruktur der DB handle. Die Elektrifizierung der Marschbahn sei derzeit gemäß der Honorarordnung für Architekten Gegenstand einer Machbarkeitsstudie. Schon dem Stand der Unterlagen nach sei es überhaupt nicht möglich, beim Bund Anträge für eine eventuelle Planungsbeschleunigung zu stellen. Frau Plambeck versichert, dass etwa im Kontext von Fehmarnbelt geschehe, was Abgeordneter Dr. Buchholz adressiere, da die Projekte bereits in fortgeschrittenen Planungsphasen seien. Hinzu komme, dass die Elektrifizierung der Marschbahn derzeit in keinem Bundesverkehrswegeplan enthalten und die Finanzierung zumindest von Bundesseite nicht geklärt sei. Wenngleich die Landesregierung sich hier bemühe, sei die Marschbahnelektrifizierung aktuell nicht Teil des Ausbaus.

Abgeordneter Dr. Buchholz erwidert, die Elektrifizierung der Marschbahn und ihr Ausbau seien nie Teil des Bundesverkehrswegeplans gewesen. In den letzten Legislaturperioden sei immer klar gewesen, dass der Bund durch die Elektrifizierung allein keine nennenswerte Verbesserung der Kosten-Nutzen-Relation erzeugen würde. Es habe dazu eine lange Diskussion gegeben, weshalb die alte Landesregierung unter seiner Führung – merkt Abgeordneter Dr. Buchholz als ehemaliger Verkehrsminister an – das Projekt Marschbahn als Nahverkehrsprojekt eingeordnet habe. Das Projekt sei über eine 90-prozentige Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes angemeldet und durch eine Vorplanung der NAH.SH auf den Weg gebracht worden. Er verstehe Frau Plambeck so, als gäbe es die Vorplanung noch gar nicht, sondern die Elektrifizierung der Marschbahn stehe im Rahmen einer Machbarkeitsstudie noch ganz am Anfang, und es werde Heraufstufung des Projekts in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans erwartet, um es zu finanzieren.

Abgeordneter Dr. Buchholz streicht noch einmal heraus, die Elektrifizierung der Marschbahn als Nahverkehrsprojekt sei unter Federführung des Landes mit Mitteln des GVFG zwischen dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und ihm selbst als Landesverkehrsminister „aufgegleist“, die Umsetzung mit einer 90-prozentigen Förderung fest vereinbart gewesen. Dann habe es einen langen Streit über die Frage gegeben, ob § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für diese Strecke nicht anwendbar sei. Es habe keine Bereitschaft bestanden, Beschleunigungsmöglichkeiten zu nutzen, weil zuvor noch niemand davon Gebrauch gemacht habe und Befürchtungen hinsichtlich der Reaktion des Eisenbahnbundesamts bestanden hätten. Er nehme es so wahr, dass inzwischen alle Beschleunigungsbemühungen eingestellt worden seien.

Frau Plambeck meint, bezüglich einer Finanzierung durch den Bund könne sie nur antworten, dass die Elektrifizierung der Marschbahn nicht in der Hoheit der DB Netz AG liege.

Die Antwort sei für die DB Netz AG richtig, gibt Abgeordneter Dr. Buchholz zurück. Ohne Beteiligung der DB Netz AG machten jedoch landesseitige Vorplanungen durch den Vorhabenträger NAH.SH keinen Sinn. In der Vergangenheit habe das Land Vorplanungen in enger Absprache mit der DB Netz eigenständig finanziert.

Staatssekretär von der Heide hält fest, diese Landesregierung tue alles dafür, die Elektrifizierung der Marschbahn so schnell wie möglich umzusetzen, so wie es auch die Vorgängerregierungen getan hätten. Die Landesregierung sei zum Beispiel jüngst mit einer Bundesratsinitiative mit Baden-Württemberg dahin gehend erfolgreich gewesen, alle GVFG-Maßnahmen in das überragende öffentliche Interesse zu befördern. Es handele es sich auch um eine Planungsleistung. Erfahrungen mit bestimmten Baumaßnahmen rechtfertigten die Annahme, dass die Elektrifizierung schnellstmöglich gelingen werde, doch müsse die Landesregierung auf alle Eventualitäten vorbereitet sein, fügt er zum Stichwort Diesellokomotiven bis 2035 an.

Der Staatssekretär sichert dem Ausschuss zu, dass auf die Durchführung von Planfeststellungsverfahren überall, wo es möglich sei, verzichtet werde. Hier sei weiterhin auch der Bundesgesetzgeber gefragt. Im Übrigen sei die umweltrechtliche Situation beim Hindenburgdamm außergewöhnlich, weshalb ein Planfeststellungsverfahren größere Rechtssicherheit biete. Eine Baumaßnahme in einem solchen Gebiet sei nicht einfach durchzuführen und welche rechtlichen Auflagen folgen würden, noch nicht bekannt.

Abgeordneter Dr. Buchholz erwidert, die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt des Hindenburgdamms habe immer außer Frage gestanden, das gelte sinnetwegen zwischen Niebüll und Westerland. Insgesamt seien aber 150 Kilometern zu elektrifizieren. Es beginne bei Itzehoe gen Heide mit einem Streckenabschnitt, für den ein zusätzliches, neben der Bahn zu errichtendes Umspannwerk nötig sei. Damit handele es sich schon um keine einheitliche Maßnahme mehr, und es werde wieder ein Planfeststellungsverfahren angestrengt. Die Idee des Gesetzgebers hingegen sei, einfache Elektrifizierungsmaßnahmen, so sie keine massiven ökologischen Eingriffe bedeuteten, ohne Planfeststellungsverfahren zu ermöglichen. Dieses Thema werde nicht angegangen. Er bitte um Auskunft, inwiefern es Gespräche mit dem Eisenbahnbundesamt über die Realisierung von Elektrifizierungsmaßnahmen in bestimmten Bereichen ohne Planfeststellungsverfahren gegeben habe. Er interessiere

sich für die Einteilung von Abschnitten bei der Elektrifizierung der Marschbahn und deren jeweiligen Planungsstand. Sein Eindruck sei, so Abgeordneter Dr. Buchholz, dass der Stand heute exakt derselbe sei wie vor einem Jahr.

Staatssekretär von der Heide widerspricht dieser Behauptung; die Landesregierung sei voran gekommen und arbeite hier eng mit NAH.SH und der Deutschen Bahn zusammen. Neue Planungsvereinbarungen zwischen der Landesregierung und der Deutschen Bahn seien fast unterschriftsreif. Mit allen bei Planfeststellungsverfahren gegebenen Unwägbarkeiten rechne die Landesregierung damit, die Elektrifizierungsmaßnahmen 2030/31 abschließen zu können. Bei der Elektrifizierung der Marschbahn handele es sich um ein sehr umfangreiches Thema. Wie schon in der Vergangenheit würden drei Abschnitte geplant, die entsprechend an andere Netzabschnitte angebunden werden müssten. Er werde gern eingehender in einer anderen Sitzung unter Einbeziehung der Einteilung von Abschnitten berichten.

Abgeordneter Kilian deutet an, dass es in der letzten Koalition durchaus große Diskrepanzen über den Zeitplan zur Elektrifizierung der Marschbahn gegeben habe, den ein einzelner Grüner Abgeordneter vorgelegt habe, sowohl aufseiten des Ministeriums als auch aufseiten anderer Abgeordneter.

Abgeordneter Dr. Buchholz antwortet, unterschiedliche Einschätzungen über Zeitpläne seien nichts Neues. Er betont, dass es einerseits auf gesetzliche Grundlagen und andererseits auf den Mut ankomme, diese neu anzuwenden. Gesetzgeberisch im Bereich der Planungsbeschleunigung eingeräumte Möglichkeiten blieben an vielen Stellen ungenutzt. Demgegenüber werde etablierten Verfahren der Vorzug gegeben, um gegenüber dem Eisenbahnbundesamt auf der sicheren Seite zu sein. So werde die Beschleunigung nie gelingen, welche Möglichkeiten der Gesetzgeber auch einräume. Er erwarte von der Landesregierung einen Bericht, auch auf die Strecke Niebüll – Dagebüll bezogen, wie sie die beschleunigte Elektrifizierung der Marschbahn umsetze.

Staatssekretär von der Heide stellt dem Ausschuss einen schriftlichen Sachstandsbericht zu den Elektrifizierungsmaßnahmen an den Schienenstrecken der Westküste zu ([Umdruck 20/1530](#)). Darüber hinaus sei die Landesregierung gern bereit, in der Sitzung am 13. September 2023 vertieft über das Thema Elektrifizierung der Marschbahn zu berichten.

10. Schienenengpass Pinneberg – Elmshorn, S 4 West

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet um Auskunft, welches Modell die DB AG bezüglich des Ausbaus der S 4 West bis nach Elmshorn verfolge, da offenbar die Landesregierung wieder alle möglichen Varianten in Betracht ziehe. – Frau Plambeck führt aus, dass auf Basis der mit Schleswig-Holstein erzielten Verabredung die Abstimmung mit Hamburg erfolge. Ziel sei, die beiden Länder an einen Tisch mit der DB zu bekommen und sich für ein kluges Konzept zu entscheiden. Es gehe um die Entscheidung für Gleichstrom, Wechselstrom oder ein gemischtes System.

