

### Niederschrift

### Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 38. Sitzung

am Mittwoch, dem 2. Oktober 2024, 10:00 Uhr, im Sitzungszimmer 142 des Landtags

#### **Anwesende Abgeordnete**

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender

Lukas Kilian (CDU)

Peer Knöfler (CDU)

Rasmus Vöge (CDU)

Uta Wentzel (CDU), in Vertretung von Andreas Hein

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

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Thomas Hölck (SPD)

Kianusch Stender (SPD)

Oliver Kumbartzky (FDP), in Vertretung von Dr. Bernd Buchholz

Sybilla Nitsch (SSW)

### Weitere Abgeordnete

Thomas Jepsen (CDU)

Volker Nielsen (CDU)

Marc Timmer (SPD)

Die Liste der weiteren Anwesenden befindet sich in der Sitzungsakte.

Tag	jeso	rdnung:	eite
1.	a)	Bericht der Landesregierung zum aktuellen Stand des Ansiedlungsvorhab Northvolt 3	ens 5
		Antrag des Abgeordneten Kianusch Stender (SPD) Umdruck 20/3643	
	b)	Sachstand zur Einrichtung des Projektbüros im Zusammenhang mit der Ansiedlung Northvolts	5
		Fortsetzung der Beratung vom 11. Juli 2024	
2.	a)	Bericht der Landesregierung zum Rückkauf der Schleifähre Missunde II un zum Sachstand zur Schleifähre Missunde III	nd 15
		Antrag der Abgeordneten Sybilla Nitsch (SSW) Umdruck 20/3641	
2.	b)	Sachstandsbericht zur Schleibrücke Lindaunis	19
3.	a)	Echte Verfahrensbeschleunigung für Infrastrukturvorhaben – Legalplanun nach dänischem Vorbild	g 26
		Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/2207	
	b)	Alle Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung nutzen!	26
		Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/2225	
4.		Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein	s 27
		Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 20/2194	
5.		Fachgespräch Mehr Akzeptanz durch Preistransparenz in der Fernwärme	30
		Antrag der Fraktionen von SPD und SSW Drucksache 20/1781 (neu) – 3. Fassung	
6.		Regionales Welcome-Center für die Westküste einrichten	40
		Alternativantrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/2518	
7.		Erhöhung der Trassenentgelte stoppen	41
		Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/2474 (neu)	

8.	Information/Kenntnisnahme	42
	Umdruck 20/3653 – Schreiben des Verkehrsministers zur Sanierung der Landesstraße 116 im Bereich der Kreidegrube Saturn in Lägerdorf  Umdruck 20/3677 – Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz zu den Kosten einer Zugbrechung in Husum auf der Marschbahn	
9.	Verschiedenes	43

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt

Einstimmig beschließt der Ausschuss, die <u>Umdrucke 20/3679</u> (Northvolt) und 20/3713 (ZUG.SH) vertraulich zu behandeln.

### a) Bericht der Landesregierung zum aktuellen Stand des Ansiedlungsvorhabens Northvolt 3

Antrag des Abgeordneten Kianusch Stender (SPD) Umdruck 20/3643

hierzu: Umdruck 20/3679 (vertraulich)

### b) Sachstand zur Einrichtung des Projektbüros im Zusammenhang mit der Ansiedlung Northvolts

Fortsetzung der Beratung vom 11. Juli 2024

hierzu: Umdrucke 20/2586, 20/3436, 20/3492, 20/3730

Abgeordneter Stender begründet seinen Antrag, <u>Umdruck 20/3643</u>. In Dithmarschen und Umgebung herrsche zurzeit große Verunsicherung bezüglich des Ansiedlungsvorhabens, weil es in letzter Zeit negative Schlagzeilen über Northvolt gegeben habe. Daher begrüße er es, dass heute zwei Minister dem Ausschuss Auskunft erteilten. Er bitte sie zu erklären, ob die Ansiedlung zum geplanten Zeitpunkt stattfinden werde. Außerdem interessiere ihn, welche Maßnahmen die Landesregierung zum Ausbau der Infrastruktur in der Region Dithmarschen ergreife und welche Informationen sie mit Northvolt zu diesen Themen ausgetauscht habe.

Herr Schrödter, Minister und Chef der Staatskanzlei, weist den Eindruck zurück, dass unklar oder unsicher sei, welche Maßnahmen die Landesregierung ergriffen habe und ergreife. Wer die Lage vor Ort kenne, könne zu dieser Auffassung nicht gelangen. Die Landesregierung habe den Wirtschaftsausschuss in den vergangenen Wochen und Monaten umfänglich über den Stand der Dinge informiert.

Seit Beginn des Ansiedlungsvorhabens, so Minister Schrödter weiter, gebe es eine Taskforce, die sich alle vier bis sechs Wochen treffe, um alle Schritte zu besprechen und zu koordinieren. In dieser Runde berieten alle beteiligten Landesministerien, Vertreter der Region, des Amtes,

des Kreises, der Gemeinden sowie von Northvolt, um Herausforderungen Stück für Stück abzuarbeiten.

Minister Schrödter trägt die wesentlichen Punkte seines Schreibens an den Ausschuss, <u>Umdruck 20/3730</u>, vor. Er fügt hinzu, dass die Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur besonders wichtig seien, da die Zulieferungen zum Werk – wie in der Autoindustrie üblich – auf dem Schienenweg erfolgen sollten.

Einen Planungsverbund zu gründen, um die Gewerbeflächen zu entwickeln, halte er für sinnvoll, jedoch wolle er in dieser Frage der kommunalen Selbstverwaltung und den Entscheidungen der Gremien vor Ort nicht vorgreifen.

Minister Schrödter erklärt, wie es zu der Idee eines Projektbüros gekommen sei: Seit Beginn der Vorbereitungen für die Northvolt-Ansiedlung hätten sich die Herausforderungen beim Bau neuer Infrastruktur verändert. Deshalb hätten sich die Landesregierung sowie die Beteiligten vor Ort dafür ausgesprochen, die Projektstruktur anzupassen und die Taskforce durch ein Projektbüro zu entlasten. Von Anfang an sei klar gewesen, dass man sich die nötige Zeit nehmen wolle, um diese neue Projektstruktur tragfähig zu machen.

Schleswig-Holstein, so Minister Schrödter zusammenfassend, sei ein Land der kurzen Wege. Auch Investoren schätzten die schnelle und enge Abstimmung. Die Landesregierung begleite die Region Dithmarschen eng, arbeite mit allen Beteiligten gut zusammen, habe die mit der Ansiedlung verbundenen Herausforderungen klar im Blick und ergreife zu ihrer Bewältigung eine Reihe von Maßnahmen.

Herr Haux, Deutschlandchef von Northvolt, erklärt, er wolle möglichst offen und transparent antworten, könne jedoch nicht über Interna sprechen. Den Fortgang beim Ausbau der Infrastruktur und die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten habe Minister Schrödter treffend dargestellt.

Herr Haux erklärt, die Elektrifizierung – also die Ersetzung aller Verbrennungsmotoren durch Elektromotoren – bleibe ein Megatrend. Rund 20 Prozent der in Europa verkauften Automobile seien voll- oder teilelektrisch. Obwohl für 2030 eine Elektrifizierungsquote von nur noch

50 Prozent – und nicht wie zuvor 70 Prozent – prognostiziert werde, sei der Trend ungebrochen.

Dennoch befinde sich die Elektrifizierung zurzeit in einer kritischen Phase. Viele technologische Transformationen begännen mit einer Phase des Enthusiasmus, dann folge eine Kalibrierung und im Anschluss ein kontinuierliches Wachstum. Die Elektrifizierung befindet sich zurzeit in der Phase der Kalibrierung: Die Verkaufszahlen von Elektroautos seien in Deutschland zurzeit rückläufig, in der Europäischen Union insgesamt aber nicht. In dieser Phase müsse Europa langfristig denken und erkennen, dass es für die industrielle Zukunft und das Verhältnis zu Asien absolut entscheidend sei, Batterien in Europa zu produzieren.

Auch Northvolt wahre die langfristige Perspektive und sei dennoch gezwungen, sich an kurzfristige Entwicklungen am Markt anzupassen. Daher habe das Unternehmen beschlossen, sich in nächster Zeit verstärkt auf sein Kerngeschäft, die Herstellung von Batteriezellen, zu konzentrieren und dafür andere Aktivitäten zu verlangsamen.

Im Zuge dieser Neufokussierung habe Northvolt eine Reihe von Entscheidungen getroffen: Für den Geschäftsbereich "systems", der sich mit der Herstellung von Batteriesystemen aus Batteriezellen beschäftige und in Polen angesiedelt sei, suche das Unternehmen zurzeit externe Investoren. Außerdem pausiere Northvolt die Kathodenproduktion in Skellefteå und habe ein ebenfalls für die Kathodenproduktion vorgesehenes Grundstück in Borlänge verkauft. Zudem habe sich das Unternehmen entschieden, das Werk in Skellefteå vorerst nicht zu expandieren, sondern nur bis zur Leistung von 16 Gigawattstunden auszubauen. Außerdem müsse man in Schweden Stellen abbauen. Dies sei zwar unschön, aber notwendig, um das Unternehmen in der aktuellen Marktlage richtig aufzustellen.

Inmitten dieser kurzfristigen Anpassungen seien die langfristigen Ambitionen von Northvolt unverändert. Das Unternehmen wolle der führende europäische Batteriehersteller sein und den Wettbewerb mit der asiatischen Konkurrenz aufnehmen.

Der Standort Heide, so Herr Haux weiter, bleibe ein Grundpfeiler der Expansion von Northvolt. Die Fabrik in Heide werde nach wie vor gebraucht. Die Arbeiten gingen wie von Minister Schrödter dargestellt voran: Die Autobahnausfahrt sei in Weltrekordtempo gebaut worden. Außerdem sei die Gaspipeline verlegt, was wichtig für die kommenden Bauarbeiten sei. Aktuell

werde die Baustelle winterfest gemacht. Des Weiteren sei in Heide ein Northvolt-Office eingerichtet worden. Von diesen Fortschritten hätten sich einige Anwesende bei einem Besuch auch selbst überzeugt.

Auf eine Frage der Abgeordneten Nitsch antwortet Herr Haux, die gute Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen vor Ort und mit der Landesregierung sei ein Grund, weswegen der Standort Heide für Northvolt richtig und wichtig sei. Ob der Zeitplan für die Fabrik in Heide geändert werde, könne er heute nicht genau sagen, da dies vom Gesamtbild im Konzern abhänge. Es stehe fest, dass Northvolt zu Heide stehe und die Arbeiten weitergingen. Er verstehe aber, dass die Frage nach dem Zeitplan zu einem späteren Zeitpunkt im Detail beantwortet werden müsse.

