



# **Niederschrift**

## **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss**

20. Wahlperiode – 32. Sitzung

am Donnerstag, dem 23. Mai 2024,  
im Anschluss an die Vormittagssitzung des Plenums, ca. 13 Uhr,  
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender  
Andreas Hein (CDU)  
Lukas Kilian (CDU)  
Peer Knöfler (CDU)  
Patrick Pender (CDU)  
Rasmus Vöge (CDU)  
Lasse Petersdotter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Niclas Dürbrook (SPD), vertr. von Thomas Hölck  
Kianusch Stender (SPD)  
Dr. Bernd Buchholz (FDP)  
Sybilla Nitsch (SSW)

### **Weitere Abgeordnete**

Uta Wentzel (CDU)

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

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Gespräch mit dem Vorstand der DB Regio Schiene, Harm van Zijderveld, zur SPNV-Qualität und Maßnahmen der DB Regio im Rahmen der Qualitätsoffensive in Schleswig-Holstein</b>	<b>4</b>
	Vorschlag des Vorsitzenden Umdruck 20/3036	
<b>2.</b>	<b>Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein – ZUG.SH (ZUGSHG)</b>	<b>14</b>
	Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/2136	
<b>3.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>17</b>
<b>4.</b>	<b>Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungszeitengesetz – LöffZG)</b>	<b>18</b>
	Gesetzentwurf der Fraktion der FDP Drucksache 20/2133	

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 13:10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Auf Antrag des Abgeordneten Dr. Buchholz nimmt der Ausschuss den Gesetzentwurf der Fraktion der FDP zur Änderung des Gesetzes über die Ladenöffnungszeiten, [Drucksache 20/2133](#), auf die Tagesordnung. Der neue Tagesordnungspunkt 4 wird vor Punkt 3, „Verschiedenes“, behandelt. Im Übrigen wird die Tagesordnung wie in der Einladung ausgewiesen gebilligt.

**1. Gespräch mit dem Vorstand der DB Regio Schiene, Harm van Zijderveld, zur SPNV-Qualität und Maßnahmen der DB Regio im Rahmen der Qualitätsoffensive in Schleswig-Holstein**

Vorschlag des Vorsitzenden  
[Umdruck 20/3036](#)

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, begrüßt den Vorstand der DB Regio Schiene, Herrn van Zijderveld, und die neue Vorsitzende Regio Nord der DB Regio Schiene, Frau Berlin. Für die Bereitschaft, sich den Fragen der Ausschussmitglieder zu stellen, äußern die Fraktionen im Sitzungsverlauf ihren Dank.

Verkehrsstaatssekretär von der Heide berichtet, dass die Landesregierung vor der heutigen Sitzung ein sehr intensives Gespräch mit der DB Regio AG insbesondere über die Situation im Netz Mitte geführt habe. Dies sei notwendig, da große Herausforderungen angesichts von Verspätungen auf den entsprechenden Strecken bestünden. Die Landesregierung sei mit der Situation für die Fahrgäste unzufrieden und habe sehr klar adressiert, dass die Zuverlässigkeit des Regionalverkehrs nicht ihren Erwartungen entspreche. Die Gespräche mit der DB Regio seien davon geprägt, Lösungen zu definieren, um dahin zu kommen, dass der Vertrag erfüllt werde. Er sei zuversichtlich, dass sich an wesentlichen Punkten Veränderungen umsetzen ließen, die für die Fahrgäste zu mehr Zuverlässigkeit im Netz Mitte führten.

Nach einer kurzen persönlichen Vorstellung und Darstellung der Geschäftssegmente der DB Regio AG – Straße und Schiene – versichert Herr van Zijderveld, dass der Anspruch seines Unternehmens sei, verlässlicher Partner des Landes zu sein und die vertraglich vereinbarte Verkehrsleistung zu erbringen. Er räume ein, dass es aktuell zu Abweichungen komme. Der Fokus müsse auf einer stabilen Erbringung der Nahverkehrsleistungen liegen, besonders bei der Fahrzeugverfügbarkeit. Dies sei auch im Gespräch mit der Landesregierung ein Schwerpunkt gewesen.

Herr van Zijderveld entschuldigt sich aus aktuellem Anlass im Namen der DB Regio, dass Richtung Westerland am vergangenen Samstag drei Stunden lang keine Leistung habe angeboten werden können. Er führe das bei Bedarf gern weiter aus, doch handele es sich um ein hoffentlich einmaliges Ereignis im Kontext einer Baustelle.