Abgeordneter Dr. Buchholz führt an, die Länderinteressen könnten durchaus unterschiedlich gelagert sein. Früher sei sich das Land Schleswig-Holstein mit der DB AG darin einig gewesen, dass die maximale Kapazität auf der Strecke das beste Modell sei. Danach stelle der viergleisige Ausbau mit vier Regionalgleisen bis nach Elmshorn, sowohl für die S-Bahn als auch für andere Zugverkehre, als optimale Lösung dar. Falls die DB AG sich nun für andere Lösungen offen zeige, so wie es bei der Landesregierung der Fall sei, bedeute dies veränderte Verhältnisse. – Frau Plambeck entgegnet, sie kenne entsprechenden Aussagen und könne diesbezüglich nichts bestätigen.

Staatssekretär von der Heide nennt die Einschätzung falsch, dass es in der Vergangenheit einen eindeutigen Plan gegeben habe, von dem sich die Landesregierung distanziert oder den sie geändert hätte. Die Herausforderung liege nach wie vor in der Verständigung mit Hamburg über die Ausgestaltung des dritten und vierten Gleises. Im Ausschuss sei diskutiert worden, dass die Planungsphasen 1 und 2 schon auf den Weg gebracht würden und dies unabhängig davon geschehe, wie die Gleise am Ende befahren würden. Dazu existiere ein engerer, neuartiger Austausch in einer Arbeitsgruppe, in der die NAH.SH vorgeschlagen habe, auf dem dritten und vierten Gleis keinen S-Bahnverkehr, sondern Regionalverkehr fahren zu lassen. Damit sehe die Landesregierung verschiedene Vorteile verbunden. Es werde an einer Lösung gearbeitet, die sich auch in die Fahrpläne in Hamburg eingliedern lasse.

11. Maßnahmen für mehr Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen

Frau Plambeck berichtet, allgemein stimme die DB sich mit der Landesregierung und dem Aufgabenträger zum Thema Sicherheit an Bahnhöfen ab. Die DB AG sei mit eigenen Sicherheitskräften und der Bundespolizei an den Bahnhöfen unterwegs. Im Bereich des ÖPNV werde

das Thema Sicherheit auf Basis der Verabredungen in den jeweiligen Verkehrsverträgen umgesetzt.

An den großen Standorten Kiel, Lübeck, Neumünster und Elmshorn habe „Station und Service“ weitere Kameraausrüstung vorgesehen. Unter der Regie der Bundespolizei seien in Kiel 43 Kameras aktivgeschaltet worden und am Lübecker Hauptbahnhof 36 Kameras probeweise in Betrieb. Für Neumünster seien 21 Kameras in Eigenregie von „Station und Service“ vorgesehen; die Anlage sei in Planung und werde voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 in die Umsetzung gehen. Ebenfalls Anfang 2024 sei vorgesehen, dass in Elmshorn 10 Kameras in Betrieb genommen würden.

„Station und Service“ bringe sich bei einem Runden Tisch der Landesregierung zur Verbesserung der Sicherheit aktiv ein. Dies geschehe auch vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit Brennpunkten. Die DB nehme die Zusammenarbeit zwischen staatlichen Institutionen und dem eigenen Sicherheitspersonal sehr wichtig. Sie diene klaren Verabredungen, welche die rechtlichen Zuständigkeiten rund um die Bahnhöfe berücksichtigten. Beispielsweise treffe die DB Verabredungen mit der Stadt Kiel über den Bahnhofsvorplatz am Hauptbahnhof.

Abgeordneter Dürbrook fragt nach, woran festzumachen sei, ob die Kameraüberwachung an Brennpunkten in Eigenregie oder durch die Bundespolizei statfinde. Zweitens interessiere ihn, ob über die genannten Bahnhöfe hinaus eine verstärkte Kameraüberwachung auch für weitere Bahnhöfe in Planung sei.

Frau Plambeck antwortet, dass die aktuelle Planung noch Elmshorn und Neumünster umfasse; darüber hinaus gehe die Planung im Moment nicht. Die Entscheidung, wo die Bundespolizei die Regie führe, werde in Abstimmung mit der Bundespolizei und je nachdem, wo sie ohnehin präsent sei, getroffen. Es gehe darum, dass, wenn Vorfälle beobachtet würden, sofort eingegriffen werde.

12. Bäderbahn Lübecker Bucht

Frau Plambeck verweist auf ein Moratorium aus dem vergangenen Jahr. Auf Initiative der Landesregierung habe die DB die Attraktivität des Systems Eisenbahn beziehungsweise Möglich-

keiten entlang der Lübecker Bucht für touristische Verkehre in den Blick genommen. Gemeinsam werde geschaut, inwiefern die Bäderbahn sich für touristische Verkehre erhalten ließe. Seitens der NAH.SH gebe es Ideen zur Anbindung des Nahverkehrs. Die Überlegungen würden auch aufgrund der rechtlichen Implikationen sehr sorgfältig gemeinsam mit dem Verkehrsministerium bewertet. Voraussichtlich werde es im Spätherbst 2023 eine Entscheidung geben. Frau Plambeck betont, dass bestehendes Planverfahren und bestehendes Planrecht für das Thema Hinterlandanbindung Fehmarnbelt davon nicht tangiert würden. Falls an dieser Stelle Maßnahmen ergriffen würden, erfolgten sie im Anschluss an die Hinterlandanbindung.

Abgeordneter Dr. Buchholz führt aus, ein zwischen DB AG und der Landesregierung Albig geschlossener Letter of Intent beinhalte, dass sich die Landesregierung verpflichte, auf der alten Bahntrasse keinen Nahverkehr mehr zu bestellen. Er fragt im Verlauf der Diskussion mehrmals, ob die DB AG bereit wäre, auf diesen Letter of Intent zu verzichten, und stellt dies als Grundvoraussetzung dafür dar, die Strecke wieder für den Nahverkehr zu nutzen.

Frau Plambeck stellt fest, dass die DB AG gemeinsam mit dem Verkehrsministerium und der Landesregierung Implikationen prüfe. Es sei aber nicht korrekt, dass zunächst der Letter of Intent aufgehoben werden müsste, um über die anderen Themen nachzudenken. Es werde zunächst auf die Möglichkeiten geschaut, die an der Stelle gegeben seien. Themen, die erforderlich wären, um den entsprechenden Rahmen zu schaffen, würden im Nachgang behandelt.

Herr Dr. Buchholz stellt fest, Frau Plambeck habe geäußert, dass Planfeststellungsverfahren für den Teilabschnitt 1.2 der Hinterlandanbindung dürfe sich nicht verzögern. Seines Erachtens sei eine Einbindung der Bäderbahn in dieses Konzept ohne Veränderung der Planung für die Hauptstrecke unmöglich. Es brauche eine Weiche und eine Weiche zurück sowie eine Planung auf Höhe der Gemeinde Scharbeutz. Er gehe davon aus, dass schnell Regelungen mit dem Kommunen gefunden werden müssten, um die Planungen auf der Hauptstrecke zeitlich nicht zu gefährden.

Frau Plambeck antwortet, um Verzögerungen auf der Hauptstrecke zu vermeiden, würden Aktivitäten rund um den Erhalt der Bäderbahn allenfalls nach 2029 denkbar. Gegebenenfalls würden kleinere Anpassungen notwendig, die aber nicht vor oder während der Umsetzung der Hinterlandanbindung realisiert würden.

Abgeordneter Dr. Buchholz besteht darauf, dass dies nicht möglich sei, da die Hauptstrecke tangiert werde: Ein bei Lübeck beginnendes Gleis werde verlegt und in eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke entlang der Autobahn verwandelt; es müsse auf diese Hauptstrecke gelangen und sie wieder verlassen. Die entsprechende Planung müsse der Gemeinde Scharbeutz vorgelegt werden, die sich Sorge, ein Wohngebiet in Scharbeutz könnte von zwei Gleisstrecken eingeschlossen werden. An diesem Punkt sei die Kommunikationspolitik auch des Staatssekretärs von der Heide schwierig gewesen, so Abgeordneter Dr. Buchholz.

Staatssekretär von der Heide betont, mit der Gemeinde Scharbeutz in einem intensiven Dialog zu sein. Sowohl das Raumordnungsverfahren als auch der Letter of Intent seien davon ausgegangen, dass die Strecke der Bäderbahn stillgelegt und schließlich entwidmet werden könne. Ausgangspunkt der aktuellen Debatte sei gewesen, dass es einen Bieter auf der Strecke gebe, was das Entwidmungsverfahren erschwere. Auch vor dem Hintergrund des Stichworts „Gemeinwohlorientierung im Bahnverkehr“ ergebe sich eine neue Lage, denn die betreffenden Bahnhöfe würden sehr stark frequentiert. Durch die veränderte Gesamtsituation stellten sich Fragen, wie die des Abgeordneten Dr. Buchholz nach der Anbindung des liegenbleibenden Streckenabschnitts an die Hauptstrecke. Der Staatssekretär skizziert, es gehe hauptsächlich um eine Weiche und die Eingleisung der Bäderbahn bei Ratekau. Es müsse keine umfangreiche Anbindungssituation in Haffkrug geschaffen werden. Denkbar sei, in einem zweiten Planungsschritt eine Anbindung bei Haffkrug zu ermöglichen. All dies sei aber nicht jetzt zu diskutieren, da der Sachverhalt gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Bund noch bis Herbst 2023 ergebnisoffen geprüft werde. Wichtig sei, dass nichts getan würde, das das Planfeststellungsverfahren für die Fehmarnbeltquerung gefährde oder verzögere.