Auf eine weitere Frage der Abgeordneten Nitsch erklärt Minister Schrödter, Details zur Energieversorgung des Werkes in Heide müsse Northvolt selbst beantworten, da es um privatwirtschaftliche Verträge gehe. Generell habe die Landesregierung diesen Aspekt aber im Blick und spreche mit den Energieversorgern über die Energieinfrastruktur, soweit dies möglich sei.

Grundsätzlich müsse die Regulierung des Strommarktes so angepasst werden, dass Norddeutschland von den niedrigen Preisen des dort produzierten Stroms profitiere, damit Industrialisierung und Dekarbonisierung erreicht würden. Darüber bestehe nicht nur innerhalb der
Landesregierung, sondern auch im Landtag Konsens. Zwar seien auf Bundesebene einige
Fortschritte erzielt worden, diese reichten aber noch nicht aus. Daher seien alle Landespolitiker, deren Parteien im Bundestag vertreten seien, aufgerufen, sich entsprechend zu engagieren.

Herr Haux ergänzt, auch er könne zur Energieversorgung des Werkes in Heide keine Details nennen, weil es sich um privatwirtschaftliche Verträge zwischen Northvolt und den Energieversorgern handele. Ganz allgemein gesprochen sei die besondere Energiesituation in Heide ein wichtiger Grund für die Ansiedlung.

Auf eine weitere Frage der Abgeordneten Nitsch antwortet Minister Schrödter, noch sei nicht abschließend geklärt, wie die Entwicklung der Gewerbeflächen nördlich des Werkes verwaltungstechnisch erfolgen werde. Es gebe verschiedene Lösungen, die ihre Vor- und Nachteile hätten und daher im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung gegeneinander abgewogen werden müssten. Die Landesregierung stehe dazu im Austausch mit den Kommunen. Fest

stehe, dass die zu überplanenden Flächen identifiziert seien. Nun gelte es, mit einigen Grundstückseigentümern zu verhandeln. Solche Verhandlungen seien in der Vergangenheit bereits gelungen – sonst stünde die Fläche, auf der Northvolt das Werk baue, gar nicht zur Verfügung.

Auf eine Frage der Abgeordneten Nitsch antwortet Minister Schrödter, die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur erfolge nach gesetzlichen Vorschriften. Privat genutzte Infrastruktur werde von den jeweiligen Nutzern bezahlt. Bei öffentlicher Infrastruktur gälten die üblichen gesetzlichen Vorgaben.

Auf eine weitere Frage der Abgeordneten Nitsch antwortet Minister Schrödter, die berufsbildenden Schulen in der Region hätten ihre Kapazitäten und Kompetenzen an die zu erwartenden steigenden Bewerberzahlen angepasst. Der erhöhte Bedarf sei also im System abgebildet. Er werde das Bildungsministerium bitten, dem Ausschuss zu den Details schriftliche Informationen zukommen zu lassen.

Auf eine Frage der Abgeordneten Nitsch nach dem Landesnahverkehrsplan antwortet Minister Madsen, die Ertüchtigung der Strecke Horst (Holstein)–Itzehoe werde wegen der Northvolt-Ansiedlung vorgezogen. Dieses Projekt sei ursprünglich ab 2027 vorgesehen gewesen – zu diesem Zeitpunkt werde der Landesverkehrsplan aber ohnehin erneuert. Bezüglich der Hochbrücke in Hochdonn habe die Landesregierung eine Taskforce mit der Deutschen Bahn eingerichtet, in der Alternativstrecken – zum Beispiel über Jübek – diskutiert würden. Auf den Alternativstrecken müssten kleinere Ertüchtigungsmaßnahmen durchgeführt werden, wofür in den nächsten acht Jahren rund 130 Millionen Euro vorgesehen seien. Da es sich um Bahninfrastruktur des Bundes handele, müsse der Bund die Kosten tragen.

Abgeordneter Hölck kritisiert die Einlassungen von Minister Schrödter, dass es keine Unsicherheit über den Fortgang der Northvolt-Ansiedlung gebe. Wie aus dem Schreiben des Ministers, <u>Umdruck 20/3730</u>, hervorgehe, sei die Willensbildung über Maßnahmen des Wohnungsbaus in einigen Gemeinden noch nicht abgeschlossen. Angesichts der langen Dauer von Genehmigungsverfahren sei zu befürchten, dass zum geplanten Baustart 2026 keine einzige Wohnung bezugsfertig sein werde. Kritikwürdig sei auch, dass weiterhin unklar sei, über welche Kanalbrücke der Güterverkehr vom und zum Northvolt-Werk geführt werden solle.

Abgeordneter Kilian erinnert daran, dass es sich bei der Northvolt-Ansiedlung um ein Großprojekt handele, hinter dem alle im Landtag vertretenen Parteien stünden. Zwar verstehe er, dass die Opposition ihre Rolle wahrnehme, indem sie Kritik übe, doch sei es wenig sinnvoll, die Lage übertrieben negativ darzustellen und Unsicherheit herbeizureden.

Auf die Kritik des Abgeordneten Hölck am Fortgang des Wohnungsbaus erwidert Abgeordneter Kilian, aus dem Schreiben von Minister Schrödter gehe hervor, dass im November 2024 die dritte Dithmarscher Wohnraumkonferenz stattfinde. Dort werde mit den Kommunen an Lösungen gearbeitet werden. Es sei normal, dass in einem laufenden Verfahren Dinge im Fluss seien. Zurzeit würden viele Projekte erheblich beschleunigt. Die Landespolitik tue alles für die Ansiedlung des Werkes in Heide. Schleswig-Holstein sei ein guter Investitionsstandort – darüber dürften die Aussagen Einzelner nicht hinwegtäuschen.

Auf eine Frage des Abgeordneten Kumbartzky antwortet Minister Schrödter, er sehe keine Anzeichen dafür, dass die Mittel für das Projektbüro nicht auskömmlich sein könnten. Nach wie vor sei geplant, dem Kreis als dem Träger des Projektes Mittel in Höhe von 2 Millionen Euro zuzuweisen.

Auf eine weitere Frage des Abgeordneten Kumbartzky antwortet Minister Schrödter, er gehe davon aus, dass die Bedingungen aus dem Förderbescheid für Northvolt eingehalten würden. Insofern bleibe die Haushaltsplanung 2024 unverändert. Er gehe davon aus, dass der Landesanteil der Fördermittel für Northvolt noch in diesem Jahr abfließen werde.

Gleichfalls auf eine Frage des Abgeordneten Kumbartzky antwortet Herr Haux, Northvolt wünsche sich eine Betriebskita am Standort Heide, zumal dies gut zur Betriebskultur passe. Derzeit werde diese Möglichkeit geprüft. Da die Prüfung noch nicht abgeschlossen sei, könne er nicht sagen, ob es tatsächlich dazu kommen werde.

Abgeordneter Stender wirft Minister Schrödter vor, dass er behaupte, es gebe keine Unsichereiten bezüglich der Northvolt-Ansiedlung. Wenn der Minister betone, dass die Unterlagen nicht richtig gelesen und interpretiert habe, wer Unsicherheiten zu erkennen meine, sei dem entgegenzuhalten, dass gar nicht davon auszugehen sei, die Menschen vor Ort läsen alle Unterlagen der Landesregierung. Vielmehr stehe die Landesregierung in der Pflicht, sich öffentlich klar zu äußern. Dies sei in den vergangenen Wochen aber nicht geschehen.

Der Opposition vorzuwerfen, Unsicherheiten herbeizureden, sei falsch, fährt Abgeordneter Stender fort. Aufgrund vielfältiger Kontakte in der Region wisse er die dortige Stimmung gut einzuschätzen. Selbst die Industrie- und Handelskammer in Dithmarschen sehe Nachholbedarf beim Ausbau der Infrastruktur. Sie habe in einem Positionspapier dahin gehende Vorschläge gemacht, die die Landesregierung bisher nicht aufgegriffen habe.

Zudem fehle bisher, so Abgeordneter Stender, eine Antwort der Landesregierung auf die Ankündigung Northvolts, dass der Zeitplan für den Bau des Werkes möglicherweise nicht eingehalten werden könne.

Abgeordneter Stender kritisiert die Beantwortung der Kleinen Anfrage der SPD, <u>Drucksache 20/2445</u>, durch die Landesregierung. Auf die dort gestellte Frage nach der Unterstützung der Schulträger habe die Landesregierung lediglich auf die Zuständigkeit der Schulträger verwiesen. Wann die in diesem Zusammenhang erwähnte Förderrichtlinie veröffentlicht werde, habe sie offengelassen. Ob es eine internationale Schule geben werde, sei auch nicht hinreichend konkret beantwortet. Wenn die Maßnahmen zeitgleich zum tatsächlichen Bevölkerungswachstum greifen sollten, müsse man zuvor mit den Planungen beginnen.

Die Einrichtung des Projektbüros, so Abgeordneter Stender weiter, sei zu langsam vorangeschritten. Ministerpräsident Günther habe das Büro bereits im Oktober 2023 angekündigt, laut Berichterstattung des NDR solle es im Mai 2025 fertig sein, nun habe Minister Schrödter es in Umdruck 20/3730 für März 2025 angekündigt. Das bedeute, dass das Büro erst eineinhalb Jahre nach Ankündigung fertig werde.

Der Vorschlag der SPD, ein Welcome Center eigens für die Region einzurichten, sei von Teilen der Regierung und der sie tragenden Fraktionen abgelehnt worden. Wenig später habe jedoch der Landrat von Dithmarschen, Herr Schütt, ein solches angekündigt. Sein Konzept enthalte trotz einer anderen Konzeptionierung viele Vorschläge der SPD. Vor diesem Hintergrund stelle sich die Frage, ob die Landesregierung überhaupt im Austausch mit dem Landrat stehe.

Abgeordnete Waldeck äußert Verwunderung über die Aussage des Abgeordneten Stender, dass Menschen in Dithmarschen die schriftlichen Informationen aus der Landespolitik nicht läsen. Wer als Abgeordneter Kleine Anfragen stelle, habe doch die Aufgabe, die Antworten darauf an die vielen Menschen vor Ort weiterzugeben.

Auf die Kritik und Fragen des Abgeordneten Stender antwortet Minister Schrödter, er habe bereits deutlich dargelegt, dass die Landesregierung an der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen arbeite. Da es sich um ein fortschreitendes Projekt handele, könne die Landesregierung manche Fragen heute konkreter beantworten als drei Wochen zuvor. Daraus lasse sich aber nicht ableiten, dass Verfahrensfragen ungeklärt seien. Schleswig-Holstein arbeite mit hoher Geschwindigkeit an den gesteckten Zielen – das nähmen die Regionen so wahr, und das werde auch international so wahrgenommen. Die gesamte Politik, so Minister Schrödter weiter, stehe in der Verantwortung, gemeinsam gute Rahmenbedingungen für Unternehmen zu schaffen, die sich in Schleswig-Holstein ansiedeln wollten. So könnten die Standortfaktoren Schleswig-Holsteins, insbesondere die erneuerbaren Energien, für die Schaffung von Industriearbeitsplätzen genutzt werden.