Die DB Regio sei für die Zukunft bemüht, fährt Herr Zijderfeld fort, sich personell für eine Qualitätsoffensive mit Frau Berlin neu aufzustellen und sowohl die Fahrzeugverfügbarkeit, nachdem es in den letzten Jahren deutliche Abweichungen vom Verkehrsvertrag gegeben habe, als auch die Personalverfügbarkeit sicherzustellen. Bei den Lokführerinnen und -führern gebe es in der Region, obwohl der Arbeitsmarkt schwierig sei, aktuell einen Überbestand. Die DB Regio setze alles daran, dass es so bleibe. Dies betreffe auch Bemühungen zum Thema Ausbildung von Triebfahrzeugführerinnen und -führern in Kooperation mit dem Land. Als weitere Qualitätsmaßnahme legt Herr van Zijderveld dar, gemeinsam mit dem Land werde die DB Regio für über 40 Millionen Euro den Werkstandort Kiel ausbauen und die Fahrzeugflotte, die die Firma Alstom nach Schleswig-Holstein liefern werde, instandhalten.

Abschließend fasst Herr van Zijderveld noch einmal zusammen, dass die DB Regio sich der Situation bewusst sei, die vereinbarten Leistungen momentan nicht zufriedenstellend zu erbringen. Ziel sei, das in der zweiten Jahreshälfte 2024 signifikant zu verbessern.

Frau Nicole Berlin stellt sich noch einmal persönlich als neue Vorsitzende der Regio Nord seit April 2024 vor. Unterstützt von NAH.SH habe sie sich mit den Zahlen und Herausforderungen zur Erbringung der Verkehrsleistung in Schleswig-Holstein vertraut gemacht und begleite die sogenannte Qualitätsoffensive. Gemeinsam mit weiteren Partnern, der DB InfraGO und DB Fernverkehr, werde ermittelt, wo genau die Herausforderungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Blick auf die großen Baustellen und die Bedürfnisse der Fahrgäste lägen. Frau Berlin zählt als Handlungsfelder auf: erstens Fahrzeugverfügbarkeit, zweitens Reinigung, drittens Ersatzverkehr und viertens die Frage, wie die Maßnahmen zu operationalisieren seien.

Frau Berlin gibt ihren Eindruck wieder, gemeinsam auf einem sehr guten Weg zu sein, was die Vereinbarung betreffe. Jetzt müsse die DB Regio beweisen, die Maßnahmen auch umsetzen zu können.

Abgeordnete Waldeck betont, gerade in Schleswig-Holstein und insbesondere auf der Strecke zwischen Hamburg und Kiel bestehe eine „unfassbare“ Herausforderung. Die Menschen nähmen davon Abstand, auf der Strecke zu pendeln, so unzuverlässig führen die Züge. Für ein grundsätzliches Problem auf der Strecke RE 7/RE 70 halte sie, dass Folgezüge nach Ausfällen völlig überbesetzt unterwegs seien, sodass keine Sitzplätze gewährleistet seien. Deshalb erkundige sie sich nach Aufstockungen, gegebenenfalls zusätzlichen Triebwagen oder der Freigabe von Fernzügen.

Bezüglich der Aufstockung von Zügen geht Frau Berlin auf die aktuellen Gegebenheiten im Netz Mitte ein, in dem Doppelstockzüge (Dosto), mitunter ältere Fahrzeuge mit mehr Sitzplatzkapazität, eingesetzt würden, deren Innenraumqualität nicht immer den Ansprüchen genüge. Dies sei indessen die einzige Möglichkeit, die im Moment bestehe, um auszugleichen, dass die vereinbarte Baureihe ET 445 nicht eingesetzt werde. Das Unternehmen plane, die Fahrzeuge auf einen guten Stand zu bekommen, sodass, wenn Züge ausfielen, immerhin Sitzplätze geboten würden. Auf Nachfrage der Abgeordneten Waldeck stellt Frau Berlin klar, dass es nicht möglich sei, spontan zusätzliche Triebwagen zur Verfügung zu stellen. Ersatz sei nur in der vereinbarten Menge für den ET 445 verfügbar.

Abgeordnete Waldeck bittet um die Gesamtstatistik, wie viele Ausfälle spontan durch Probleme mit der Infrastruktur zustande kämen, wie viele durch Bauarbeiten und wie viele durch Personalmangel.

Frau Berlin nennt als Zahl für ganz Schleswig-Holstein selbst verursachter Ausfälle 0,6 Prozent im Verhältnis zu allen anderen Ausfällen. Diese Zahl sei gering; es handele sich um Triebfahrzeugführerausfälle. Probleme bestünden in der Regel dagegen mit Fahrzeugen.

Abgeordnete Waldeck äußert sich verwundert über die Aussage, dass ein Überbestand an Personal bei der DB Regio gegeben sei, da häufig gemeldet werde, Triebwagen führen nicht, weil kein Lokführer verfügbar sei. Von den Gewerkschaften habe sie bezüglich des Personalmangels die Fragen mitgegeben bekommen, ob versucht werde in Schleswig-Holstein zwischen den EVU dahin gehend zusammenzuarbeiten, einander tageweise Personal zur Verfügung zu stellen, statt Leihlokführerinnen und -lokführer zu buchen. Zum anderen habe sie es so verstanden, dass es innerhalb der DB verschiedene Abteilungen für verschiedene Strecken gebe, und es interessiere sie, wie Personal der einen Strecke auf der anderen Strecke eingesetzt werden könnte, um krankheitsbedingte Ausfälle zu kompensieren.