Abgeordneter Dr. Buchholz versichert, dass allseits zur Kenntnis genommen worden sei, dass die Lage sich verändert habe. Vermutlich sei es angesichts der neuen Lage sogar klug, über eine Reaktivierung der Bäderbahn nachzudenken. Er verstehe nur nicht, warum nicht klar geäußert werde, ob die DB AG bereit sei, auf den Letter of Intent von damals zu verzichten. Dies sei eine Grundvoraussetzung für alle weiteren Überlegungen.

Abgeordneter Dr. Buchholz regt an, über eine Verlegung der Bäderbahnstrecke nachzudenken, sodass sie früher in die Hauptstrecke einmünden würde und keine zwei Gleisstränge durch Scharbeutz führten. Es handele sich um einfache Fragen, die frühzeitig beantwortet werden müssten. Ein ergebnisoffener Prüfprozess verunsichere die gesamte Region und die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister.

Abgeordnete Waldeck äußert, dass es sich um sehr erfreuliche Entwicklungen im Hinblick auf eine touristisch geprägte Region sei. Sie bittet darum darzustellen, was bis Ende Herbst 2023 in Gesprächen passieren werde. Für die Region sei Planungssicherheit stadtplanerisch wichtig.

Frau Plambeck betont noch einmal, dass die Herausforderung darin liege, mit der Prüfung die Planfeststellung und bisherige Raumordnung nicht zu gefährden. Es finde eine intensive juristische Bewertung dieses Themas statt. Es gehe darum, Konsens mit dem Verkehrsministerium herzustellen, um das Thema Wirtschaftlichkeit und die Bundesfinanzierung.

Abgeordneter Dürbrook plädiert erstens für rechtzeitige Gespräche. Er stellt heraus, dass das Projekt nur zum Erfolg geführt werden könnte, wenn vor Ort eine Akzeptanz dafür gegeben sei. Diese werde gerade beschädigt, indem keine klaren Aussagen getroffen würden, insbesondere bezüglich der Sorge, dass in Scharbeutz, speziell Haffkrug, eine Situation drohe, durch die ein Ortsteil abgeschnitten würde und sich zwischen zwei Gleisen wiederfände. Abgeordneter Dürbrook wirft der Landesregierung vor, „ein Stück weit dilettantisch“ zu handeln. Es bringe nichts, träfe im Herbst oder Spätherbst 2023 das Ergebnis vor Ort auf lauten Protest.

Zweitens betreffe die Kommunen vor Ort die Frage der Bahnhofsumfelder massiv, so Abgeordneter Dürbrook, weil sie in der Planung seien und eigentlich Gespräche über den Grundstückserwerb führen müssten. Insbesondere Scharbeutz fühle sich an diesem Punkt alleingelassen, weil unklar sei, wie es weitergehe, und der Zeitplan schon knapp bemessen sei.

Abgeordneter Knöfler fragt nach den gesetzlichen Möglichkeiten, nun, da es einen Bieter gebe, das Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren zu beenden. – Frau Plambeck verweist auf die juristische Auswertung, die bis Herbst 2023 statfinde. Teil dessen sei neben den planrechtlichen Themen im Kontext eines Planverfahrens auch das Entwidmungsverfahren.

Abgeordneter Dr. Buchholz argumentiert, das Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren laufe aufgrund des Letters of Intent. Würde dieser jetzt zurückgenommen, versetzte es das Land in die Lage, den Weiterbetrieb der Strecke anzumelden, und die DB könne das Stilllegungsverfahren aufheben. Aus seiner Sicht sei es richtig zuzulassen, dass das Land wieder Nahverkehre auf der Strecke bestelle. Ein mögliches Ziel sei, den Verkehr im Netz Ost von Hamburg durchgebunden bis Neustadt über die Bäderbahn zu führen.

Abgeordneter Dr. Buchholz fügt hinzu, er könne die Sicht nachvollziehen, die Planungshorizonte für die Hauptstrecke nicht gefährden zu wollen. In der Folge hätte aber, was er für unsinnig halte, die alte Bäderbahn in Scharbeutz und Haffkrug Haltepunkte mit ungefähr 300 Meter Entfernung zur Hauptstrecke. Eher sei anzuraten, die Haltepunkte in der Planung zusammenzuführen und den betroffenen Planfeststellungsabschnitt 1.2 entsprechend zu überarbeiten. In dieser Hinsicht wollten die betroffenen Kommunen in Gespräche einbezogen werden, um städtebaulich weiter planen zu können. Die signalisierte Ergebnisoffenheit der Landesregierung führe zu maximaler Verunsicherung in der Region.

Abgeordneter Vöge erkundigt sich, ob es angesichts der Diskussion über eine „Einfädelerung“ in Scharbeutz, ob es bis Neustadt beim bisherigen Gleisverlauf der Bäderbahn bliebe, würde sie weiterbetrieben. Demnach böge die Strecke wie bisher bei Ratekau ab und endete am Kopfbahnhof in Neustadt. Dass es erst ein Gleis in Ratekau Richtung Timmendorf gäbe, um dann wieder auf die neue Strecke zu fahren, sei ihm neu. Er bitte um Erläuterung.

Staatssekretär von der Heide erklärt, die verschiedenen Fragestellungen, die aufgeworfen worden seien, beschäftigten auch die Landesregierung im Rahmen der Kooperation mit der DB und dem Bund. Was Abgeordneter Dr. Buchholz zur Einfädelerung gesagt habe, sei richtig, entbinde die Landesregierung aber nicht von der genauen Prüfung aller Dimensionen. Er verstehe das Anliegen der Gemeinden, sofort eine möglichst klare Lageeinschätzung zu bekommen. Er nehme für sich in Anspruch, sie intensiv über den Prozess zu informieren. Allerdings seien die Fragestellungen nicht ad hoc zu beantworten, weshalb die Landesregierung sich die Zeit für eine fundierte juristische Prüfung ausbedinge. Analysen, etwa zum Kosten-Nutzen-Verhältnis, dauerten in der Regel sowieso mehrere Monate. Er nehme zur Kenntnis, dass die Gemeinden Unzufriedenheit artikulierten, doch tue die Landesregierung alles dafür, die Situation der Unsicherheit aufzuklären.

Am Ende werde anhand von Sachargumenten juristisch-technischer Art dargelegt werden, was der beste Weg sei. Er werde auch weiterhin sagen, dass es sich um einen ergebnisoffenen Prozess handele, so Staatssekretär von der Heide, denn das sei der Sachverhalt. Er hebe die gute Partnerschaft mit der DB hervor und die Chance, die darin liegen könnte, unter Umständen eine stündliche Zugverbindung zwischen Hamburg und Scharbeutz oder Timmendorfer Strand zu erreichen und damit eine wirkliche Verbesserung der Anbindung. Ob die Möglichkeit gegeben sei, werde im Moment ermittelt.

13. Ausbaustand Oberleitungsinseln im Akkumetz

Frau Plambeck fasst zusammen, die Oberleitungsinseln in Husum, Tönning und Heide seien kurz vor der Fertigstellung. Auch die Verlängerungen der bestehenden Oberleitungen liefen, um das Netz zwischen Kiel und Kiel-Hassee, in Bad Oldesloe und Büchen zu ermöglichen. Anfang 2024 würden die Voraussetzungen getroffen sein, um entsprechende Strecken – Bad St. Peter-Ording über Husum bis Kiel nach Flensburg sowie Büsum über Heide nach Neumünster und Bad Oldesloe – elektrisch zu fahren, ergänzt um die Themen Nord – Süd/Flensburg – Kiel – Büchen.

Frau Plambeck bestätigt dem Abgeordneten Dr. Buchholz, die Zeitpläne zur Errichtung aller Oberleitungsinseln und -verlängerungen würden eingehalten, sodass die neu angeschafften Akkuzüge ab Winter 2023 in Betrieb genommen werden könnten, was die Infrastruktur des Akkumetzes betreffe.

14. Hinterland Fehmarnbelt bis Hamburg (insbesondere Lärmschutz)

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet darum, den Planungsstand im Nachgang zur Sitzung so aufgelistet zu bekommen, dass von Hamburg über Lübeck und darüber hinaus für jeden Teilabschnitt bis zur Sundquerung und der Insel Fehmarn dargestellt werde, wann mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen sei und wann die Unterlagen planerisch fertig sein würden. Er fügt hinzu, die DB leiste sehr viel mehr kommunikative Arbeit in Bezug auf Lübeck-Puttgarden als für den südlichen Teil bis Hamburg.

Frau Plambeck sagt die Auflistung zu (siehe hierzu [Umdruck 20/1814](#)). Bezüglich der Kommunikation gebe sie dem Abgeordneten insofern recht, als eine Lücke zwischen dem Projekt S 4 Ost und dem Thema Lübeck bestehe.

Zum Aspekt Lärmschutz ergänzt Frau Plambeck, ein weiteres Projekt, das nicht im üblichen Fokus liege, sei die Ausbaustrecke Lübeck – Schwerin im Abschnitt Lübeck – Bad Kleinen. Diese werde, wenn die Feste Fehmarnbeltquerung fertig sein werde, ein hochrelevantes Thema gerade für die weiter südlich gehenden Verkehre sein.