Abgeordnete Nitsch fragt, wie eventuelle Mehrkosten für die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Northvolt-Ansiedlung im Haushalt abgebildet werden. – Minister Schrödter sagt zu, dies im Nachgang der Sitzung schriftlich zu beantworten.

Auf die Ausführungen des Abgeordneten Stender zum Welcome Center erwidert Minister Schrödter, das Welcome Center sei vor Ort und nehme seine Arbeit auf. Am Vortag habe es ein Treffen zwischen Vertretern von Northvolt und Vertretern der Industrie- und Handelskammer sowie der örtlichen Wirtschaft gegeben. Der Bericht des NDR über dieses Treffen habe ebenfalls bekräftigt, dass Northvolt nach Heide komme.

Auf eine Frage der Abgeordneten Waldeck antwortet Herr Madsen, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, dass es eine Taskforce gebe, in der er mit der Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Frau Henckel, sowie Herrn Huber von der DB InfraGo über die Frage der Bahntrasse spreche. Die Taskforce prüfe verschiedene Alternativrouten, um die Hochdonnbrücke, deren Lastfähigkeit nicht ausreiche, zu umgehen. Die Strecke über Husum und Jübeck sei als Alternative zu lang. Es müssten bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen, da sonst der übrige Verkehr zu stark beeinträchtigt würde. Die Strecke zwischen Heide und Neumünster sei im Moment kein Favorit. Auf dieser Strecke müsste nämlich viel Ausgleichsfläche geschaffen werden, weil die Steigung zu groß sei. Dies stelle ein Problem für das Kuppeln von Güterzügen dar. Im Oktober 2024 werde es einen Ortstermin geben, bei dem sich die Taskforce verschiedene Brückenstrecken ansehen werde. Klar sei auch, dass Alternativrouten keine Dauerlösung seien, da Umwege unwirtschaftlich seien.

Herr Haux merkt an, er könne die technische Eignung verschiedener Bahnstrecken nicht beurteilen. Klar sei, dass die Schienenanbindung für Northvolt außerordentlich wichtig sei. Obwohl der Lösungsweg nicht ganz einfach sei, gebe es nach seinem Eindruck eine gute Dynamik zwischen Land, Bund und Bahn. Er sei optimistisch, dass eine Trasse gefunden werde.

Abgeordneter Nielsen berichtet, die große Mehrheit der Menschen an der Westküste und insbesondere in Dithmarschen stehe hinter der Northvolt-Ansiedlung. Dies belegten auch die zahlreichen Aktivitäten im Bereich der Bauleitplanung. In allen zentralen Orten und allen Segmenten – von Wohn- bis zu Gewerbegebieten – werde geplant. Die Kreisstadt Heide habe sogar selbst Flächen erworben, um nach Abschluss der Bauleitplanung mit der Erschließung beginnen zu können. Dies zeige, dass die Dithmarscher Gemeinden die Northvolt-Ansiedlung ernst nähmen und investierten. Insofern könne von Unsicherheit keine Rede sein.

Abgeordneter Knöfler rät, die administrativen Zuständigkeiten zu beachten, bevor man laute Forderungen erhebe. Die Kommunen seien für viele Aufgaben zuständig und erfüllten diese auch. Als Kommunalpolitiker wisse er, dass manche Verfahren ihre Zeit bräuchten und aus rechtlichen Gründen nicht beschleunigt werden könnten. Am Ende kämen aber gute Ergebnisse heraus. Er habe daher großes Vertrauen in die Kommunalpolitik.

Abgeordneter Kumbartzky beanstandet, dass die Koalitionsfraktionen und Minister Schrödter der Opposition Destruktivität vorwürfen. Er halte es für richtig, das Thema auf die Tagesordnung zu setzen. Es seien berechtigte Fragen gestellt worden. Als der Ministerpräsident vor einem Jahr in Dithmarschen die Gründung des Projektbüros verkündet habe, habe er zugesagt, häufiger nach Dithmarschen zu kommen als bisher geschehen. Den Akteuren vor Ort wäre dadurch geholfen, wenn die Landesregierung und der Ministerpräsident Veranstaltungen vor Ort durchführten. – Minister Schrödter nimmt diesen Vorschlag zur Kenntnis.

Auf eine Frage des Abgeordneten Kumbartzky antwortet Minister Schrödter, er könne noch nicht sagen, wie hoch der Landesanteil an der Finanzierung des Projektbüros sein werde, da das Ausschreibungsergebnis noch nicht vorliege. Er gehe aber davon aus, dass der Anteil deutlich unter 50 Prozent liegen werde.

Der Kritik des Abgeordneten Stender hält Minister Schrödter entgegen, es sei nicht entscheidend, ob das Projektbüro einen Monat früher oder später eingerichtet werde oder ob es ein

Ausschreibungsverfahren gebe, da es bereits eine vollständig funktionsfähige und abgestimmte Projektarbeitsstruktur gebe. Diese Struktur habe es ermöglicht, in enger Abstimmung aller Beteiligten und mit dem notwendigen Personaleinsatz ein Bauleitverfahren in Rekordzeit auf den Weg zu bringen. Gleichzeitig habe man sich die Zeit genommen, bestimmte Prozesse an bewährte Strukturen im Land anzupassen.

Er halte es für angemessen, dass die Landespolitik das gemeinsam Erreichte auch nach außen trage. An den Anstrengungen in den Kommunen hätten auch Vertreter der im Landtag vertretenen Oppositionsparteien mitgewirkt

Der Vorsitzende dankt Herrn Haux sowie den Vertretern der Landesregierung für ihr Kommen.

2. a) Bericht der Landesregierung zum Rückkauf der Schleifähre Missunde II und zum Sachstand zur Schleifähre Missunde III

Antrag der Abgeordneten Sybilla Nitsch (SSW) Umdruck 20/3641

hierzu: Umdruck 20/3626

Abgeordnete Nitsch begründet ihren Antrag, damit, dass sie Presseberichte überrascht hätten, wonach der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz die Schleifähre Missunde II zurückgekauft habe. Sie interessiere – ergänzend zum Bericht des Verkehrsstaatssekretärs, <u>Umdruck 20/3626</u> –, welche Kosten für Kauf und Betrieb der Fähre bisher entstanden seien und mit welchen Kosten bis zur Inbetriebnahme der Missunde III im Herbst 2025 zu rechnen sei.

Des Weiteren bitte sie die Landesregierung um einen aktuellen Stand zur Schleifähre bei Arnis. In den Medien sei berichtet worden, dass der Fährbetreiber der Missunde diese Verbindung übernehmen könnte.

Ferner halte sie es für sinnvoll, über alle Schleiquerungen im Zusammenhang zu beraten.

Verkehrsminister Madsen rekapituliert, dass die Missunde II erhebliche Schäden aufweise, und die Landesregierung im Jahre 2019 daher den Bau der Missunde III in Auftrag gegeben habe. Deren Inbetriebnahme habe sich jedoch unter anderem wegen Schwierigkeiten beim Anlegen an die Anlegekeile verzögert.

Eigentlich habe man sich bemüht, die Baustellen der Schleibrücke Lindaunis und der Missunde-Fähre aufeinander abzustimmen, um die Einschränkungen für die Bevölkerung zu minimieren. Eine Reihe unglücklicher Umstände, aber auch einige Fehleinschätzungen hätten zu der jetzigen misslichen Situation geführt. Die Landesregierung bemühe sich um eine gute, endgültige Lösung des Problems, die die Verkehrssicherheit erhöhe und die Region entlaste. Der maritime Koordinator der Landesregierung, Herr Burmester, bringe dabei verstärkt seinen Sachverstand ein.

Minister Madsen erklärt, die Missunde II halte seit Mitte April 2024 einen stabilen Fährbetrieb aufrecht, was insbesondere Pendlern und Touristen zugutekomme. Das Verhältnis zwischen Land und Pächter habe sich positiv entwickelt. Jedoch dürfe man sich keine Illusionen über

den technischen Zustand der Fähre machen. Die Fährklappen hätten durch die hohe Belastung beim Anlegen an die landseitigen Rampen ihre Verschleißgrenze erreicht. Die Schäden rührten daher, dass die Fährklappen schon seit langer Zeit – auch vor den Umbauten schon – beim Anlegen hart aufschlügen. Auch das Deck müsse instand gesetzt werden, damit die Fähre weiter betrieben werden könne. Daher müsse die Fähre in der zweiten Oktoberhälfte in die Werft.

Die Missunde III funktioniere bisher nicht erwartungsgemäß. Dies gebe er unumwunden zu. Derzeit arbeite das Verkehrsministerium intensiv daran, eine tragfähige und wirtschaftliche Lösung zu finden. Dazu würden mehrere Lösungen geprüft. Ziel bleibe es, bis Herbst 2025 eine Lösung zu präsentieren.

Derzeit werde erwogen, das Problem durch den Einbau von Querstrahlrudern zu lösen. Der Zustand der Missunde II zeige, dass ein System mit langen Fährklappen und weit in den Fluss reichenden Rampen zu Schäden am Schiff führe. Beim Beladen setze das Schiff hart auf, weil es aus Gründen der Leckstabilität an den Enden mehr Auftrieb habe. Diese Situation könne auch durch verschiebbare Anlegekeile an Land oder durch Verbesserungen der Sicherung in den Schienen nicht behoben werden. Umbauten an der Fähre seien daher unumgänglich.

Gerade bei Seitenwind fehle dem Fährmann eine Steuermöglichkeit, sodass er die Anlegekeile verfehle. Diese Steuermöglichkeit könne durch das Anbringen von Querstrahlrudern geschaffen werden. Sie könnten beim Anlegen einen kleinen Impuls in Richtung der Anlegekeile geben. Die Energie für die Querstrahlruder könnte durch eine Erhöhung der Batteriekapazität gedeckt werden, sodass kein zusätzlicher Vielstoffmotor erforderlich wäre. Es handele sich um einen kleinen, aber zugleich effektiven baulichen Eingriff. Kosten und Bauzeit dafür seien noch nicht abschließend kalkuliert.

Die Errichtung größerer Leit- und Festmachbauwerke sei nicht erforderlich. Benötigt würden lediglich zwei Dalben auf der Brodersbyer Seite, an denen die Fähre nachts festmachen könne. Die Fischer der Region hätten sich damit einverstanden erklärt. Ein weiterer Vorteil sei, dass das Führungsseil schneller als bisher losgelassen werden könne und dadurch weniger gefährlich sei, wenn es beim Anlegevorgang hochkomme.