Frau Berlin antwortet, für die Verkehrsverträge seien im Unternehmen verschiedene Verkehrsvertragsmanager zuständig. Es gebe genügend Triebfahrzeugführerinnen und -führer in Schleswig-Holstein, doch bestehe immer das Problem, dass, auch wenn an einer Einsatzstelle Überbestand gegeben sei, für die andere Einsatzstelle kein Personal verfügbar sein könne, weil die Qualifikation baureihenscharf erfolge. Es werde in der Regel die Qualifikation von zwei Baureihen pro Mitarbeiter, das heißt eine Doppelqualifizierung, angestrebt. Schwierigkeiten bestünden genau darin, sich Lokführerinnen und Lokführer von anderen Unternehmen wie dem Fernverkehr oder Cargo auszuleihen, weil diese nicht über die nötigen Baureihenkenntnisse verfügten. Eine entsprechende Zusammenarbeit sei schwierig und immer mit einem sehr großen Qualifizierungs- und Dispositionsaufwand verbunden.

Auf eine Nachfrage der Abgeordneten Waldeck antwortet Frau Berlin, der Austausch von Personal von einer Einsatzstelle zur anderen innerhalb der DB Regio Schleswig-Holstein sei einfacher als zwischen verschiedenen Bahnkonzernen. Auch eine Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung sei bezüglich der Verschiebung von Personal notwendig, doch sei diese in der Regel einverstanden.

Abgeordnete Nitsch kritisiert die Situation im Nachverkehrsnetz der drei großen Landkreise und kreisfreien Stadt im Norden als sehr selten zuverlässig. Teilweise gelangten die Menschen überhaupt nicht Richtung Süden. Die von Herrn van Zijderveld geschilderte Situation vom vergangenen Samstag gen Westerland sei auch schon in Husum und an anderen Orten vorgekommen. Die Ereignisse der letzten Monate überschritten bisherige Erfahrungswerte der nördlichen Landkreise, die an sich bereits leidet seien.

Abgeordnete Nitsch äußert, zum Thema Ausbildung sei in der Zeitung zu lesen gewesen, diese zukünftig werde auch in Husum verortet. Sie bitte um Informationen, inwiefern die Ausbildung dezentral organisiert und zukünftig Personal rekrutiert werde. – Frau Berlin antwortet der Eisenbahn Campus sei Bestandteil des Netzes West. Die Deutsche Bahn bildet dieses Jahr 500 neue Kolleginnen und Kollegen in Schleswig-Holstein aus, davon 85 Auszubildende. Die Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleister sei für die DB, die bereits große Expertise bei der Akquisition neuen Personals mitbringe, völlig neu. Auf dem Eisenbahn Campus solle die theoretische Ausbildung geleistet werden, worauf die DB Regio die praktische Ausbildung durch elfmonatigen Einsatz auf den Zügen übernehme. Die Qualifizierung erfolge auch bisher bereits dezentral, also nicht nur in Frankfurt, sondern in Hamburg, in Kiel und zukünftig

also auch in Husum. Die Triebfahrzeugführerinnen und -führer erwürben ihre Baureihenkenntnisse dort, wo sie eingesetzt würden.

Auf die Frage der Abgeordneten Nitsch nach den Arbeitsbedingungen für Lokführerinnen und Lokführer und der Altersstruktur auf der Marschbahn antwortet Frau Berlin, die Lokführerinnen und -führer würden in der Regel achteinhalb Stunden am Triebzug eingesetzt. Die regelmäßige Arbeitszeit werde teilweise durch Störungen überschritten, was zu den Meldungen führe, dass ein Lokführer fehle; er müsse dann die Ruhezeit einhalten und es müsse Personal aus der Bereitschaft zugeführt werden. Zur Altersstruktur führt Frau Berlin aus, dass die DB Regio wie andere Unternehmen auch in den nächsten zehn Jahren wirklich viel ausbilden müsse. Die DB Regio insgesamt bilde jährlich circa 1.000 Lokführerinnen und -führer aus, was kaum auf Fluktuation, sondern hauptsächlich auf den demografischen Wandel zurückzuführen sei.