15. Grenzüberschreitende Zugverbindungen im Flensburger Raum

Frau Plambeck berichtet, eine besondere Herausforderung liege darin, dass die IC3 der DSB (Danske Statsbaner) zum Jahresende ihre signaltechnische Zulassung für Deutschland verlören, weil eine Forderung des Infrastrukturbetreibers in Dänemark sei, dass alle Züge auf ETCS (European Train Control System) umgestellt würden. Damit verlören diese die Zulassung für das deutsche System. Es werde zurzeit intensiv mit den dänischen Kollegen über die Zulassung deutscher Waggons auf dänischer Seite diskutiert. Über den Ausgang des Verfahrens könne sie nichts sagen, so Frau Plambeck, da es nicht in der Hoheit der DB AG liege.

Abgeordnete Nitsch äußert, auch die Herausforderungen für den Nahverkehr beziehungsweise Regionalverbindungen seien vielfältig. Der Verkehrsvertrag zwischen NAH.SH und DSB gelte bis 2028. Über eine Kleine Anfrage habe der SSW in Erfahrung gebracht, dass für Dänemark potenziell taugliches Zugmaterial bestellt sei ([Drucksache 20/513](#)). Lösungen seien im Fernverkehr und bezüglich Anpassungen der Infrastrukturen nötig, damit am Ende nicht bis zu 80 Prozent der Verbindungen zwischen Flensburg und Dänemark fehlten. Ein anderer Strang, der technische Wechsel auf Fehmarn, werde später die Fehmarnbeltquerung betreffen. Die Frage sei, wie länderübergreifende Regionalverkehre und Fernverkehre zwischen Dänemark und Deutschland künftig betrieben und inwiefern zum Beispiel auch Beschaffungen gemeinsam organisiert werden könnten.

Frau Plambeck antwortet, dass das Standardzugsicherungssystem für die europäischen Korridore ETCS und dieses demgemäß für die Hinterlandanbindung vorgesehen sei. Die Nachrüstung auf dem Mittelast werde vor dem Hintergrund, dass ETCS nicht in die bestehenden Stellwerke eingebaut werden könne, erst später zu realisieren sein, da auch noch Züge fahren müssten. Auf dänischer Seite laufe im Fernverkehr eine Beschaffung von Fahrzeugen mit den nötigen Eigenschaften. Die Auslieferung sei für 2025 vorgesehen. Zum Nahverkehr könne sie nichts beitragen.

Staatssekretär von der Heide ergänzt, es gehe beim Regionalexpress 7 Hamburg – Flensburg um die Weiterführung bis nach Tinglev. Es werde Gespräche über die technischen Herausforderungen geben. Es gebe bereits erste Lösungsansätze und Ideen, was mit Dänemark vereinbart werden könnte. Er schlägt vor, sich im Ausschuss dazu im Laufe dieses Jahres einmal auszutauschen. Es bleibe noch Zeit, und die Landesregierung werde rechtzeitig darangehen, deutsch-dänische Grenzverkehre zu ermöglichen.

Abgeordnete Nitsch legt dar, die Antwort auf die Kleine Anfrage des SSW, [Drucksache 20/513](#) Bezug, beinhalte Ausführungen zur sogenannte Variante 2, die gemeinsam mit dem dänischen Verkehrsministerium erarbeitet worden sei. Die Strecke zu bedienen, wäre laut NAH.SH ab Ende 2027 möglich, aber die Zeit werde schon knapp. Sie fragt, ob die Landesregierung zusichern könne, dass alle bestehenden Verbindungen und Kapazitäten zwischen Flensburg und Tinglev beziehungsweise Padborg ab 2028 gehalten werden könnten. – Die Landesregierung gehe davon aus, versichert Staatssekretär von der Heide.

2. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH

vertraulicher [Umdruck 20/1311](#)

(nicht öffentlich und vertraulich gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 LV
und § 17 Absatz 2 GeschO)

Der Vorsitzende unterbricht die öffentliche Sitzung um 11:50 Uhr für einen nicht öffentlichen und vertraulichen Sitzungsteil.

**3. Vergabe zur Bereitstellung von Lokomotiven für das Netz West
(Marschbahn)**

vertraulicher [Umdruck 20/1347](#)

(nicht öffentlich und vertraulich gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 LV
und § 17 Absatz 2 GeschO)

Der Ausschuss berät den Tagesordnungspunkt in nicht öffentlicher und vertraulicher Sitzung.

Der Vorsitzende stellt die Öffentlichkeit um 12:05 Uhr wieder her.

4. Bericht der Landesregierung zu den Ausfällen und Verspätungen bei RB 84 und RE 83, sowie zum aktuellen Stand bei RB 76

Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)
[Umdruck 20/1423](#)

Abgeordneter Dürbrook begründet den Berichtsantrag damit, dass im März 2023 eine unerwartete Verschlechterung der Pünktlichkeit eingetreten und der Presse zu entnehmen gewesen sei, dass erixx Holstein kurzfristige Krankmeldungen als Ursache genannt habe. Er bitte um Auskunft, was die Landesregierung zur personellen Situation bei erixx wisse und was sich hinter der Presseinformation verberge, die sogenannte Vertragsklausel sei ausgerufen worden.

Staatssekretär von der Heide nennt einleitend die derzeitige Situation hinsichtlich Infrastruktur und Personal für die gesamte Branche „herausfordernd“. Die Landesregierung lege gegenüber den Betreibern hohen Wert auf Pünktlichkeit und zuverlässigen Verkehr und beobachte die Situation bei erixx genau. Seit Verspätungen mit der Betriebsaufnahme aufgetreten seien, befinde sie sich sowohl mit der Konzernleitung als auch mit erixx selbst in einem intensiven Austausch. Seitens NAH.SH finde dieser auf operativer Ebene täglich oder mehrmals täglich statt und seitens der Geschäftsführung wöchentlich. Das Verkehrsministerium, insbesondere er als Staatssekretär, bespreche sich regelmäßig mit der Geschäftsführung von erixx Holstein.

Staatssekretär von der Heide betont, dass erixx beim Thema Zugführerinnen und Zugführer bereits viele Lösungen bewirkt habe. Es stelle aber zum Beispiel auch die Bereitstellung von Zügen durch die Deutsche Bahn eine Herausforderung dar. Nach Schilderung von erixx würden nicht immer alle benötigten Züge ausreichend zur Verfügung gestellt. Auch Langsamfahrstellen auf der Strecke führten regelmäßig zu Verspätungen im System. Dennoch habe sich bis Mitte April 2023 die Situation kontinuierlich verbessert.

Seit Mitte April 2023 gebe es eine neue Entwicklung. Der Zugverkehr zwischen Kiel und Opendorf könne voraussichtlich nicht dauerhaft gewährleistet werden. Der zukünftige Einsatz von BEMU-Zügen auf der Strecke, wiewohl er langfristig zu einer deutlichen Verbesserung der Betriebssicherheit beitragen werde, verspäte sich durch die verzögerte Lieferung seitens Stadler. Sobald es zur Einführung der neuen Züge komme, müssten Zugführerinnen und Zugführer entsprechend geschult werden.

Die Landesregierung begleite erixx eng und ergreife alle vertraglichen Möglichkeiten, um pünktliche Verbindungen einzufordern. Darunter falle das Instrument der Vertragskrise im Sinne eines Tools, um die Situation zu verbessern. Wechselseitige Anschuldigungen nützten dagegen nichts. Die Landesregierung sei sehr bemüht, immer wieder gemeinsam mit erixx Lösungen herauszuarbeiten. Dies entbinde nicht davon, die Gespräche intensiv zu führen, und nur Züge, die führen, würden auch bezahlt.

Herr Blüm von erixx Holstein stellt sich als künftiger technischer Geschäftsführer des Unternehmens vor. Er sehe ganz klar die Themen und Probleme der Situation in Schleswig-Holstein. Es seien bereits Neustrukturierungen vorgenommen worden. Nach einer anfänglichen Fehleranalyse gelte es jetzt nach vorn zu schauen.

Als größtes Problem des Unternehmens benennt Herr Blüm die Personalsituation in allen Bereichen. Es sei schwierig, Menschen für Bereiche zu begeistern, in denen im Schichtdienst gearbeitet werde. Erstes Ziel des Unternehmens sei es, das Stammpersonal zu halten. Daneben gehe es darum neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen. Weiterhin würden Kurse und Lehrgänge angeboten, um Triebfahrzeugführerinnen und -führer oder auch Personal für die Kundenbetreuung auszubilden. Es sei eine langfristige Kraftanstrengung von Nöten. Das Wichtigste sei, den Betrieb so weit zu stabilisieren, dass die Züge – weitestgehend pünktlich – führen. Daran werde in enger Abstimmung mit der NAH.SH als Aufgabenträger gearbeitet.

Herr Blüm geht auf die Arbeitsweise des neuen Leiters Betrieb und dessen Netzwerk ein, über Zeitarbeitsfirmen nötigenfalls Triebfahrzeugführerinnen und -führer auszuleihen. Ziel sei, Zugausfälle infolge kurzfristiger Krankmeldungen zu vermeiden und Bereitschaftsdienste im Unternehmen zu haben.