Die Umsetzung dieser Lösung stehe unter dem Vorbehalt einer intensiven Prüfung. Falls die Entscheidung für diese Lösung fiele, würden die Umbauten von der damaligen Bauwerft unter

Begleitung des damaligen Konstrukteurs, möglichst nah am Einsatzort, also in Schleswig-Holstein, durchgeführt. Dies habe auch vergabe- und gewährleistungsrechtliche Gründe.

Minister Madsen betont abschließend, dass die entstandenen Mehrkosten (siehe <u>Umdruck</u> <u>20/3626</u> und <u>Drucksache 20/2443</u>) unerfreulich seien. Er bitte aber um Verständnis, dass er sich aus rechtlichen Gründen nicht zu Schadenersatzansprüchen gegenüber dem Konstruktionsbüro äußere.

Auf eine Frage der Abgeordneten Nitsch antwortet Minister Madsen, die Missunde II werde laut Plan zwei Wochen in der Werft verbringen. Die Werftzeit werde in die Schulferien gelegt, um die lokale Bevölkerung möglichst wenig zu belasten.

Auf die Frage der Abgeordneten Nitsch, was geschehen werde, sollte sich Ende 2025 herausstellen, dass die Missunde III nicht betriebsbereit sei, antwortet Minister Madsen, sein Haus prüfe intensiv, ob die Missunde II noch ein Fährzeugnis erhalten könne. Er wolle die Erwartungen an dieses Szenario jedoch dämpfen. Die vorherige Landesregierung habe sich schließlich aus guten Gründen für den Bau der Missunde III entschieden. Zum einen sei der Wunsch nach einer umweltfreundlichen Fähre ausschlaggebend gewesen. Zum anderen weise die Missunde II eine Reihe technischer Mängel auf, die immer wieder auftreten könnten, weil sie konstruktionsbedingt seien.

Letztlich werde man die verschiedenen Lösungen zur dauerhaften Aufrechterhaltung des Fährbetriebs gegenüberstellen und die Kosten, die Ausführungszeiten sowie die zeitlichen Perspektiven vergleichen. Er gebe zu bedenken, dass Reparaturen an der Missunde II das Problem nicht dauerhaft lösen könnten. Sie verschafften lediglich wenige Jahre zusätzliche Betriebszeit.

Herr Burmester, Maritimer Koordinator der Landesregierung, berichtet, er habe die Missunde II am Vortag in Augenschein genommen. Dabei habe er unter anderem erhebliche Schäden an den Schweißstellen und Mängel an der Elektronik festgestellt. Auch das erwähnte Problem beim Anlegen sei aufgefallen. Es ergebe sich das Bild eines alten, in die Jahre gekommenen Schiffes.

Die Landesregierung stehe mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt im Austausch über den Weiterbetrieb der Missunde II. Ziel sei es, eine schriftliche Aussage der Generaldirektion zum Weiterbetrieb zu erhalten, um Planungssicherheit zu haben. Bis zu einer endgültigen Entscheidung in dieser Sache werde noch einige Zeit vergehen, da zuvor noch Gespräche mit dem Konstrukteur, also dem Planer des Schiffes, zu führen seien.

Auf eine Frage der Abgeordneten Nitsch antwortet Minister Madsen, auch ihm sei bekannt, dass der Betreiber der Missunde Interesse an der Übernahme des Fährbetriebs in Arnis bekundet habe. Der dortige Fährbetrieb sei jedoch Angelegenheit der Stadt. Das Verkehrsministerium habe keinen Kontakt zu dem Interessenten gehabt.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, hält fest, letztlich müsse so lange in die Missunde II investiert werden, bis ein neues Schiff zur Verfügung stehe.

#### 2. b) Sachstandsbericht zur Schleibrücke Lindaunis

Verkehrsminister Madsen berichtet, dass sich Planung und Neubau der Lindaunisbrücke zurzeit erheblich verzögerten. Da diese Situation überaus unbefriedigend sei, dränge das Verkehrsministerium bei der DB InfraGO auf eine Beschleunigung des Projektes. Schon als die InfraGO im April 2024 erhebliche Verzögerungen beim Neubau angekündigt habe, habe er den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Lutz, um Aufklärung des Vorgangs sowie Beschleunigung des Projektes gebeten. Er habe damals auch um einen verbindlichen Rahmenterminplan gebeten, der eine Inbetriebnahme im Jahr 2026 vorsehe. Dieser liege bis heute nicht vor.

Zwischenzeitlich habe er sich zum wiederholten Male an Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutsche Bahn AG (DB AG) für Schleswig-Holstein, gewandt und sie um Auskunft bezüglich der Ausschreibung des Brückenüberbaus gebeten. Nach Angaben der Bahn sei die Ausschreibung ursprünglich für Sommer 2024 vorgesehen gewesen. Anfang dieser Woche habe er – auf mehrfache Nachfrage – erfahren, dass die Bahn die Ausschreibung für Oktober 2024 plane.

Es sei inakzeptabel, so Minister Madsen abschließend, dass es in diesem Projekt immer wieder zu Verzögerungen komme und die Bahn schlecht kommuniziere. Deshalb habe er den Konzern aufgefordert, im Ausschuss Rede und Antwort zu stehen. Die Landesregierung erwarte vom Bahnkonzern nun eine transparente Kommunikation, eine Beschleunigung des Projektes und einen Termin für die Inbetriebnahme der Brücke. Besonders ärgerlich sei, dass das Land 68 Prozent der Kosten der Verzögerung trage, ohne selbst dafür verantwortlich zu sein.

Herr Kuhn, Leiter im Bereich Projekte Konstruktiver Ingenieurbau Hamburg-Kiel bei der DB InfraGO, trägt anhand einer Präsentation, <u>Umdruck 20/3757</u>, vor. Er macht deutlich, dass die DB InfraGO bestrebt sei, eine möglichst schnelle Lösung zu finden. Diese müsse aber zugleich für alle Verkehrsteilnehmer sicher sein, lange halten und den Anforderungen für die Inbetriebnahme genügen.

Herr Kuhn führt aus, dass der unter der Wasseroberfläche liegende Teil der Brücke, das erste Baulos, fast fertiggestellt sei. Änderungen daran seien nicht mehr möglich. Nun werde der obere Teil der Brücke, das zweite Baulos, ausgeschrieben (siehe Folie 7). Entscheidend sei, die beiden Teile sinnvoll miteinander zu verbinden und baulich ineinandergreifen zu lassen. In

der Ausschreibung müsse der untere Teil daher genau beschrieben werden, damit der Bauunternehmer, der den Zuschlag erhalten werde, genau wisse, was gefordert sei. Diskrepanzen zwischen beiden Teilen müssten vermieden werden, um eine reibungslose Übergabe zwischen den Bauunternehmern zu gewährleisten.

Herr Kallwey, Leiter des Projektes zum Neubau der Schleibrücke Lindaunis, erklärt, der Bau des unteren Brückenteils sei weit fortgeschritten und werde im Laufe des Jahres beziehungsweise Anfang 2025 abgeschlossen.

Der obere Brückenteil, also der Stahlüberbau, müsse die Randbedingungen heutiger und künftiger Richtlinien erfüllen. Dies betreffe insbesondere die Rückverankerung der Lager. Anpassungen in den Richtlinien hätten dazu geführt, dass die Lager größer ausgebildet werden müssten, doch es stehe nicht mehr Platz zur Verfügung. Die Schnittstelle könne aber nicht geändert werden, wenn nicht die gesamte Konstruktion verändert werden sollte.

Die DB InfraGO habe mit Gutachtern und Ingenieurbüros Problemlösungen erarbeitet und mit der Industrie Materialtests für die Herstellung von Unikaten durchgeführt. Es nehme einige Zeit in Anspruch, die Ergebnisse dieser Beratungen auszuwerten und in die Ausschreibung zu überführen, zumal viele Ingenieurbüros, Gutachter und Baufirmen derzeit ausgelastet seien. Diese Zeit zu investieren, sei aber wichtig, damit die Bieter ihre Ausführungen im Voraus planen könnten, und nicht während der Bauausführung langwierig verifizieren müssten.

Herr Kuhn ergänzt, dass die erwähnte Ausschreibung im Oktober veröffentlicht werde. Der Bieterkreis werde vermutlich sehr überschaubar bleiben, da es sich um ein einmaliges Projekt handele. Die DB InfraGO sei bestrebt, rasch einen Bieter zu finden und mit diesem die weiteren Schritte festzulegen.

Abgeordnete Nitsch erklärt, sie erkenne die Komplexität des Projektes an. Jedoch habe es in den letzten Jahren in der Öffentlichkeit viele Spekulationen über die Gründe für die Bauverzögerungen gegeben. Sie erhoffe sich von den Vertretern der DB InfraGO daher konkrete Aufklärung.

Abgeordneter Kilian führt aus, seit er 2017 Abgeordneter geworden sei, hätten unterschiedliche Untergliederungen des Bahnkonzerns in wechselnder personeller Besetzung in unregelmäßigen Abständen über unterschiedliche Projektstadien berichtet. Nach Darstellung des Bahnkonzernes seien die Verzögerungen jeweils nicht von der Bahn selbst, sondern von externen Gegebenheiten unterschiedlichster Natur verursacht worden. Wäre er an dem Projekt beteiligt, so Abgeordneter Kilian, wäre er wahnsinnig frustriert, dass es nicht vorankomme und es ständig öffentliche Gerüchte darüber gebe. Deshalb frage er Herrn Kuhn und Herrn Kallwey, ob sie mit ihrer Arbeit zufrieden seien und was sie dazu motiviere.

Herr Kuhn gibt an, er und seine Mitarbeiter seien motiviert. Sie verfolgten das Ziel, eine langlebige und qualitativ hochwertige Unikatslösung zu schaffen und der Region nach einer gewissen Unzuverlässigkeit in der Vergangenheit eine verlässliche Brücke zu übergeben.

Abgeordnete Waldeck erklärt, sie habe ähnliche Erfahrungen wie der Abgeordnete Kilian gemacht. In einer früheren Ausschusssitzung habe sie erfahren, dass die Ausschreibung des zweiten Bauloses zum damaligen Zeitpunkt aufgrund einer Bauwerksregelungsänderung nicht möglich gewesen sei. Später sei der Ausschuss schriftlich darüber informiert worden, dass es zu erheblichen Kostensteigerungen führen würde, frühzeitig auszuschreiben und die Regeländerung während der Bauzeit umzusetzen. Diese beiden Aussagen stünden im Widerspruch zueinander. Es interessiere sie also, wie viel teurer es tatsächlich gewesen wäre, frühzeitig auszuschreiben und die Regeländerung während der Bauzeit zu implementieren. Schließlich führe die Verzögerung des Vorhabens nun auch zu Kostensteigerungen. Außerdem wolle sie wissen, wie lange sich das Projekt durch die Verschiebung der Ausschreibung verzögere.