Herr van Zijderveld ergänzt, dass das Unternehmen zudem auf eine neue Generation treffe, die das Thema Work-Life-Balance anders als die „Eisenbahner alter Schule“ auffasse. Es werde versucht, den neuen Kolleginnen und Kollegen entweder mehrere freie Tage im Monat oder ein freies Wochenende zu bieten. Auch die Mitwettbewerber treffe es, dass durch die Tarifverträge der Personalbedarf noch einmal deutlich ansteige, weil ein Zusatzbedarf durch die 35-Stunden-Woche entstehe. Das alles verursache Kosten und einen hohen Ausbildungsbedarf. Die Notwendigkeit zur dezentralen Ausbildung erkläre sich auch über die unterschiedlichen Arbeitsmärkte. Schon innerhalb Schleswig-Holstein gebe es an der Stelle Unterschiede, und es sei wichtig, eine Perspektive und Ausbildung vor Ort zu bieten und die örtlichen Baureihen- und Streckenkenntnisse zu vermitteln. Insgesamt sei das Thema „Nähe zu den Menschen“, aber auch zu den jeweiligen unterschiedlichen Arbeitsmärkten essenziell für das Unternehmen, um geeignetes Personal zu gewinnen.

Abgeordneter Kilian bemängelt die Art der Leistungserbringung durch die DB Regio in Schleswig-Holstein. Seit 2017, als er Abgeordneter im Schleswig-Holsteinischen Landtag geworden sei, habe sich ihm nicht vermittelt, dass angesichts von Problemen, die es laufend gegeben habe, die Prioritäten zugunsten der Lage in Norddeutschland verschoben worden seien. Er befürchte, dass die Menschen Abstand davon nähmen, mit der Bahn zu fahren. Schleswig-Holstein müsse konzernübergreifend, etwa auch bei Station & Service, oben auf der Prioritätenliste des Unternehmens erscheinen.

Abgeordneter Kilian fährt fort, dass in seinem Wahlkreis im Hamburger Rand eine mangelnde Sauberkeit der Züge und Stationen ein großes Thema sei. Er fordere ein, dass Meldungen über Verunreinigungen per App mit Foto erfolgen können und unmittelbar zur Beseitigung der beanstandeten Zustände führen müssten. An dieser Stelle empfehle sich innerhalb des Unternehmens eine einheitliche Kommunikation, die es den Menschen leichtmache, solche Probleme zu melden, die dann auch schnell und wahrnehmbar abzustellen seien.

Herr van Zijderveld bittet, seine Teilnahme am Ausschuss als Signal dafür zu werten, dass die DB Regio das Bundesland Schleswig-Holstein ernst nehme. Die meisten Probleme würden allerdings vor Ort gelöst: Die Werkstatt, die Züge und die Mitarbeitenden seien in Schleswig-Holstein, weshalb er die Kolleginnen und Kollegen vor Ort in die Pflicht nehme, die Probleme zu lösen, sie aber natürlich unterstütze, wo es notwendig sei.

Herr van Zijderveld setzt dem Eindruck, die Bahn verliere viele Reisende, entgegen, dass die Nachfrage in den Netzen West und Mitte gegenüber dem Vergleichszeitraum im Vorjahr um 22 Prozent beziehungsweise über 30 Prozent gewachsen sei; die DB Regio befördere entsprechend mehr Reisende als im Vorjahreszeitraum. Dennoch sei die Frage nach der Qualität gerechtfertigt, insbesondere was die Sauberkeit angehe. Die Nachfrage sei speziell durch das Deutschlandticket enorm gestiegen. Das Unternehmen komme aktuell nicht an jeder Stelle entsprechend hinterher. Er unterstütze es, wenn Fotos zur Sauberkeit übermittelt würden – Stichwort „Qualitäts-Chat“ –, um schnelle Verbesserungen zu erzielen, weil verdreckte Züge völlig inakzeptabel seien. Zugleich gibt Herr van Zijderveld zu Bedenken, dass es eine „Herzensangelegenheit“ der Bahn sei im Sinne der Teilhabe alle Menschen zu befördern, die über eine Fahrkarte verfügten. Entsprechend sei unter Bahnreisenden auch zu finden, was Deutschland an Unterschiedlichkeit zu bieten habe.

Zur Infrastruktursituation, die in Deutschland schwierig sei, führt Herr van Zijderveld aus, dass die DB Regio nicht eben verantwortlich, aber in einer sehr schwierigen Situation sei. Er persönlich lobe das Bundesverkehrsministerium dafür, sich des Themas endlich anzunehmen und die Mittel für die Infrastruktur zu erhöhen. Die größere Anzahl an Baustellen führten indessen zu Ausfällen und Überbesetzungen, indem Kapazitäten eingeschränkt werden müssten. Bei zusätzlichen betrieblichen Ausfällen entstehe genau die Situation, die es zu vermeiden gelte. Dennoch sei aufgrund baulich bedingter Einschränkungen während der nächsten Jahre zu

erwarten, dass die Schwierigkeiten sich noch verstärkten. Die Zumutung, die dies für Reisende, aber auch sein Unternehmen bedeute, stehe die Notwendigkeit der Modernisierung des Systems und von Zukunftsinvestitionen gegenüber.