Beim Thema Oppendorf sei das Unternehmen angesichts der Personalfluktuations zu mutig gewesen. Deshalb sei in Abstimmung mit der Landesregierung und der NAH.SH entschieden worden, den Zugverkehr Richtung Oppendorf erst einmal wieder zu stoppen, um Schichten freizusetzen. Wenngleich personalbedingte Zugausfälle sich niemals zu 100 Prozent ausschließen ließen, trete an der Stelle jetzt hoffentlich eine Stabilisierung ein.

Dass das Instrument der Vertragskrise zum Einsatz gekommen sei, sei verständlich, doch komme es für ihn als neuen Geschäftsführer zu unpassender Zeit. Die Vertragskrise löse, so

Herr Blüm, auch einen verstärkten internen Kommunikationsbedarf gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus. Die externe Kommunikation werde ebenfalls erschwert, was die Anwerbung neuen Personals betreffe.

Abschließend stellt Herr Blüm noch einmal die gemeinsamen Anstrengungen der Unternehmensleitung heraus, um eine Verbesserung der Situation zu erreichen.

Herr Volkmann, kaufmännischer Geschäftsführer von erixx, ergänzt zur Personalsituation, während 73 Triebfahrzeugführerinnen und -führer für den Betrieb benötigt würden, führen aktuell nur 66 Personen für das Unternehmen, darunter Leihtriebfahrzeugführer. Fünf Triebfahrzeugführer hätten das Unternehmen im April und Mai 2023 verlassen. Indem Anfang Mai 2023 der Verkehr Richtung Opendorf aufgenommen worden sei habe dies zusammengenommen mit Krankheitsfällen dazu geführt, dass es wieder vermehrt zu Zugausfällen gekommen sei. Vor allem, um Pendlerinnen und Pendlern auf der Relation Lübeck – Kiel einen stabilen Verkehr bieten zu können, sei der Verkehr Kiel – Opendorf in Abstimmung mit dem Staatssekretär und der NAH.SH vorerst wieder eingestellt worden.

Das Unternehmen sei weiter bemüht, weitere Triebfahrzeugführerinnen und -führer kurzfristig zu gewinnen, einerseits über bundesweite Anfragen bei Leihfirmen, andererseits mit Blick auf Schwestergesellschaften. Daneben werde weiter ausgebildet. 2023 seien zwei neue Ausbildungskurse begonnen worden. Bis Ende Mai, Anfang Juni des Jahres würden sechs Triebfahrzeugführer fertig ausgebildet beziehungsweise individuell geschult bei erixx anfangen. Sollten keine weiteren Fluktuationen auftreten, werde Anfang Juni der nötige Personalstand erreicht sein.

Herr Volkmann fügt hinzu, dass der Anteil an Leihfahrzeugführerinnen und -führern bei erixx derzeit bei 40 Prozent liege. Sie kosteten das Zweieinhalbfache im Vergleich zu eigenen Angestellten. Insofern sei auch aus wirtschaftlicher Sicht das Interesse des Unternehmens daran groß, eigenes Personal auszubilden oder fertig ausgebildetes Personal einzustellen.

Herr Burkhard Schulze von NAH.SH macht Ausführungen zum Instrument der Vertragskrise, das zur Kontrolle der Qualität des Unternehmens, um Probleme aufzudecken, neu eingeführt worden sei. Wichtig sei, dass die Vertragskrise ausgerufen worden sei, weil die formalen Voraussetzungen dafür im ersten Quartal erfüllt worden seien. Es habe sich also um keine Reaktion auf die kurzfristig entstandenen Ausfälle gehandelt. Erfüllt gewesen sei, dass die vom

Eisenbahnverkehrsunternehmen verantworteten Ausfälle in drei Monaten über fünf Prozent gelegen hätten.

Die erste Stufe der Vertragskrise sehe eine engere Berichtspflicht des Unternehmens vor, dass das Land eine unabhängige Qualitätsprüfung beauftragen könne, um einen eigenen Blick in das Unternehmen sowie Vorschläge zu erhalten, wie das Unternehmen das Problem abstellen könnte. Zudem gebe es eine erweiterte Einsicht in Jahresabschlüsse der Projektgesellschaft. Derzeit werde daran gearbeitet, die Qualitätsprüfung in die Wege zu leiten. Wohlgemerkt handele es sich um einen Rückblick. Sowohl die Anstrengungen von erixx, die erkennbar seien, als auch die allgemein schwierige Personalsituation seien hervorzuheben. Wichtig sei, dem Unternehmen den Raum zu geben, sich neu aufzustellen und die Krise aus eigener Kraft abzustellen.

Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutsche Bahn AG für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg bestätigt, dass das Thema Arbeitsmarkt eine wesentliche Herausforderung der Zukunft bilde. Davon seien alle Branchen mit Schichtdienstbetrieb betroffen. Perspektivisch werde wichtig sein, über eine seriöse Automatisierung und Bedarfsreduzierung nachzudenken. Die sogenannten Babyboomer gingen jetzt in Ruhestand und nachfolgende Jahrgänge seien nach Zahlen nur ungefähr halb so stark aufgestellt. So ergebe sich eine Lücke, die durch Zuwanderung nicht geschlossen werde. Das Thema beschäftige auch die Deutsche Bahn sehr und führe zu großen Anstrengungen, Personal zu gewinnen und zu binden.

Abgeordneter Kilian begrüßt, dass angesichts negativer Nachrichten offen kommuniziert werde. Er sehe es als Aufgabe von erixx Holstein, das Vertrauen von Fahrgästen wiederzugewinnen. Der Abgeordnete bemängelt die bisherige Kommunikation angesichts von Zugausfällen. Die Menschen fühlten sich alleingelassen. Fahrgastentschädigungen seien kurzzeitig erfolgt, aber auch schon wieder eingestellt worden. Nun gelte es für erixx, die Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner vom Betrieb des Unternehmens zu überzeugen.

Abgeordnete Waldeck fügt dem hinzu, dass der Kundendialog morgens deutlich nach Beginn der Betriebszeit starte, wenn die ersten Pendlerinnen und Pendler Ausfälle erlebten. Sie rege eine Telefonhotline an, die zu besetzen kein Problem des Fachkräftemangels sein sollte. Zudem würden Informationen, wenn Züge ausfielen, über den Navigator deutlich zu spät angezeigt, sodass sich die Leute mangels Informationen über mögliche Ausfälle nicht mehr zum Bahnsteig trauten. Eine Verbesserung an dieser Stelle sei besonders wichtig.

Abgeordnete Waldeck bemängelt ebenfalls, dass es derzeit keine Entschädigung mehr gebe. Das vorübergehende Entschädigungsverfahren sei ausgesprochen aufwendig gewesen. Sie hätte sich eine größere Kulanz erhofft, so die Abgeordnete.

Herr Volkmann erwidert, dass die Entschädigungsaktion aus Sicht des Unternehmens sehr gut gelaufen sei. Insgesamt hätten 2.500 Personen Entschädigung beantragt und bekommen. Dass entsprechende Nachweise von den Fahrgästen verlangt worden seien, betreffe im Wesentlichen Personen, die aus dem Gebiet des Hamburger Verkehrsverbunds gekommen seien, um sicherzustellen, dass die Fahrgäste tatsächlich auf der von erixx bedienten Relation pendelten. Nachfragen im Rahmen der Entschädigungsaktion seien auch beantwortet worden. Es sei mit einem Dienstleister zusammengearbeitet worden, und das Presseecho sei positiv ausgefallen.

Abgeordneter Dürbrook versetzt, dass er die bezüglich Dialog und Information zu den Ausfällen vorgebrachte Kritik schärfer formulieren wolle. Es handele sich nicht nur um eine Erwartung, sondern die dringende Forderung, dass das Unternehmen den Service an der Stelle verbessere und dass in dem Moment, in dem Züge ausfielen, auch der Kundendialog erreichbar sei. Hotlines müssten besetzt sein und Informationen rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Herr Volkmann führt aus, dass, sobald Zugausfälle zustande kämen, die einzelnen Informationssysteme durch die Leitstelle seitens erixx bespielt würden. Sogenannte Infomanager in der Leitstelle gäben die Informationen an die DB weiter, damit sie in den Navigator oder die Fahrgastinformationssysteme an den Bahnhöfen gelangten. Ebenso würden sie über das Internetportal von erixx für die Fahrgäste kenntlich gemacht. So hätten Letztere die Möglichkeit, sich auf verschiedenen Wegen zu informieren, ob ihr Zug fahre. Nur in Einzelfällen, etwa wenn sich ein Triebfahrzeugführer zu Schichtbeginn morgens kurzfristig krankmelde oder die Leitstelle erst spät Kenntnis davon erhalte, komme es vor, dass die Fahrgäste nicht informiert werden könnten. Grundsätzlich funktioniere die Fahrgastinformation, sodass über Ausfälle auch informiert werde.

Abgeordnete Waldeck äußert Verständnis für die Situation angesichts des Arbeitsmarktes und fragt, wie viele Lokführerinnen und Lokführer aus anderen Teilen Deutschlands aktuell in Schleswig-Holstein bei erixx beschäftigt seien, um den Betrieb aufrechtzuerhalten.