Abgeordneter Jepsen erklärt, die Pressemitteilung der Bahn vom 15. April 2024 habe ihn irritiert. Darin heiße es, dass sich der Neubau der Schleibrücke verzögere, weil das Eisenbahnbundesamt neue Richtlinien für Eisenbahnbrücken eingeführt habe, die eine Überarbeitung der Planungen erforderlich machten.

Frau Plambeck habe ihm dazu auf Nachfrage mitgeteilt, dass Planungs- und Bauänderungen jederzeit erforderlich werden könnten, wenn ein neues Regelwerk in Kraft trete. Die neue Richtlinie des Eisenbahnbundesamtes bilde den Stand der Technik ab. Daher habe sich die Deutsche Bahn dazu entschieden, die Bauleistung auf dieser Grundlage auszuschreiben. Das Eisenbahnbundesamt hingegen habe ihm mitgeteilt, dass es von der Pressemitteilung der

Deutschen Bahn überrascht worden sei, weil es gar keinen Einfluss auf die Ausschreibung der Bauleistung habe.

Das Bundesverkehrsministerium wiederum habe ihm geschrieben, dass die Richtlinie Dokumente bündele, aber keine neuen Anforderungen enthalte. Die DB InfraGO könne selbst entscheiden, ob sie die Richtlinie anwende. Sie sei dazu nicht verpflichtet.

Ihn interessiere, so Abgeordneter Jepsen, warum die Rückverankerungen der Lager auf einmal vergrößert werden müssten, wenn es – ausweislich der Antwort des Bundesverkehrsministeriums – gar keine neuen Anforderungen gebe. Diese Frage habe er auch an Frau Plambeck gerichtet, bisher aber keine Antwort erhalten.

Auf die Fragen der Abgeordneten Nitsch und Jepsen antwortet Herr Kuhn, dass die DB InfraGO als Eisenbahninfrastrukturbetreiber gesetzlichen Vorgaben unterliege. Das bedeute, dass sie Inbetriebnahmegenehmigungen nur dann erhalte, wenn sie nachweisen könne, dass die Bauwerke dem aktuellen Regelwerk und dem aktuellen Stand der Technik entsprächen. Um diesen Vorgaben gerecht zu werden, beschäftige die Bahn technische Gutachter, die auch in den Gremien der regelerlassenden Institutionen mitwirkten. Die dort erlassenen Regeln hätten unter anderem zum Ziel, dass die beim Bau verwendeten Materialien den Belastungen dauerhaft ohne sicherheitsrelevante Einschränkungen standhielten und dass beispielsweise die DB InfraGO in der Lage sei, die gebaute Infrastruktur selbst instand zu halten.

Da die Lindaunisbrücke ein Unikat sei, könne bei den Planungen nicht auf bestehende Größen zurückgegriffen werden. Vielmehr würde gemeinsam mit Gutachtern und Prüfanstalten nach einer passenden und belastbaren Lösung gesucht. Die Erfahrungen aus solchen Prozessen schlügen sich langfristig in einem veränderten Regelwerk nieder.

Ob einzelne Vorgaben übernommen werden müssten oder könnten, hänge davon ab, was im Einzelfall sinnvoll sei. Im Fall der Lindaunisbrücke komme es darauf an, dem Bauauftragnehmer eine klare und belastbare Beschreibung an die Hand zu geben. Eine präzise Beschreibung des zweiten Bauloses helfe dabei, Verzögerungen im Bauablauf zu vermeiden. Falls nämlich einzelne Aspekte technisch nicht umsetzbar seien, könne es wieder zu Verzögerungen und im schlimmsten Fall zu neuen Verhandlungen mit dem Auftragnehmer kommen.

An wen das Baulos vergeben werde, hänge von mehreren Kriterien ab: einerseits vom Leistungsverzeichnis, andererseits von Vertragsterminen und Bauabläufen. Die Bauarbeiten an der Lindaunisbrücke sollten nur in der kalten Jahreshälfte stattfinden, um die Schifffahrt in den Sommermonaten nicht zu beeinträchtigen. Dies habe wiederum Einfluss auf technische Abläufe wie die Betonaushärtung.

Den Ausführungen von Herrn Kuhn, so Abgeordneter Jepsen, entnehme er, dass es keine neuen Anforderungen gebe, die verpflichtend umgesetzt werden müssten. In diesem Sinne habe sich ja auch das Bundesverkehrsministerium geäußert. Vielmehr sei es eine unternehmerische Entscheidung der Bahn, die Rückverankerungen der Lager zu vergrößern. Diese Entscheidung habe zu mindestens einem Jahr Bauverzögerung geführt. Dies bedeute aber, dass die Pressemitteilung der Bahn vom April fehlerhaft gewesen sei. Dies sei sehr ärgerlich.

Er kritisiere den Grundsatz, dass Infrastrukturbauten in Deutschland dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme entsprechen müssten. Dies sei zwar nachvollziehbar, führe in der Praxis aber zu Problemen. Bei einem normalen Einfamilienhaus müsse der Planfeststellungsbescheid dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, nicht aber das Haus zum Zeitpunkt der Bauabnahme. Infrastrukturbauten hingegen müssten zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme dem Stand der Technik entsprechen. Da sich der Stand der Technik aber während des Baus ändern könne, würden Infrastrukturprojekte unter Umständen nie fertiggestellt.

Herr Kuhn stellt fest, dass er offensichtlich missverstanden worden sei. Die Richtlinien des Eisenbahnbundesamtes seien für das Amt selbst womöglich keine Neuerung, wohl aber für die DB InfraGO. Ihre Umsetzung sei daher nicht freiwillig, sondern eine technische Notwendigkeit. Vielleicht müsse man prüfen, ob die Deutsche Bahn in der Vergangenheit diesbezüglich fehlerhaft oder missverständlich kommuniziert habe.

Die Planfeststellung, so Herr Kuhn weiter, diene nicht dazu, technische Lösungen und Details festzuschreiben, sondern die Abmessungen der Gesamtkonstruktion einschließlich der Eingriffe in Flora und Fauna sowie ein Verkehrskonzept festzulegen. Deshalb müsse das Bauwerk zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme dem Stand der Technik entsprechen.

Das erste Baulos, also die Brückenteile unterhalb der Wasserlinie, werde nach Fertigstellung abgenommen und müsse dann dem Stand der Technik entsprechen. Daran ändere sich auch

nichts, wenn weitere Brückenteile hinzukämen. Diese Vorgehensweise sei sinnvoll, da bei sehr großen Projekten zwischen Planfeststellung und Inbetriebnahme teils mehrere Jahre lägen.

Auf eine Frage des Abgeordneten Kilian antwortet Herr Kuhn, er lasse sich nicht dazu hinreißen, einen konkreten Termin für die Fertigstellung der Lindaunisbrücke zu nennen. Sobald ein Auftragnehmer feststehe und man sich mit diesem auf einen Zeitplan geeinigt habe, werde es öffentlich kommuniziert werden.

Abgeordneter Jepsen erläutert, dass im vorliegenden Fall von der Ausschreibung, die auf dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Planfeststellung beruhe, bis zur Fertigstellung des Baus bis zu ein Jahr vergehen werde. Dann erst finde die Inbetriebnahme statt. Daher bleibe er bei der Einschätzung, dass das Planungsrecht in Deutschland verändert werden müsse.

Herr Kuhn habe, so Abgeordneter Jepsen weiter, die Umsetzung der neuen Richtlinien als technische Notwendigkeit bezeichnet. Diese Aussage stehe im Widerspruch zu den Aussagen des Bundesverkehrsministeriums. Dies sei unbefriedigend.

Abgeordneter Knöfler führt aus, dass bei Großprojekten wie der Fehmarnbeltquerung die Planfeststellungsbeschlüsse viele Dinge sehr detailliert festlegten. Auch wenn sich der Stand der Technik im Laufe der Planfeststellung weiterentwickle, werde das Verfahren nicht neu aufgerollt. Im Ergebnis vertraue er den vom Abgeordneten Jepsen zitierten, schriftlichen Aussagen mehr als denen Herrn Kuhns.

Herr Kuhn stellt klar, dass ein Planfeststellungsbeschluss trotz seines Namens kein freigegebener Plan sei. Um freigegeben zu werden, müsse er mindestens nach dem Sechs-Augen-Prinzip geprüft werden. Neben dem Planer selbst seien ein Qualitätsprüfer beteiligt, außerdem ein Bauvorlageberechtigter, der prüfe, ob alle Richtlinien eingehalten würden und das Verwaltungskonstrukt stimme, sowie ein Prüfsachverständiger, der beurteile, ob der Stand der Technik eingehalten werde.

Dieser Plan schreibe die Abmessungen und die grundsätzliche Ausprägung des Bauwerkes fest, also etwa, ob ein Überbau aus Stahl oder Beton bestehe. Über viele Details gebe jedoch nicht der Planfeststellungsbeschluss Auskunft, sondern verschiedene Richtlinien. Sie beträfen

nicht nur den Ingenieurbau, sondern auch die Leit- und Sicherungstechnik oder die Ausrüstungstechnik. Diese Richtlinien würden häufiger angepasst, beispielsweise dann, wenn die Auswertung eines Unfalles irgendwo in Europa dies erforderlich mache. Solche kurzfristigen Änderungen seien zwar ärgerlich, aber im Sinne der Sicherheit wünschenswert.

Auf eine Frage des Abgeordneten Knöfler antwortet Herr Kuhn, da sich die DB InfraGO für ein Verhandlungsverfahren entschieden habe, könne man relativ schnell, das heißt Anfang 2025, die Gespräche mit dem Bauauftragnehmer beginnen, der den Zuschlag erhalten werde. Mit ihm könne die DB auch mögliche Beschleunigungsmaßnahmen beschließen. Daher sei es entscheidend, die Ausschreibung so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Die DB InfraGO sei sehr daran interessiert, dass es keine weiteren Überraschungen gebe. Ausschließen könne er dies bei einem solch komplexen Unterfangen aber nicht.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, dankt Herrn Kuhn für die ehrliche Einschätzung, welche ihn jedoch nicht allzu hoffnungsvoll gestimmt habe. Er gehe davon aus, dass das Thema den Ausschuss weiter beschäftigen werde.

Minister Madsen resümiert, es habe sich gezeigt, wie komplex die Zusammenhänge seien und dass weiter unklar bleibe, wann die Brücke fertiggestellt werde. Er habe die Erwartungen der Landesregierung in einem Schreiben an die Deutsche Bahn deutlich gemacht.