Abgeordneter Dr. Buchholz unterstützt den Eindruck des Abgeordnete Kilian, dass seit 2017 die DB Regio immer in ähnlicher Weise wie heute Bemühungen versprochen habe, die Situation sich im Ergebnis aber verschlechtert habe. Im Herbst 2022, als er selbst noch Verkehrsminister gewesen sei, habe die Landesregierung auf der Marschbahn angesichts einer Pünktlichkeitsquote von 75 bis 80 Prozent Sanktionszahlungen verhängt. Im Oktober und November 2023 seien im Netz Mitte – RE 70, Kiel–Hamburg – Pünktlichkeiten von 37 Prozent gefahren worden, während 98 Prozent vertraglich geschuldet seien. Die Pünktlichkeitsquote im Netz Mitte habe im Jahresdurchschnitt unter 70 Prozent gelegen. Von Qualität und Verlässlichkeit könne da keine Rede mehr sein. Er begrüße die personelle Neuaufstellung, aber jetzt müsse auch etwas passieren. Der Verkehrsminister habe schon im vergangenen Dezember gemeinsam mit dem damaligen Vorsitzenden DB Regio Nord Schiene eine Qualitätsoffensive ausgerufen, ohne dass Änderungen bei der Pünktlichkeit und Ausfallstatistik im ersten Quartal 2024 erkennbar geworden seien.

Abgeordneter Dr. Buchholz schließt sich dem Wunsch der Abgeordneten Waldeck um genauere Darlegung der derzeitigen Qualität und Gründe für Zugausfälle an, möglichst auf die einzelnen Netze bezogen, damit sich ein Erfolg der Qualitätsoffensive, zum Beispiel im Herbst 2024, bemessen ließe. Er gehe davon aus, dass in der Gesamtstatistik fahrzeug- und EVU-bedingte Ausfallursachen bei über zehn Prozent, baubedingte Ausfälle bei sieben bis acht Prozent lägen. Es sei nicht zu erwarten, dass die vertraglich geschuldete Pünktlichkeit angesichts der kommenden Bausituation eingehalten werden könne. Gerade dann gelte es aber zu definieren, wann die Qualitätsoffensive als erfolgreich gelten könne.

Abgeordneter Dr. Buchholz fügt die Anmerkung hinzu, dass hinsichtlich Fahrzeugqualität und Sauberkeit in der Statistik regelmäßig auffalle, dass das Netz Mitte und Netz West negativ herausstächen. Es könne der Eindruck entstehen, dass durch die in den Vergaben verlorenen Netze das Engagement für wirklich gute Qualität in den noch bestehenden Netzen zu wünschen übrig lasse. Diesem Eindruck gelte es im nächsten halben oder Dreivierteljahr mit greifbaren Ergebnissen entgegenzutreten.

Herr van Zijderveld gibt zu Bedenken, dass die EVU bei der Pünktlichkeit nur beschränkt Einfluss nehmen könnten. Diese hänge hauptsächlich mit der Infrastruktur zusammen. Bezüglich der Fahrzeugverfügbarkeit sei die DB Regio 2024 bereits besser geworden und habe vor, sie bis zum Jahresende zu stabilisieren. Eine Qualitätsmessung über die NAH.SH habe für das erste Quartal ergeben, dass zumindest im Netz West und im Netz ENO deutliche Verbesserungen der Fahrzeugverfügbarkeit und Sauberkeit erzielt worden seien. Im Netz Mitte sei die Sauberkeit der Züge in der ersten Messung des Quartals hingegen gegenüber dem vorigen Quartal sogar schlechter geworden. Da gelte es nachzusteuern.

Dr. Buchholz äußert sich irritiert: Die EVU schuldeten laut Verkehrsverträgen Pünktlichkeiten und dürften diesbezügliche Probleme nicht allein auf die Infrastruktur schieben oder entsprechende Verträge nicht schließen. Er erwarte eine Ansage, dass trotz Baumaßnahmen Pünktlichkeitswerte dauerhaft oberhalb von 85 Prozent zu erbringen seien.

Herr van Zijderveld besteht darauf, der Hebel liege nicht beim EVU. Die Situation der Infrastruktur und der Verfügbarkeiten habe sich gegenüber der Zeit, als die Verträge geschlossen worden seien, deutlich verändert. Er werde keine Versprechungen hinsichtlich der Pünktlichkeit machen, die sich nicht einhalten ließen. Es habe sich tatsächlich eine Verschlechterung ergeben, für die Pönale gezahlt werde und die er nicht schönreden wolle. Allerdings konzentriere sich die Antwort auf die Frage, was die DB Regio zur verbesserten Pünktlichkeit beitragen könne, auf das Thema Fahrzeugverfügbarkeit. Hinzu komme das Thema Fahrzeugstörungen und dessen Einfluss auf die Pünktlichkeit. Hauptsächlich mache sich aber die verschlechterte Infrastruktur bemerkbar.