Herr Volkmann gibt an, dass circa 40 Prozent der Triebfahrzeugführerinnen und -führer Leihlokführer seien, die zumeist nicht aus Schleswig-Holstein kämen. Sie arbeiteten nach besonderen Arbeitsmodellen, indem sie acht oder neun Tage am Stück führen und dann entsprechend einen längeren Zeitraum frei hätten, bevor sie wieder bei erixx arbeiteten. Von den eigenen Lokführern kämen aktuell fünf innerhalb des Konzerns aus Süddeutschland, die eventuell in Schleswig-Holstein bleiben könnten.

Abgeordneter Dürbrook bittet um Erläuterung, wie die vom Staatssekretär angedeuteten Probleme hinsichtlich der Bereitstellung von Zügen gelöst werden sollten.

Herr Volkmann antwortet, dass die DB eine Transferflotte zur Verfügung stelle, um den Betrieb zu gewährleisten, bis die Fahrzeuge fertig gebaut seien beziehungsweise eine Zulassung hätten und auf den Strecken eingesetzt werden könnten. Die Transferflotte bestehe aus 25 Dieseltriebwagen, die zu Betriebsstart hätten übergeben werden sollen. Zunächst hätten 22 Wagen zur Verfügung gestanden; das dreiundzwanzigste Fahrzeug sei im Dezember 2022 und das vierundzwanzigste Fahrzeug im März 2023 hinzugekommen. Ein Triebwagen fehle noch und solle im Laufe des Jahres 2023 übergeben werden. Hintergrund sei gewesen, dass die Fahrzeuge Unfälle gehabt hätten und durch die DB erst hätten instandgesetzt werden müssen.

Herr Blüm ergänzt, dass durchaus ein Problem hinsichtlich der Bereitstellung von Zügen bestehe. Solange er dabei sei, hätten noch nie 25 Fahrzeuge zur Verfügung gestanden. Erixx stimme sich diesbezüglich mit der DB Regio ab. Es sei zugesagt worden, dass die benötigten Fahrzeuge zur Kieler Woche bereitstünden.

Frau Plambeck bestätigt, dass zum Fahrplanwechsel zwei Fahrzeuge noch nicht hätten übergeben werden können, weil aufgrund von Bahnübergangsunfällen Reparaturen notwendig gewesen seien. Allerdings sei ersichtlich gewesen, dass die bereits gelieferten Fahrzeuge nicht alle im Einsatz gewesen seien. Hier bestünden unterschiedliche Sichtweisen bezüglich der Ursachenbewertung. Die DB habe angeregt, das Thema gemeinsam zu klären, weil aus Sicht der DB das Thema der fehlenden Triebfahrzeuge das überlagernde Thema gewesen sei.

Abgeordneter Dürbrook erkundigt sich, in welchem Umfang Langsamfahrstellen auf der Strecke momentan zu Verspätungen führten. Diesbezüglich interessiere ihn auch eine Prognose für die nächsten Monate.

Herr Volkmann führt aus, es gebe auf dem Streckennetz „Los Ost“ des Öfteren Langsamfahrstellen, die aufgrund der Eingleisigkeit immer wieder zu Unpünktlichkeit führten. In den Wochen, in denen es keine Langsamfahrstellen gebe, erreiche erixx eine Pünktlichkeit von 92 bis 93 Prozent. In den Wochen, in denen Langsamfahrstellen vorlägen, sinke die Pünktlichkeit auf deutlich unter 90 Prozent. Laut einem Bericht der Deutschen Bahn komme es vor allem in der Region um Kiel infrastrukturbedingt zu großen Verspätungen.

Abgeordneter Dürbrook fragt, wann der Personalstand bei erixx erlauben werde, den Zugverkehr auf der Strecke Kiel – Opendorf wieder aufzunehmen.

Herr Blüm erklärt, das Thema Kiel – Opendorf werde erst erneut anzugehen sein, wenn das benötigte Personal im Bereich der Triebfahrzeugführerinnen und -führer tatsächlich zur Verfügung stehe. Das werde erst nach der Kieler Woche der Fall sein. Das Ziel sei, den benötigten Personalstand zum 1. Juli 2023 zu erreichen. Das hänge auch von der Inbetriebnahme der neuen Akkuflotte und der in diesem Zusammenhang nötigen Ausbildung ab. Dass die Firma Stadler die Zulassung verspätet eingereicht habe, habe Auswirkungen auf die Planung des Unternehmens, das nach einem Testbetrieb mit den ersten neuen Fahrzeugen schon im September 2023 in Betrieb hätte gehen wollen. An dieser Stelle werde eine Verzögerung eintreten, allerdings seien Ausbildungskapazitäten geblockt, und es gelte gemeinsam mit den Kollegen, die die Ausbildung durchführten, zu planen.

Abgeordnete Nitsch führt aus, dass sie eine kritische Sicht auf den aktuellen Umgang angesichts des Personalmangels, gerade auch in Hinblick auf den Einsatz teurer Leiharbeit und den Aspekt der Arbeitsbedingungen habe. Sie fragt die Landesregierung, ob perspektivisch alternative Lösungsansätze denkbar wären, um etwa Menschen aus dem Ruhestand in den Beruf zurückzuholen oder Wege in die Ausbildung zu bündeln.

Staatssekretär von der Heide versichert, die Landesregierung überlege, wie sie übergeordnet helfen könne. Diesbezüglich diskutierte Maßnahmen könnten der Situation aber nicht von heute auf morgen abhelfen. Die Zugführerausbildung dauere acht bis neun Monate. Hinzu komme die Einführung auf der jeweiligen Strecke und hinsichtlich des Fahrzeugs. Personal fehle sowohl im Zugverkehr als auch im Busverkehr und bezüglich anstehender großer Infrastrukturprojekte. Auch dafür würden Fachkräfte benötigt. Lösungsansätze lägen in der längeren Beschäftigung von Lokführerinnen und Lokführern im Rentenalter, der Schaffung von Ausbildungskapazitäten und vor allem in der vermehrten Kooperation mit dem Ausland. So bringe

die Landesregierung ein Welcome-Center auf den Weg. Dies sei der Grund, warum mit dem letzten Haushalt eine Förderlinie beschlossen worden sei und jetzt umgesetzt werde, wozu auch der Bereich des ÖPNV gehöre.

Herr Blüm stellt klar, dass die Leiharbeiterinnen und -arbeitnehmer bei erixx nach Tarifverträgen arbeiteten. Sie sähen längere Einsatzzeiten vor, um auch längere Freizeitabschnitte zu ermöglichen, da diese Beschäftigten nicht aus Schleswig-Holstein kämen. Für die eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regule der Tarifvertrag der GDL über das Jahr genau die Ruhetage und Einsatzpläne, wonach niemand eine Neun-Tage-Woche fahre. Zeitarbeit sei nicht die Wunschlösung von erixx, streicht Herr Blüm heraus. Das Unternehmen stehe aber einer Tendenz gegenüber, sich in Unternehmen ausbilden zu lassen, um dann zu einer Zeitarbeitsfirma zu wechseln. Die Zeitarbeitsfirmen bezahlten Zuschläge, die sie an ihre Kunden weitergäben. Gewissermaßen klauten sich die Unternehmen einander das Personal, da alle Eisenbahnverkehrsunternehmen derzeit den Druck hätten, die Leistungen gemäß Verkehrsverträgen zu erfüllen. Zum Beispiel beschäftige kein Unternehmen in Nordrhein-Westfalen weniger als 20 Prozent Leihtriebfahrzeugführerinnen und -führer. Es gebe diverse Initiativen – in Nordrhein-Westfalen etwa auch auf Landesebene –, um neue Ansätze der Personalrekrutierung zu finden.

Zum Stichwort gemeinsame Ausbildung bringt Herr Blüm vor, dass die Lehrgänge nicht vollzubekommen seien. Bei 15 Plätzen begönnen beispielsweise 9 oder 11 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, und auch dann gebe es noch eine gewisse Fluktuation. Hinsichtlich der Frage, welche Personengruppen noch in Ausbildung zu bringen wären, stellt Herr Blüm verbesserungsfähige Deutschkenntnisse unter Flüchtlingen, die an sich die technische Qualifikation mitbrächten, heraus; an der Stelle lasse sich noch ansetzen.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt, ob bei Übergabe des Netzes kurzfristig das Gespräch zwischen DB Regio und erixx hinsichtlich eines Mitarbeiterüberlassungsvertrages gesucht worden sei.

Herr Volkmann antwortet, dass einige Triebfahrzeugführer mit dem Ausscheiden der DB Regio beim „Los Ost“ zu erixx gekommen seien. 13 Personen hätten den Vertrag unterschrieben, von denen aber kurz vor Betriebsaufnahme vier wieder gekündigt hätten. Angesichts der Ausweitung des Taktes zwischen Hamburg und Lübeck habe die DB Regio mehr Triebfahrzeugpersonal gebraucht. Er verstehe, wenn die Belegschaft ihrem alten Unternehmen treu bleibe.

Bezüglich der Übernahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei er mit Herrn Reh von DB Regio im Austausch gewesen, so Herr Volkmann, der aber signalisiert habe, dass die DB Regio in dieser Hinsicht aktuell keine Kapazitäten habe.