### 3. a) Echte Verfahrensbeschleunigung für Infrastrukturvorhaben – Legalplanung nach dänischem Vorbild

Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/2207

#### b) Alle Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung nutzen!

Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/2225

(überwiesen am 21. Juni 2024)

hierzu: <u>Umdrucke 20/3487</u>, <u>20/3516</u>, <u>20/3520</u>, <u>20/3521</u>,

20/3680 - Einschätzung der Landesregierung

Der Ausschuss vertagt die Beratung der Vorlagen auf eine der kommenden Sitzungen mit dem Fachgespräch zur Planungsbeschleunigung.

4. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein

Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 20/2194

(überwiesen am 21. Juni 2024)

hierzu: Umdrucke 20/3484, 20/3551, 20/3570

Anhörung der kommunalen Landesverbände

Jörg Bülow (Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag),

Dr. Sönke Schulz (Schleswig-Holsteinischer Landkreistag)

Herr Bülow, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages, berichtet, in den Rückmeldungen der Mitgliedsgemeinden sei großer Unmut über den Gesetzentwurf zu spüren, da er grundsätzliche Gerechtigkeitsfragen betreffe.

Er rufe den Kern des Gesetzentwurfs in Erinnerung: Es gehe um die Frage, wer in Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern für die Herstellung und die Wiederherstellung von Straßenentwässerungsanlagen aufkommen müsse. Die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten der Landes- und Kreisstraßen sei in diesen Kommunen grundsätzlich zwischen Kommune, Kreis und Land geteilt, wobei die Verantwortung für die Straßenentwässerung den Gemeinden zufalle. Die Kosten für die Straßenentwässerung würden geteilt.

Seit einiger Zeit sei juristisch umstritten, ob unter dem Begriff der Herstellung nur die erstmalige Herstellung oder auch die Wiederherstellung zu verstehen sei. Das Schleswig-Holsteinische Verwaltungsgericht habe rechtskräftig festgestellt, dass auch die Wiederherstellung gemeint sei. Der Schleswig-Holsteinische Gemeindetag halte diese Auffassung aus mehreren Gründen für zutreffend:

Erstens sei es sachlich wenig überzeugend, zwischen erstmaliger Herstellung und Wiederherstellung von Entwässerungsanlagen zu unterscheiden. Die Diskussion über diese Unterscheidung sei erst in jüngster Zeit aufgekommen. Das führe er darauf zurück, dass viele Entwässerungsanlagen in Schleswig-Holstein gerade zum ersten Mal überhaupt erneuert werden müssten.

Zweitens gehe die Initiative zur Wiederherstellung von Entwässerungsanlagen in Ortsdurchfahrten häufig vom Land oder vom Kreis aus. Sie stellten aufgrund des schlechten Zustandes einer Straße einen Erneuerungsbedarf fest.

Drittens seien die Entwässerungsanlagen an Ortsdurchfahrten größer dimensioniert als auf den übrigen Gemeindestraßen. Die Ortsdurchfahrten seien breiter und größer, so dass mehr Wasser abgeführt werden müsse.

Viertens sei damit zu rechnen, dass die technischen Anforderungen an Entwässerungsanlagen in Zukunft steigen würden. Die Überlegungen gingen dahin, dass die Anlagen das aufgefangene Wasser vorreinigen sollten. Wenn der Landesgesetzgeber entsprechende technische Anforderungen beschließe und damit Mehrkosten verursache, sei es richtig, dass er sich daran beteilige.

Fünftens gebe es in Deutschland eine Reihe von Flächenländern, die gesetzlich geregelt hätten, dass sich der Baulastträger der Ortsdurchfahrt nicht nur an den Kosten der erstmaligen Herstellung, sondern auch an denen der Wiederherstellung beteiligen müsse.

Im Ergebnis plädiere der Gemeindetag dafür, den Gesetzentwurf nicht zu verabschieden, sondern stattdessen der Regelung des Verwaltungsgerichtsurteils zu folgen. Diese ermögliche eine faire Kostenteilung und vermeide eine einseitige Kostenverlagerung auf die Gemeinden. Der Träger der Baulast für die übergeordnete Straße solle sich entsprechend der von ihm verantworteten Strecke und des dadurch anfallenden Wassers anteilig an den Kosten beteiligen, während die übrigen Kosten von der Gemeinde als dem Träger der Straßenbaulast für die Entwässerungseinrichtung getragen würden.

Herr Dr. Schulz, geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages, erklärt, zwar begrüße der Landkreistag grundsätzlich Gesetzentwürfe, die die
Kreise finanziell entlasteten. Den Gesetzentwurf in der jetzigen Form lehne der Landkreistag
jedoch ab, weil er nicht sachgerecht sei. Verschärfend komme hinzu, dass die kommunale
Ebene nicht auskömmlich finanziert sei, um die Infrastruktur aufrechtzuerhalten. Offenbar
seien allein finanzielle Interessen des Landes ausschlaggebend für den Gesetzentwurf gewesen. Außerdem störe ihn, dass das Land nicht auf die Vertreter der kommunalen Ebene zugegangen sei, um eine einvernehmliche und sachgerechte Lösung zu finden.

Der Vorsitzende dankt Herrn Bülow und Herrn Dr. Schulz für ihre Stellungnahmen.

Mit den Stimmen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von SPD, FDP und SSW empfiehlt der Ausschuss dem Landtag, den Gesetzentwurf der Landesregierung, <u>Drucksache 20/2194</u>, unverändert anzunehmen.

### Fachgespräch Mehr Akzeptanz durch Preistransparenz in der Fernwärme

Antrag der Fraktionen von SPD und SSW <u>Drucksache 20/1781</u> (neu) – 3. Fassung

(überwiesen am 26. Januar 2024)

hierzu: Umdruck 20/3119 - Bericht der Landesregierung -, 20/3631

### Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BdEW), Dr. Sven Barnekow, Fachbereichsleiter,

**Umdruck 20/3731** 

Herr Dr. Barnekow trägt die Inhalte seiner Stellungnahme, <u>Umdruck 20/3731</u>, vor. Dabei betont er, sein Verband sei an Preistransparenz interessiert, weil sie den Kundinnen und Kunden klare Signale und Sicherheit gebe.

Er ergänzt, dass auf dem bundesweiten Internetportal waermepreise.info (siehe Punkt 2 der Stellungnahme) ab Ende des Jahres voraussichtlich auch die Preisänderungen dokumentiert würden.

In Ergänzung zu Punkt 3 der Stellungnahme stellt Herr Dr. Barnekow klar, dass die Wärmeversorgungsunternehmen keinen Preissetzungsspielraum hätten, der über die Regelungen in der Verordnung über Allgemeine Bedingungen für die Versorgung mit Fernwärme (AVBFernwärmeV) hinausgehe.

Abschließend nennt Herr Dr. Barnekow Wege, die Attraktivität der Fernwärme zu steigern: Zum einen müsse die Anschlussdichte erhöht werden. Zum anderen benötigten die Versorgungsunternehmen langfristig mehr Spielraum bei der Preisanpassung, insbesondere mit Blick darauf, dass die Wärmevorhaltungskosten künftig gegenüber den Brennstoffkosten an Bedeutung gewinnen würden.

## HanseWerk Natur GmbH Dr. Gerta Gerdes-Stolzke, Geschäftsführerin

Umdruck 20/3732

Frau Dr. Gerdes-Stolzke trägt den Inhalt ihrer Stellungnahme, Umdruck 20/3732, vor.

# Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein e. V. Tom Janneck, Leitung Referat Energiewende & Nachhaltigkeit

Umdrucke 20/3733, 20/3758

Herr Janneck, Leiter des Referats Energiewende & Nachhaltigkeit bei der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein, verweist zu Beginn seiner Ausführungen auf seine Stellungnahme, <u>Umdruck 20/3733</u>. Er trägt unter Zuhilfenahme einer Präsentation, <u>Umdruck 20/3758</u>, vor.

Auf vielen Veranstaltungen zur kommunalen Wärmeplanung nehme er hohe Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger wahr. Das Potenzial von Wärmenetzen, insbesondere im Vergleich zu anderen Wärmeträgern, sei nicht ganz klar. Die jüngste Studie von Agora Energiewende gehe davon aus, dass künftig ein Drittel der deutschen Wohnungen von Wärmenetzen versorgt würden. Fernwärmenetze seien dabei insbesondere für Mieterinnen und Mieter im urbanen Raum relevant, da sie über ein geringes Haushaltseinkommen verfügten. Dies spiegele sich auch in den hohen Zielen der Stadt Kiel für den Ausbau des Wärmenetzes wider.

Herr Janneck prognostiziert, dass es auch in Zukunft Diskussionen über die Kosten von Wärmenetzen geben werde, insbesondere im Vergleich zu Luftwärmepumpen. Dies zeigten die in seiner Präsentation dargestellten Vergleiche zur Wettbewerbsfähigkeit verschiedener Wärmeträger (siehe Folien 7 bis 9). Solche Wirtschaftlichkeitsvergleiche würden im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung derzeit vielerorts angestellt. Wie die Grafiken zeigten, sei der Wärmepreis in den Szenarien mit Wärmenetzen höher als in den Szenarien mit Luftwärmepumpen. Dies gelte für sanierte wie für unsanierte Gebäude. Mittelfristig würden jedoch aufgrund von EU-Vorschriften alle Gebäude niedertemperaturfähig, das heißt für Wärmepumpen geeignet. Die Wärmenetze gerieten damit unter erheblichen Konkurrenzdruck.

Verschärft werde diese Situation durch die derzeitigen Förderbedingungen: Betriebskostenzuschüsse für Wärmenetze würden nur zehn Jahre lang gezahlt. Nach diesem Zeitraum seien

Wärmenetze gegenüber Wärmepumpen nicht mehr wettbewerbsfähig. Zudem sei davon auszugehen, dass der CO<sub>2</sub>-Preis ab 2027 rapide ansteigen werde, was die dann noch mit fossilen Energieträgern betriebenen Wärmenetze verteuern werde.

Im Referentenentwurf zur Novellierung der AVBFernwärmeV fehlten leider einige Punkte: Eine bundesweite Preisaufsicht sei ebenso wenig vorgesehen wie eine Schlichtungsstelle mit Teilnahmepflicht für Fernwärmeversorgungsunternehmen. Auch ein Wärmenetzregister sei nicht vorgesehen. Die Veröffentlichung aktueller Fernwärmepreise könne zukünftig auf der von Herrn Dr. Barnekow erwähnten Internetplattform erfolgen.