Abgeordnete Waldeck äußert, eher als das Vorhandensein von Baustellen halte sie Spontanausfälle und schlechte Fahrplanführung bei den Baustellen für das Problem. Für beide Bereiche müssten sich, so Abgeordnete Waldeck, Verbesserungen bewirken lassen. Sie schlage als kleine Maßnahme zum Beispiel vor, die allgemeine Freigabe der 1. Klasse für definierte Zeiträume, in denen Züge geplant ausfielen, zu regeln oder auch Fernverkehrszüge zur Nutzung freizugeben.

Frau Berlin äußert Bedenken, da Fahrgästen, die für die 1. Klasse zahlten, nicht vermittelbar wäre, wenn der erworbene Vorteil von mehr Komfort und Ruhe störungsbedingt wegfiere. Der Fernverkehr sei, wenn er nicht selbst mit überfüllten Zügen unterwegs sei, in der Regel bereit, die Züge spontan für Regionalverkehrskunden zu öffnen. Frau Berlin antwortet, letzteres zu

entscheiden, liege nicht bei der DB Regio. Es stehe dem Land frei, einen Vertrag mit der DB Fernverkehr AG zu schließen, um grundsätzlich zu regeln, wann die Möglichkeit bestünde, mit einem Nahverkehrsticket den Fernverkehr zu nutzen.

Abgeordnete Waldeck bittet noch einmal darum, ob die DB Regio nachreichen könne, mit welchen Begründungen Ausfälle zustande gekommen seien (Prozentanteile nach Ausfallursache). Statistisch lasse sich für die DB Regio insgesamt, nicht für das Netz Mitte im Einzelnen nachvollziehen, dass relevante Anteile auf die Kategorien EVU/Fahrzeuge und EVU/verkehrliche Durchführung entfielen. Was davon auf den Faktor Personal zurückzuführen sei, sei so nicht erkennbar, aber interessant dafür, worauf politisch der Fokus zu legen sei.

Frau Berlin stellt dem Ausschuss in Aussicht, die gewünschten Zahlen nachzuliefern. Zum Thema Pünktlichkeit und Baustellen fügt sie hinzu, alle Beteiligten lernten aktuell miteinander. Das Netz Mitte sei sehr beansprucht durch Baustellen, und es sei klar, dass die Vertragsziele in der jetzigen Situation nicht zu erreichen seien. Es gehe darum, dass Unpünktlichkeiten verursachende Baustellen durch diverse Maßnahmen handelbarer würden, etwa Ersatzverkehr und zuverlässige Kundeninformation. Die DB Regio werde alles für einen stabilen Betrieb – verbesserte Pünktlichkeit bei der Bereitstellung, Haltezeit und Abfahrt am Bahnhof – tun, unterliege aber der Qualität der Infrastruktur.

Abgeordneter Pender macht aufgrund eigener regelmäßiger Reiseerfahrungen auf der Linie RE 7 beziehungsweise RE 70 zwischen Hamburg und Kiel Ausführungen zur Fahrgastzufriedenheit. Der Frust angesichts häufiger Verspätungen sei groß und beispielsweise sehr unterschiedlich, wie genau Verspätungen digital angezeigt würden oder auch ob Züge über ausreichend Steckdosen verfügten. Zusammenfassend interessiere ihn, ob es Marktstudien zum Thema User Experience gebe, wie also der Kunde die Qualität des Bahnverkehrs im Einzelnen wahrnehme.

Herr van Zijderveld antwortet, er nehme die Frage nach Kundenbefragungen und ob entsprechende Ergebnisse zur Verfügung gestellt werden könnten mit. Die Fahrzeugausstattung hänge davon ab, wie die Züge bestellt worden seien. Er geht näher auf die Implementierung der Nahverkehrsmobilität in die App DB Navigator ein, die aktuell vollzogen werde. Die Algorithmen, die der Navigator zur Anzeige der Pünktlichkeiten für den Nahverkehr und den Fernverkehr verwende, seien die gleichen. Rückmeldungen im Bereich User Experience seien in

der App momentan nicht vorgesehen und die Möglichkeit gegebenenfalls einmal zu prüfen. Schon heute ließen sich Fahrgastrechte über die App geltend machen.

Herr van Zijderveld geht noch näher auf das Thema Kundeninformation und die Priorisierung einzelner Meldungen aufgrund der Baustellenvolumina je nach Art der Störung und ein. Die Kundeninformation sei zu verbessern; das sei ebenfalls ein Punkt im Gespräch mit der Landesregierung gewesen.

Abgeordnete Wentzel schildert ihren Eindruck aus persönlicher Erfahrung, dass auf der Strecke zwischen Flensburg und Hamburg mit so erheblichen Verspätungen zu rechnen sei, dass es kaum mehr möglich sei zu pendeln und nur der Umstieg aufs Auto bleibe. Sie bitte darum, Hinweise dieser Art ernst zu nehmen, damit der Norden nicht abgehängt werde, und unterstreicht noch einmal die Wichtigkeit der Verlässlichkeit und Sauberkeit der Züge.