Herr Blüm ergänzt, dazu, Arbeitsplätze attraktiv zu machen, gehöre auch die Ausschreibung. Er bringt das Thema Fahrgastbetreuung auf und dass es eine Regelung im Verkehrsvertrag gebe, wonach im Durchschnitt 30 Prozent der Züge begleitet werden müssten. Von 20 Uhr bis 5 Uhr morgens gelte eine Begleitquote von 100 Prozent. Daraus ergebe sich für die Dienste ein Anteil von fast zwei Drittel Spätschicht. Da sei eine attraktive Gestaltung der Arbeitsplätze schwierig. – Abgeordneter Dr. Buchholz kommentiert, dass diese Bedingung der Ausschreibung den Aspekt der Sicherheit bezweckt habe. Das Unternehmen habe die Ausschreibung gekannt und darauf geboten. –

Herr Blüm räumt dies ein, doch stünden gerade der Personalbereich und die Frage in Rede, wie ich attraktive Arbeitsplätze schaffen ließen. Dies gelinge unter diesen Bedingungen nicht.

5. Mitfinanzierung der dänischen Linie 110 (Sønderborg – Flensburg)

Antrag der Fraktion des SSW
[Drucksache 20/505](#)

(überwiesen am 16. Dezember 2022)

Hierzu [Umdrucke 20/871, 20/895, 20/935, 20/944, 20/1070, 20/1072, 20/1093, 20/1107, 20/1109, 20/1114, 20/1117, 20/1121](#)

Der Ausschuss verständigt sich entsprechend dem Vorschlag der Abgeordneten Nitsch darauf, den Punkt rechtzeitig vor der nächsten Haushaltsberatung wieder aufzurufen.

6. Finanzierung der Wehrtechnik verbessern

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/222](#)

Hierzu: [Umdrucke 20/253, 20/254, 20/263, 20/334, 20/335, 20/342,](#)
[20/346, 20/352, 20/354, 20/366, 20/369, 20/378,](#)
[20/416, 20/422, 20/893, 20/1004, 20/1053](#)

Auf Wunsch der CDU-Fraktion vertagt der Ausschuss die Beratung des Tagesordnungspunkts auf eine der nächsten Sitzungen.

7. **Neujustierung und gezielte Weiterentwicklung der Beziehungen des Landes Schleswig-Holstein zu China**

Antrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/411](#)

Neuausrichtung der China-Beziehungen

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/550](#)

(überwiesen am 15. Dezember 2022 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss** und den Europaausschuss)

Hierzu: [Umdrucke 20/831](#), [20/859](#), [20/1065](#), [20/1079](#), [20/1088](#),
[20/1105](#), [20/1108](#), [20/1112](#), [20/1125](#)

Abgeordnete Herdejürgen schlägt vor, die Vorlagen mit einem Fachgespräch in kleiner Expertenrunde zu beraten. Sie geht auf einzelne Anhörungsergebnisse ein. Beispielsweise habe es laut WTSH Probleme wegen der Coronapandemie gegeben, ansonsten könne aber weitergemacht werden wie zuvor. Das stelle sie nicht zufrieden und sei nicht in Einklang mit dem zu bringen, was andere Expertinnen und Experten in Sachen China an Hinweisen gegeben hätten. Es empfehle sich, auch zusammen mit der Landesregierung, noch einmal über die mittelfristige Strategie bezüglich des unterstützenden Engagements des Landes Schleswig-Holstein in China zu diskutieren.

Abgeordneter Kilian merkt an, dass die Bundesregierung sich bislang noch nicht auf eine Chinastrategie habe einigen könne. Unabhängig davon könne der Landtag eigene Positionen formulieren. Er rege an, den mitberatenden Europaausschuss zu dem Fachgespräch einzuladen oder es gemeinsam mit ihm durchzuführen.

Abgeordneter Dr. Buchholz wirft ein, dass es selbst innerhalb der CDU Schleswig-Holsteins unterschiedliche Auffassungen zur Frage der Chinabeziehungen gebe. Ihm liege daran, dass das Fachgespräch neben der Expertise von außerhalb tatsächlich auch die Landesregierung einbeziehe. Ihn interessiere, wie die zukünftige Ausrichtung der WTSH seitens des Wirtschaftsministeriums gesehen werde, wenn die EU über Derisking-Strategien im Verhältnis zu China nachdenke und darüber, andere südostasiatische Märkte anzusteuern, was mit den bisherigen Mitteln der WTSH so nicht möglich sei.

Einstimmig beschließt der Ausschuss die Durchführung eines Fachgesprächs unter Einbeziehung der Landesregierung. Der Vorsitzende möge sich bezüglich der näheren Ausgestaltung mit dem Europaausschussvorsitzenden abstimmen.

8. **Eine landesweit einheitliche Online-Praktikumsbörse aufbauen**

Antrag der Fraktion des SSW

[Drucksache 20/353](#)

Entwicklung einer Berufs- und Studienorientierungsapp vorantreiben

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/443](#)

(überwiesen am 24. November 2022 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss** und den Bildungsausschuss)

Hierzu [Umdrucke 20/558, 20/583, 20/592, 20/594, 20/598, 20/622, 20/632, 20/664, 20/673, 20/684, 20/687, 20/701, 20/703, 20/706, 20/709, 20/721, 20/729, 20/754, 20/765, 20/853](#)

Die Koalitionsfraktionen und die Fraktion des SSW kündigen an, zu einer gemeinsamen Beschlussvorlage für das Juni-Plenum kommen zu wollen.

Der Ausschuss vertagt die abschließende Beratung auf seine Sitzung am 7. Juni 2023.

9. Bericht des MEKUN über die Energieministerkonferenz (EnMK) vom 30. März 2023

Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur

Der Minister für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur, Minister Goldschmidt, berichtet, dass es nach vierjähriger Vorarbeit nun eine Energieministerkonferenz (EnMK) gebe, auf die die 16 Bundesländer gemeinsam auf die Energiewende hinarbeiten könnten. Die erste entsprechende Fachministerkonferenz habe vom 28. bis 30. März 2023 stattgefunden. Im Rahmen der EnMK würden Beschlüsse gefasst und unter anderem durch die digitale Bereitstellung als Download transparent gemacht. Als schleswig-holsteinischer Energiewendeminister werde er der EnMK 2024 vorsitzen.

Es habe Berichte des Bundes zum Netzausbau und zu energiepolitischen Vorhaben gegeben. Schleswig-Holstein sei mit zwei eigenen Beschlussvorschlägen aufgetreten. Erstens gehe es darum, das Programm „Bundesförderung für effiziente Wärmenetze“ für eine Koförderung durch die Länder zu öffnen. Dem Anliegen seien alle anderen Bundesländer gefolgt, sodass der Bund den Auftrag habe, die Realisierung einer Koförderung beihilferechtlich zu prüfen.

Der zweite Vorschlag aus Schleswig-Holstein betreffe das Thema Netzausbau und das Ziel von Planungen für ein Klimaneutralitätsnetz. Statt in Zehnjahreszeiträumen zu planen, liege erstmals ein Vorschlag für einen Netzentwicklungsplan nach Gelingen der Energiewende vor. Es wirke potenziell planungsbeschleunigend, die Energiewende und den dafür nötigen Infrastrukturaufbau vom Ende her zu denken. Der Bund sei aufgefordert worden, bei der nächsten EnMK im Herbst 2023 zu berichten, wie genau die Ausbauvorhaben aufeinander abgestimmt würden. Vor allen Dingen müsse der Bund die Koordinierung verschiedener parallel geführter Leitungsvorhaben mit unterschiedlichen Anfangs- und Endpunkten und unterschiedlichen Vorhabenträgern klären.

Daneben sei die energiewirtschaftliche Regulatorik ein großes Thema der EnMK gewesen, etwa Fragen der Gebotszonenkonfiguration und der Netzentgeltsystematik. Es sei gelungen einen einstimmigen Beschluss herbeizuführen, dass die Netzentgeltsystematik reformbedürftig sei. Die Frage der Gebotszonenkonfiguration werde im Kreis der Länder kontrovers diskutiert.

Die EnMK habe sich zu der Frage positioniert, ob es einen Energiestrompreis geben sollte, und darauf verständigt, dass dieser als Krisen- und Übergangsinstrument benötigt werde, um die Transformation zu erreichen. Es solle ihn solle aber nicht unkonditioniert geben, sondern nur für die energieintensiven Unternehmen, die erstens im internationalen Wettbewerb stünden und zweitens Beteiligung an der Transformation nachweisen könnten. Es solle keine Finanzierung des Status quo von Erdgasverbräuchen stattfinden. Inzwischen liege der Vorschlag des Bundesministers vor und gehe in ebendiese Richtung. Neben dem Transformationsstrompreis seien ihm, so Minister Goldschmidt, zwei weitere Elemente wichtig. Zum einen gehe es um eine Vereinfachung beim Thema Nutzen statt Abregeln im Hinblick auf den regionalen Strombezug in Regionen mit Stromüberschüssen. Zum anderen sei es wichtig, wie Unternehmen von Netzentgelten zu entlasten seien, wenn sie an regionale Stromerzeugungsanlagen Anschluss hätten.

Minister Goldschmidt fasst zusammen, dass die EnMK gute Beschlüsse gefasst habe, die in dem genannten Vorschlag des Bundeswirtschaftsministeriums gemündet seien.