Herr Janneck spricht sich für eine Meldepflicht für Wärmenetze aus. Die Meldungen sollten an ein digitales Preismeldeportal erfolgen und aktuelle Preisänderungen abbilden. Die Kartellbehörde solle die Daten verwalten und Preise oberhalb der Aufgreifschwelle vertieft prüfen. In diese Richtung gehe auch der Referentenentwurf des schleswig-holsteinischen Energiewende- und Klimaschutzgesetzes. Wichtig sei, dass alle erhobenen Preisdaten veröffentlicht würden.

Die Verbraucherzentrale begrüße darüber hinaus den im Entwurf vorgesehenen Fahrplan zur Kostensenkung in Wärmenetzen. In diesem Zusammenhang spreche sie sich für eine Länderöffnungsklausel aus (siehe Punkt 2.9 der Stellungnahme). Die Verbraucherzentrale würde es begrüßen, wenn die Preise bis zum Vorliegen der Sanierungsfahrpläne eingefroren würden.

Herr Janneck bemängelt, dass sich die Kosten für den Anschluss an beziehungsweise die Trennung vom Fernwärmenetz von Haushalten teilweise sehr unterschieden. Hier seien klarere Regelungen erforderlich.

Er appelliere, die hohen Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger an Wärmenetze nicht zu enttäuschen und die Akzeptanz durch starken Verbraucherschutz zu erhöhen.

# Dr. Jürgen Kühling, Professor am Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Immobilienrecht, Infrastrukturrecht und Informationsrecht der Universität Regensburg, bis Juni 2024 Vorsitzender der Monopolkommission

per Video –

Herr Dr. Kühling, bis Juni 2024 Vorsitzender der Monopolkommission, weist darauf hin, dass die Herstellung von Preistransparenz im Fernwärmemarkt nur der erste Schritt einer umfassenderen Regulierung sein könne.

Fernwärmenetze seien vertikal integrierte, natürliche Monopole. Diese Monopole seien bisher durch einen Systemwettbewerb diszipliniert worden, also dadurch, dass sich Verbraucherinnen und Verbraucher zwischen Fernwärmenetzen, Gas- oder Ölheizungen sowie Wärmepumpen entscheiden konnten. Dies werde sich jedoch mittelfristig ändern, da es in Ballungsräumen keine Alternative zum Anschluss an Fernwärmenetze gebe. Zusätzlich werde die Ausgangssituation durch erheblichen Investitionsbedarf erschwert: Die Fernwärmenetze müssten einerseits ausgebaut und andererseits dekarbonisiert werden.

Da der Systemwettbewerb als disziplinierendes Regulierungsinstrument ausfalle, sei der Staat gefordert, neue, vergleichbar wirksame Instrumente zu schaffen, die einen Effizienzdruck erzeugen könnten. Andernfalls drohten überhöhte Preise, die die Akzeptanz der Wärmewende und der Energiewende gefährdeten.

Wie ein Forschungsteam unter der Leitung von Herrn Dr. Duso festgestellt habe, variierten die Energiepreise in Fernwärmenetzen stärker als bei Gas und Strom. Diese Unterschiede ließen sich nicht auf geologische oder sonstige unveränderbare Voraussetzungen zurückführen. Sie lägen vielmehr im fehlenden Effizienzdruck im Fernwärmemarkt begründet. Es gebe, anders als in den Gas- und Strommärkten, bisher keine entsprechenden Regulierungsinstrumente.

Die Monopolkommission sei der Ansicht, dass der gegenwärtige Regulierungsrahmen nicht ausreichend sei. Die AVBFernwärmeV weise zwei Defizite auf: Erstens kontrolliere sie nur die Preisanpassungen, nicht aber den Ausgangspreis. Zweitens enthalte sie zu wenig wettbewerbliche Elemente. Dies ermögliche es den Wärmeversorgern, ihre Kosten in erheblichem Umfang an die Verbraucher weiterzugeben. Damit fehle der Effizienzdruck. Auch das Kartellrecht helfe bei diesem Problem nicht weiter. Denn die kartellrechtliche Preismissbrauchskontrolle greife nur, wenn sich Fernwärmeversorger missbräuchlich verhielten. Zu hohe Preise

seien aber nicht auf missbräuchliches Verhalten zurückzuführen, sondern auf fehlenden Effizienzdruck.

Auch das zivilrechtliche Vorgehen vor Gericht sei kein praktikables Instrument, weil es für die Kläger mit hohen Prozessrisiken verbunden sei, wie die Verbraucherzentrale in ihrer Stellungnahme (<u>Umdruck 20/3733</u>) zutreffend festgestellt habe.

Die Monopolkommission plädiere daher dafür, in einem ersten Schritt Preistransparenz herzustellen. Diese helfe dann auch bei der zivilrechtlichen Durchsetzung und der kartellrechtlichen Kontrolle. Weitere Regulierungsmaßnahmen seien aber erforderlich. Es könne nicht schaden, wenn die Regulierungsbehörden in einen Wettbewerb um die besten Maßnahmen einträten. Schleswig-Holstein solle hier voranschreiten und eine effektive Vergleichsplattform mit Vorbildcharakter aufbauen.

Er verstehe, so Herr Dr. Kühling, dass es unangenehm sein könne, in einer Investitionsphase zusätzlichen Effizienzdruck zu schaffen. Jedoch könnten die Fernwärmeanbieter die Investitionsphase auch nutzen, um Effizienzen zu heben, indem sie sich beispielsweise überlegten, ob sie ihre Netze selbst dekarbonisieren oder einen externen Erzeuger hinzuziehen wollten. Kleinere Netze könnten Effizienzgewinne erzielen, indem sie im Verbund zusammenarbeiteten.

Die beschriebenen Maßnahmen, so Herr Dr. Kühling abschließend, hätten sich im Strom- und Gasbereich als wirksam erwiesen. Sie müssten nun auch im Fernwärmebereich implementiert werden, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen und Verbraucherinnen und Verbraucher vor unnötigen Kosten zu schützen.

Dr. Tomaso Duso, Vorsitzender der Monopolkommission, Professor für empirische Industrieökonomie an der TU Berlin

- per Video -

Herr Dr. Duso, derzeitiger Vorsitzender der Monopolkommission, spricht sich dafür aus, Regulierungsmaßnahmen für den Fernwärmemarkt zeitnah zu beschließen. Dies schaffe Planungssicherheit für die Unternehmen, die aktuell vor großen Investitionen stünden. Würden

38. Sitzung am 2. Oktober 2024

die Regulierungsmaßnahmen hingegen erst in ein bis zwei Jahren eingeführt, könnten diese Investitionen gefährdet werden.

Herr Dr. Duso stellt eine Preisregel aus den Niederlanden vor: Es handele sich um eine Price-Cap-Regulierung, die aber den Fernwärmebetreibern die Möglichkeit einräume, Preise oberhalb der Preisobergrenze festzulegen, wenn sie dies mit ihren eigenen Kosten gut begründen könnten. Diese Regelung sei einfacher umzusetzen als andere, kostenbasierte Regulierungen.

\* \* \*

Abgeordneter Timmer erklärt, er stimme mit den Aussagen der Monopolkommission im Wesentlichen überein. Das fundamentale Problem sei, dass Verbraucherinnen und Verbraucher häufig gezwungen seien, kostenbedingte Preiserhöhungen der Fernwärmeversorger zu akzeptieren.

Aus Sicht der Abgeordneten Dr. Täck enthält die Stellungnahme des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BdEW), <u>Umdruck 20/3731</u>, eine Reihe konstruktiver Vorschläge, die sie sorgfältig prüfen wolle. Der Systemwettbewerb zwischen den unterschiedlichen Heizungssystemen sei, so Abgeordnete Dr. Täck, im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher. Die Politik dürfe sich ihm daher nicht vollständig in den Weg stellen.

Herr Dr. Barnekow erklärt, sein Verband gehe nicht davon aus, dass es in Zukunft größere Gebiete geben werde, in denen kein Systemwettbewerb zwischen den verschiedenen Heizungsarten stattfinden werde. Auch in Gebieten, die im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung als Wärmevorranggebiete ausgewiesen würden, könnten sich die Verbraucherinnen und Verbraucher dennoch für eine Wärmepumpe entscheiden. Daher seien die Fernwärmeanbieter gehalten, wettbewerbsfähige Preise anzubieten.

Zur niederländischen Price-Cap-Regulierung erklärt Herr Dr. Barnekow, diese müsse im Kontext der besonderen Parameter des niederländischen Gasmarktes betrachtet werden. Er weist darauf hin, dass man in den Niederlanden während der Energiepreiskrise mit dieser Regelung nicht gerade zufrieden gewesen sei.

Zur Price-Cap-Regulierung in den Niederlanden ergänzt Herr Dr. Duso, die dortigen Wettbewerbsbehörden hätten vorgeschlagen, mehrere Preisobergrenzen zu verwenden, zum Beispiel je nach Art des Netzes. Auf diese Weise könne man ein System schaffen, das einerseits einfach sei, andererseits aber eine gewisse Heterogenität zulasse. Entscheidend sei es, Regulierungsmechanismen zu finden, die Verlässlichkeit statt Rechtsunsicherheit böten.

Herr Dr. Barnekow setzt sich für einen geringeren Marktanteil in den Fernwärmepreisen ein. Die Wärmeversorger benötigten sozusagen mehr Beinfreiheit, um die anstehende Transformation zu bewältigen.

Des Weiteren mache er darauf aufmerksam, dass im Zuge der Dekarbonisierung der Bestandsnetze nicht nur andere Brennstoffe zum Einsatz kämen. Vielmehr müssten auch ungenutzte Wärmequellen wie Abwärme eingebunden werden, was den Aufbau neuer Hardware erforderlich mache. Er ergänzt, dass die Kosten für die Brennstoffe in Zukunft möglicherweise sinken würden, dafür aber die Wärmebereitstellungskosten steigen könnten. Diese Entwicklungen müssten sich in Preiserhöhungen niederschlagen. Hierfür seien klare Rahmenbedingungen wichtig, insbesondere für das Marktelement in der AVBFernwärmeV.

Frau Dr. Gerdes-Stolzke weist darauf hin, dass die derzeitige Regulierung der Fernwärmepreise in vielerlei Hinsicht unpräzise sei. Dies verunsichere sowohl die Verbraucherinnen und Verbraucher wie auch die Wärmeversorger selbst. Es sei wichtig, die Novellierung der AVB-FernwärmeV für eine Präzisierung zu nutzen.

Auf eine Frage der Abgeordneten Dr. Täck antwortet Frau Dr. Gerdes-Stolzke, die HanseWerk Natur sei bemüht, trotz der Unterschiedlichkeit der Wärmenetze Vergleichbarkeit herzustellen. Dies gelinge, wenn man Cluster bilde, also untersuche, wie viele Menschen pro Meter an ein Fernwärmenetz angeschlossen seien. Dann werde klar, dass Fernwärmepreise in dicht besiedelten städtischen Räumen nicht mit denen in dünner besiedelten ländlichen Räumen vergleichbar seien. Zudem sei es sinnvoll, Preise über längere Zeiträume zu vergleichen: Wer beispielsweise kurzfristig Erdgas beschaffe, zahle in diesem und im nächsten Jahr noch weniger als derjenige, der es langfristig beschafft habe.

Die Durchführung solcher Vergleiche sei für die Verbraucherinnen und Verbraucher zugegebenermaßen kompliziert. Sie begrüße es daher, dass die Landeskartellbehörden solche Vergleiche anstellten.

Die HanseWerk Natur beteilige sich an dem Portal waermepreise.info, um ihren Bemühungen um die Herstellung von Preistransparenz Nachdruck zu verleihen. Zugleich werbe sie um eine differenzierte Darstellung des Themas. In diesem Kontext stehe auch die Praxis des Unternehmens, auf seiner Internetseite seine Preisformeln und tatsächlichen Kosten darzustellen. Das Unternehmen sei es den Kunden schuldig, daraus kein Betriebsgeheimnis zu machen.

Auf eine weitere Frage der Abgeordneten Dr. Täck antwortet Frau Dr. Gerdes-Stolzke, die HanseWerk Natur stehe definitiv unter Effizienzdruck, da sie sich tagtäglich im Systemwettbewerb mit anderen Heizungsarten bewege. Gerade im ländlichen Raum, in dem das Unternehmen überwiegend tätig sei, gebe es immer die Alternative dezentraler Wärmepumpen und Pelletheizungen. Vor diesem Hintergrund sei klar, dass man ein Wärmenetz nur neu- oder ausbauen dürfe, wenn es für den Kunden finanziell nicht nachteilig sei. Wärmenetze müssten vorrangig dort eingesetzt werden, wo sie Kostenvorteile für die Kunden brächten. Ein weiterer Effizienztreiber seien die Kunden selbst: Sie hätten im Zuge der Energiepreiskrise etwa zehn Prozent ihres Wärmebedarfs eingespart. Die HanseWerk Natur ruhe sich nicht aus, sondern arbeite weiter daran, die Effizienz ihrer Netze zu steigern.

Die Monopolkommission geht nach Angaben von Herrn Dr. Duso davon aus, dass Fernwärmeanbieter sich in städtischen Gebieten mittelfristig in einer Monopolsituation befinden werden. Schließlich könne man den Innenhof eines Mehrfamilienhauses nicht einfach mit 50 Wärmepumpen ausstatten.

Herr Dr. Kühling erinnert sich, dass es bei der Übertragung der Preisregulierung aus dem Telekommunikations- in den Strom- und Gasbereich anfangs viele Widerstände gegeben habe. Er plädiert dafür, sich solche Abwehrkämpfe im Fernwärmebereich zu ersparen und von vornherein ein gemeinsames Verständnis zu entwickeln. Es müsse darum gehen, zu erkennen, wo Ineffizienzen die Ursache für zu hohe Preise seien und wo natürliche Netzgegebenheiten und andere unabänderbare Gründe vorlägen. Sowohl der Verbraucherzentrale Bundesverband als auch die Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein hätten Vorschläge gemacht, wie das Regulierungssystem in diese Richtung optimiert werden könne. Es stehe fest, dass Unternehmen entweder durch politische Maßnahmen oder durch Systemwettbewerb dazu gebracht werden müssten, effizient zu arbeiten.

Auf eine Frage des Abgeordneten Timmer antwortet Herr Dr. Kühling, eine Preisobergrenze müsse einerseits bürokratiearm ausgestaltet sein, andererseits dürfe sie ihre Wirkung nicht

verfehlen. Daher habe die Monopolkommission in ihrem Gutachten vorgeschlagen, als Preisindex für eine solche Obergrenze die hypothetischen Kosten der Wärmeerzeugung durch eine Wärmepumpe zugrunde zu legen. So könne man abbilden, was faktisch ohnehin der Fall sei, nämlich dass Fernwärmenetze in vielen Fällen mit Wärmepumpen konkurrierten. Auf diese Weise könne man den Druck auf die Fernwärmeanbieter erhöhen, Angebote zu machen, die mindestens so effizient wie Wärmepumpen seien.

Abschließend betont Herr Dr. Kühling, ein landesweites Internetportal zum Preisvergleich erleichtere den Kartellbehörden die Arbeit und erhöhe den notwendigen Druck auf die Unternehmen. Daneben bedürfe es einer Preisaufsicht, die jedoch eher auf Bundesebene angesiedelt sein werde – es sei denn, die AVBFernwärmeV erlaube Schleswig-Holstein die Übernahme dieser Kompetenz im Wege einer Öffnungsklausel. Wichtig sei ferner, dass unabhängig davon, wo die Aufsicht angesiedelt werde, diese mit zusätzlichem, kompetenten Personal unterlegt werde.

Abgeordneter Timmer dankt Herrn Dr. Kühling für seine Ausführungen. Die Preise müssten nicht zuletzt reguliert werden, um Effizienzen zu heben. Schleswig-Holstein müsse dabei als Innovator vorangehen, was nur durch die Einführung einer Länderöffnungsklausel in der AVBFernwärmeV möglich sei.

Abgeordnete Nitsch stellt klar, dass die Fernwärmepreise für die Verbraucherinnen und Verbraucher nachvollziehbar sein müssten. Die Empörung über die Preise der HanseWerk Natur habe dies gezeigt. Sie sei überzeugt, dass Fernwärme dort, wo sie verlegt werden könne, die beste und solidarischste Lösung der Wärmeversorgung sei.

Herr Janneck WEIST darauf hin, dass es in einigen Fernwärmenetzen erhebliche Energieverluste gebe. Das von der HanseWerk Natur betriebene Netz in Kropp weise Wärmeverluste von über 30 Prozent auf. Als das dortige Netz durch einen Brennstoffwechsel dekarbonisiert worden sei, habe das Unternehmen das Netz selbst nach eigenen Angaben aber nicht angefasst, weil das zu höheren Kosten für die angeschlossenen Kunden geführt hätte. Da es sich um ein sehr altes Netz mit erheblichen Verlusten handele, müsse man sich fragen, ob das Unternehmen nicht eigentlich verpflichtet sei, in seine Erneuerung zu investieren. Er sei nicht sicher, ob die heute diskutierten Maßnahmen dies regeln könnten. Es bleibe festzuhalten, dass die Dekarbonisierung der Fernwärmenetze zwangsläufig dazu führen werde, dass einige Kunden aus Kostengründen auf Wärmepumpen umstiegen.

Der Vorsitzende dankt den Gesprächsteilnehmerinnen und -teilnehmern für den Austausch. Der Ausschuss werde das Thema in einer seiner nächsten Sitzungen wieder aufgreifen.

### 6. Regionales Welcome-Center für die Westküste einrichten

Alternativantrag der Fraktion der FDP <u>Drucksache 20/2518</u>

(überwiesen am 26. September 2024)

- Verfahrensfragen -

Der Ausschuss nimmt in Aussicht, in der nächsten Sitzung inhaltlich über die Vorlage zu beraten.

### 7. Erhöhung der Trassenentgelte stoppen

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/2474 (neu)

(überwiesen am 26. September 2024)

- Verfahrensfragen -

Einstimmig bei Abwesenheit der FDP beschließt der Ausschuss die Durchführung eines Fachgesprächs mit wenigen Teilnehmenden zu dem Antrag, <u>Drucksache 20/2474</u> (neu).

#### 8. Information/Kenntnisnahme

<u>Umdruck 20/3653</u> – Schreiben des Verkehrsministers zur Sanierung der Landesstraße 116 im Bereich der Kreidegrube Saturn in Lägerdorf

<u>Umdruck 20/3677</u> – Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz zu den Kosten einer Zugbrechung in Husum auf der Marschbahn

Der Ausschuss nimmt die oben genannten Umdrucke sowie einstimmig bei Abwesenheit der FDP-Fraktion den vertraulichen <u>Umdruck 20/3713</u> (ZUG.SH) zur Kenntnis.

#### 9. Verschiedenes

Der Ausschuss beschließt einstimmig bei Abwesenheit der FDP, am 16. Oktober 2024, circa 13.30 Uhr – im Anschluss an die Vormittagssitzung des Landtags – eine Sondersitzung zur aktuellen Situation der Ansiedlung Northvolts durchzuführen und dazu den Deutschlandchef des Unternehmens, Herrn Haux, einzuladen.

Desgleichen beschließt der Ausschuss eine zusätzliche Sitzung am Mittwoch, den 13. November 2024, 10 Uhr, mit dem Ziel anzuberaumen, bereits beschlossene Gespräche durchzuführen. Die Beratung zuletzt vertagter Berichte und Sachanträge solle in der Sitzung am 6. November 2024 stattfinden.

Abgeordnete Nitsch weist darauf hin, dass die SSW-Fraktion aufgrund zeitgleich stattfindender Sitzungen und eines krankheitsbedingten Ausfalls innerhalb der Fraktion nicht an der Sitzung am 13. November teilnehmen könne. Angesichts der Bedeutung der im Ausschuss zu behandelnden Themen sei dies sehr bedauerlich. Sie regt an, in der Jahresplanung des Ausschusses zwei Reservetermine für zusätzliche Sitzungen vorzusehen.

Abgeordneter Kilian begrüßt diese Idee. Er könne das Anliegen gut nachvollziehen. Aus seiner Sicht sei darüber hinaus jeder Abgeordnete aufgefordert, eigene Redebeiträge im Sinne einer stringenten Sitzungsführung zu straffen.

Der Vorsitzende stimmt zu. Er könne jedoch als Vorsitzender schlecht die Länge der Redebeiträge zensieren. Auch den Gästen müsse im Sinne der Sache genügend Zeit für ihre Ausführungen eingeräumt werden. Er sagt der Abgeordneten Nitsch zu, bei der Auswahl der am 13. November zu behandelnden Beratungsgegenstände zu beachten, welche Themen auf Anträge des SSW zurückgingen.

Der Ausschuss verständigt sich darauf, für 2025 zwei weitere Sitzungen als Reservetermine vorzusehen, die die Geschäftsführung vorschlagen möge.

Auf einen Vorschlag der Abgeordneten Waldeck macht der Vorsitzende darauf aufmerksam, dass der Ältestenrat sich dagegen ausgesprochen habe, reguläre Ausschusssitzungen während der Mittagspause der Plenartagungen abzuhalten.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Beratung des Haushaltsentwurfs am 27. November 2024 ab 10 Uhr gemeinsam mit dem Finanzausschuss stattfinde. Er schließt die Sitzung um 14:35 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen Vorsitzender gez. Svenja Reinke-Borsdorf Geschäfts- und Protokollführerin