Herr van Zijderveld drückt erneut seine Betroffenheit über die Zustände aus, die hier zur Sprache kämen, hebt aber auch noch einmal hervor, dass die Nachfrage nach den Bahnangeboten zuletzt extrem gestiegen sei. Eventuell verließen Menschen aus Zuverlässigkeitsgründen das System, aber es gebe auch extrem viele, die die Vorteile nutzten, zum Beispiel, dass sich die Reisezeit anders als beim Autofahren sinnvoll nutzen lasse. Nichtsdestoweniger nehme er die Hinweise aus dem Ausschuss sehr ernst und bedanke sich dafür.

Der Vorsitzende merkt an, besonders hinsichtlich der Kundenzufriedenheit sei „Luft nach oben“, und es stehe zu hoffen, dass die SPNV-Qualität sich gemeinsam werde steigern lassen.

## 2. Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein – ZUG.SH (ZUGSHG)

Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/2136](#)

(wird voraussichtlich im Mai-Plenum überwiesen)

hierzu: [Unterrichtung 20/151](#), vertrauliche [Umdrucke 20/2750](#),  
[20/3195](#)

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass der Gesetzentwurf der Fraktion der FDP, [Drucksache 20/2136](#), am 22. Mai 2024 federführend dem Finanzausschuss und mitberatend dem Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss überwiesen worden sei. Der Finanzausschuss habe sich dem Verfahren des Wirtschaftsausschusses vorab angeschlossen und der Finanzausschussvorsitzende darum gebeten, der Wirtschaftsausschuss möge das Verfahren durchführen. Abgeordneter Kilian beantragt die Durchführung einer mündlichen Anhörung am 5. Juni 2024. – Abgeordnete Waldeck schließt sich dem an, schlägt aber vor, ein Fachgespräch zu führen, um den Anzuhörenden einen Austausch auch untereinander zu ermöglichen. Ihr gehe es zum Beispiel um die Vergleichbarkeit zu Erfahrungswerten aus anderen Ländern wie Berlin oder Baden-Württemberg.

Abgeordneter Dr. Buchholz erklärt sich mit dem Verfahrensvorschlag einverstanden und beantragt zusätzlich, schriftliche Stellungnahmen einzuholen. Insbesondere erbitte er eine schriftliche Stellungnahme des Landesrechnungshofs zur Gründung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge. Bisher habe der Landesrechnungshof sich zurückhaltend zu dem Vorhaben geäußert. Zweitens bitte er um Vorlagen des Gutachtens von Herrn Nebendahl zum Thema „Umgehung der Schuldenbremse“. Drittens erwarte er außer dem nun vorliegenden Entwurf einer Satzung der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Schleswig-Holstein, [Umdruck 20/3232](#), die Vorlage eines Wirtschaftsplans, ohne den er dem Vorhaben der Einrichtung einer Anstalt öffentlichen Rechts keinesfalls zustimmen könne. Im Übrigen bitte er um die Unterlagen bis zur Sitzung am 5. Juni und schlage vor, die Stellungnahmen mit verkürzter Frist zu diesem Datum zu erbitten. Abgeordneter Dr. Buchholz fügt hinzu, er verstehe die Eilbedürftigkeit zu diesem Thema, sei aber nicht bereit, ein parlamentarisches Verfahren mit der „heißen Nadel“ zu stricken, nur um einen Einzelfall mit abgemildertem Schadensrisiko herzustellen. Viele der bisher im Zusammenhang mit der Beratung zur Verfügung gestellten Dokumente seien als

vertraulich eingestuft. Dies sei für einen transparenten Gesetzgebungsprozess nicht in Ordnung. Er bitte das Wirtschaftsministerium zu prüfen, welche Dokumente öffentlich behandelt werden dürften.

Staatssekretär von der Heide weist darauf hin, dass die Eilbedürftigkeit auch daraus herzuleiten sei, dass in der 19. Wahlperiode Verträge abgeschlossen worden seien, die das Zahlungsziel Februar 2025 vorsähen. Die Landesregierung bemühe sich, diese Verträge zu erfüllen. Im Übrigen sei sein Eindruck, dass die Ausschüsse intensiv daran mitwirkten. Im Finanzausschuss habe die Landesregierung ausgeführt, dass sie alles dafür tue, die Informationen, die sie zur Verfügung stellen könne, auch unmittelbar zur Verfügung zu stellen. Der erbetene Wirtschaftsplan werde gerade finalisiert. Er gehe davon aus, dass dieser vor einer Beschlussfassung im Parlament, wahrscheinlich schon vor der Sitzung am 5. Juni 2024, vorliegen werde. Selbstverständlich würden die Abgeordneten die Unterlagen vor der Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt bekommen. Der Wirtschaftsplan werde allerdings auch der Vertraulichkeit unterliegen. Dann werde die Landesregierung mit dem Wissenschaftlichen Dienst über Lösungen sprechen, wie sich hier eine größtmögliche Transparenz darstellen lasse. Die jetzige Einschätzung laute, dass diese Informationen vertraulich seien und es auch darum gehe, die Interessen des Landes zu schützen, teilweise sogar eine rechtliche Verpflichtung zur Vertraulichkeit bestehe.

Auch Abgeordneter Dürbrook betont, dass das Verfahren unter Zeitdruck stattfinde, und bemängelt, die Opposition sei erst eingebunden worden, als zwingend Entscheidungen zu treffen gewesen seien, obwohl die Informationen bei der Landesregierung schon Wochen im Vorfeld vorgelegen hätten. Er spricht sich für die gleichzeitige Information sowohl der Koalition als auch der Opposition aus, da dies der Beschleunigung des Verfahrens dienen könne. Abgeordneter Dürbrook bekräftigt, dass die Öffentlichkeit der Vorlagen auch für das Anhörungsverfahren zentral sei. Er bitte dringend darum, alles Material, das sich für die Anhörung nutzbar machen lasse, zur Verfügung zu stellen. Er schließe sich insbesondere dem Wunsch des Abgeordneten Dr. Buchholz nach Vorlage des Wirtschaftsplans an. Davon hänge auch die mögliche Zustimmung der SPD-Fraktion ab.

Abgeordneter Dr. Buchholz legt dar, dass nach seiner Einschätzung die Einstufung des Wirtschaftsplans einer Anstalt des öffentlichen Rechts als vertraulich nicht nachvollziehbar sei, da dieser nach dem Informationszugangsgesetz erfragt werden könne. Es müsse möglich sein, ihn so zu konstruieren, dass keine Rückschlüsse auf Einzelthemen möglich seien. Es folgt

eine Diskussion, in der Staatssekretär von der Heide anbringt, dass auch der Wirtschaftsplan der NAH.SH nicht veröffentlicht werde, die Landesregierung aber gern prüfe, ob es dort zu einer Veränderung kommen könne.

Abgeordnete Nitsch unterstreicht den Punkt, dass die Eile im Entscheidungsprozess regelmäßig daher rühre, dass Unterlagen spät zur Verfügung gestellt würden. Dies sei schwierig auch im Hinblick auf eine sorgfältige Vorbereitung der Haushaltsansätze. Im Übrigen nähere der SSW sich der Sache grundsätzlich offen und konstruktiv.

Einstimmig beschließt der Ausschuss, bis zum 5. Juni 2024 schriftliche Stellungnahmen zu dem Gesetzentwurf, [Drucksache 20/2136](#), einzuholen sowie in der Sitzung am 5. Juni 2024 ein Fachgespräch durchzuführen. Die Fraktionen werden jeweils um ihre Benennungen bis Montag, 27. Mai 2024, gebeten.

Der Ausschuss bitten den Finanzausschuss um Beratung des Gesetzentwurfs in gemeinsamer Sitzung im Rahmen der Finanzausschuss-Sitzung am 13. Juni 2024.

### 3. Verschiedenes

- a) Der Vorsitzende teilt mit, dass die Informationsreise nach Kopenhagen und Malmö entsprechend der kürzlich erfolgten Ansage im Europaausschuss um einen Tag auf den Reisezeitraum 1. bis 4. Juli 2024 verkürzt werde.
- b) Die Ausschussmitglieder kommen überein, die auswärtige Sitzung am Rande der NordBau am 4. September 2024 um 11 Uhr, nach der Eröffnung der Messe, beginnen zu lassen.
- c) Der Vorsitzende bittet die Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen, sich auf eine Verringerung der Anzahl der Gesprächsteilnehmerinnen und -teilnehmer am Fachgespräch „Klimaneutrales Industrieland“ und der Benennungen für die mündliche Anhörung zum Thema Cybersicherheit zu verständigen.
- d) Das ursprünglich für die Juni-Sitzung des Ausschusses geplante Fachgespräch zum Thema Arbeitszeitgesetz, [Drucksachen 20/707](#) und 20/749, wird auf eine kommende Sitzung verschoben.

**4. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Ladenöffnungszeiten (Ladenöffnungszeitengesetz – LöffZG)**

Gesetzentwurf der Fraktion der FDP  
[Drucksache 20/2133](#)

Der Ausschuss beschließt einstimmig die Durchführung einer schriftlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der FDP, [Drucksache 20/2133](#), unter Ausklammerung der verfassungsrechtlichen Fragen. Die Fraktionen werden um ihre Benennungen bis zum 6. Juni 2024 gebeten.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 14:35 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen  
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf  
Geschäfts- und Protokollführerin