10. **Übergreifende Kostenbetrachtung der Auswirkungen des Klimawandels in Schleswig-Holstein**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 20/414](#)

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

Hierzu: [Umdrucke 20/666](#), [20/667](#), [20/705](#), [20/736](#), [20/798](#), [20/826](#),
[20/875](#), [20/947](#), [20/952](#), [20/956](#), [20/959](#), [20/971](#),
[20/972](#), [20/977](#), [20/978](#), [20/979](#)

Der Minister für Klimaschutz, Minister Goldschmidt, erinnert daran, er habe im Landtagsplenum darauf hingewiesen, dass die Klimakrise in Schleswig-Holstein wie in anderen Bundesländern bereits greifbar werde und die Menschen unmittelbar davon betroffen seien (Plenarprotokoll 20/13). Angesichts von Starkregenereignissen stelle sich insbesondere in den südlichen Landesteilen die Frage, wie eine Anpassung des Wassermanagements zu finanzieren sei. Diese Diskussionen beträfen die Sicherheit von Leib und Leben, so wie es in Schleswig-Holstein seit Langem im Zusammenhang mit dem Küstenschutz bekannt sei. Zudem stünden hohe Sachwerte zur Diskussion.

Das Umweltministerium habe gemeinsam mit dem Innenministerium die Kampagne „WasserstarkSH“ auf den Weg gebracht, um noch einmal für die Gefahren, die von Hochwasser- und Starkregenereignissen ausgingen, zu sensibilisieren und Vorschläge zu machen, wie die Bevölkerung sich auch selbst besser schützen könne.

Es gebe sehr unterschiedliche Studien zur Frage nach den Kosten der Klimakrise. Dies zeigten auch die Rückmeldungen der Gutachterinnen und Gutachter, die gefragt worden seien, so Minister Goldschmidt. Beispielsweise gehe das DIW für Schleswig-Holstein von Kosten in Höhe von 1,8 Prozent der Bruttowertschöpfung im Jahr 2050 aus. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft habe taxiert, dass ein in Klimaschutzmaßnahmen investierter Euro fünf bis sechs Euro an Klimafolgegeschäden vermeide. Als einer der ersten Berichte habe der Stern-Report festgestellt, dass Klimaschutzmaßnahmen immer günstiger seien als Klimafolgenanpassungsmaßnahmen.

Zusammengefasst liege eine Vielzahl verschiedener Daten vor und die Studien enthielten große Unsicherheiten, da sie auf Annahmen beruhten. Deshalb liege die Priorität des Umwelt-

ministeriums auf der Frage, wie die Klimakrise einerseits durch Treibhausgasemissionsreduktion reduziert werden könne. Andererseits fokussiere sein Haus auf Anpassungsmaßnahmen zum Beispiel durch Küstenschutz, Sensibilisierung und ein verändertes Wassermanagement.

Minister Goldschmidt bringt vor, dass die Landesregierung gern davon absähe, weitere Studien mit weiteren langwierigen Diskussionen über Annahmen in Auftrag zu geben, und ins Tun kommen wolle. Er wolle die knappen, seinem Haus zur Verfügung stehenden Ressourcen für die Umsetzung von Klimaschutz und -anpassung ansetzen, nicht dafür, weitere Studien an Berater zu vergeben.

Abgeordnete Herdejürgen stellt fest, sie komme im Ergebnis zu einem anderen Schluss. Der Minister habe schon in der Landtagsdebatte auf die zahlreichen Studien hingewiesen, die ausreichend belegten, dass Investitionen in Klimaschutz mehr Sinn machten als Schadensbegleichung. Dennoch stelle sich die Frage, wie mutig Schleswig-Holstein mit Investitionen vorangehe, um vor Ort Klimaschutz zu betreiben. Deshalb habe die SPD ein Interesse daran, gezielt für dieses Bundesland, das durch seine besondere geografische Lage speziellen Herausforderungen begegne, konkrete Zahlen zu erhalten.

Die Anhörungsergebnisse zeigten, dass es nicht ausreiche, sich für Schleswig-Holstein auf Zahlen aus bundesweiten oder noch globaler gefassten Studien zu beziehen. Mit konkreten Zahlen für das Land wäre durchaus ein Erkenntnisgewinn zu erzielen, so Abgeordnete Herdejürgen. Aus ihrer Sicht sei es wichtig, zu der Verständigung zu kommen, dass es tatsächlich lohnenswert sei, in Klimaschutz zu investieren. Die Frage sei, wie große das Projekt angelegt werde und was das Ministerium konkret vorhabe. Sie bittet um eingehendere Ausführungen zum Klimaplan des Ministeriums und wie sich damit weiterarbeiten lasse.

Minister Goldschmidt trägt vor, der Klimaplan sehe vor, erst einmal das Jahr 2030 in den Fokus zu nehmen. Dafür existierten klare Vorgaben aus dem Bundesklimaschutzgesetz. Zusätzlich gebe es die Zielvorgabe, dass Schleswig-Holstein in allen Sektoren mehr machen müsse als der Bund. Das Land habe sich entsprechend dem Koalitionsvertrag vorgenommen, bis 2040 klimaneutral zu werden. Jedes Ministerium werde nachweisen müssen, mit welchen Maßnahmen die Sektorziele zu erreichen seien.

Im ersten Schritt werde es sich um Ressortstrategien handeln, die zum Sommer 2023 vorgestellt würden. Im zweiten Schritt würden die Ressortfahrpläne geprüft und zu einem gemeinsamen Klimaplan der Landesregierung zusammengeführt. Maßnahmen seien im Zuge dessen auch mit einem „Preisschild“ zu hinterlegen.

Einstimmig schließt sich der Ausschuss vorab dem Votum des federführenden Umwelt- und Agrarausschusses an.

11. 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](#)

Die Ausschussmitglieder beschließen einstimmig die Durchführung einer mündlichen Anhörung zu den Vorlagen. Der Ausschuss lädt den mitberatenden Umwelt- und Agrarausschuss ein, sich daran zu beteiligen.

12. a) Kein CCS in Schleswig-Holstein und deutschen Küstengewässern in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)

Antrag der Fraktionen von SSW und SPD
[Drucksache 20/615](#) (neu)

(überwiesen am 27. Januar 2023 an den **Umwelt- und Agrarausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

**b) Auftrag zur Durchführung einer Expertenanhörung:
Wissenschaftliche Erkenntnisse zu CCS berücksichtigen**

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 20/632](#)

(vom Landtag angenommen am 27. Januar 2023)

Hierzu [Umdrucke 20/903, 20/1139, 20/1146, 20/1159, 20/1167, 20/1176, 20/1188, 20/1197, 20/1210, 20/1211, 20/1212, 20/1214, 20/1219, 20/1220, 20/1223, 20/1224, 20/1225, 20/1226, 20/1229, 20/1231, 20/1236, 20/1239, 20/1243](#)

Der Ausschuss empfiehlt dem federführenden Umwelt- und Agrarausschuss einstimmig die Durchführung eines Fachgesprächs zu den Vorlagen, an dem er sich beteiligen wolle.

13. Nutzung von Recycling- und nachhaltigen Baustoffen stärken

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 20/374](#)

**Nutzung von Recyclingbaustoffen fördern und Recyclingcluster
für die
Bauwirtschaft im Land etablieren**

Alternativantrag der Fraktion des SSW
[Drucksache 20/526](#)

(überwiesen am 14. Dezember 2022)

Hierzu [Umdrucke 20/864, 20/892, 20/1071, 20/1106, 20/1122,](#)
[20/1137, 20/1138, 20/1147, 20/1149, 20/1152,](#)
[20/1157, 20/1158, 20/1194, 20/1260, 20/1299,](#)
[20/1395](#)

Die Ausschussmitglieder vertagen die Beratung der Vorlage auf eine der nächsten Sitzungen.

14. a) Betriebsrenten stärken – Ausnahmen vom Anpassungsverfahren streichen, damit das Leben bezahlbar bleibt

Antrag der Fraktion der SSW
[Drucksache 20/954](#)

b) Bundesratsinitiative für den armutsfesten Mindestlohn – damit das Leben bezahlbar bleibt!

Antrag der Fraktion des SSW
[Drucksache 20/955](#)

(überwiesen am 11. Mai 2023 an den **Sozialausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

– Verfahrensfragen –

Einstimmig beschließen die Ausschussmitglieder, sich dem Verfahren des federführenden Sozialausschusses anzuschließen.

15. Die Metropolregion innovativ und nachhaltig für eine gute Zukunft ausrichten

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 20/900](#)

(überwiesen am 12. Mai 2023 an den **Zusammenarbeitsausschuss**, den Innen- und Rechtsausschuss, den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss, den Bildungsausschuss und den Europaausschuss)

– Verfahrensfragen –

Der Ausschuss beschließt einstimmig, sich dem Verfahren des federführenden Zusammenarbeitsausschusses anzuschließen.

16. Information/Kennntnisnahme

[Umdruck 20/1343](#) – Beratungsoffensive Energieeffizienz, Mittelumsetzung Ukraine-Notkredit

[Umdruck 20/1357](#) – Mittelumsetzung Wasserstoffstrategie.SH

Die Ausschussmitglieder nehmen die aufgeführten Umdrucke zur Kenntnis.

17. Verschiedenes

Der Ausschuss beschließt einstimmig, dass die für den 30. August 2023 geplante Sitzung entfällt.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 13:30 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin