



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 52. Sitzung

am Mittwoch, dem 12. März 2025, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender

Andreas Hein (CDU)

Lukas Kilian (CDU)

Peer Knöfler (CDU)

Rasmus Vöge (CDU)

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

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Thomas Hölck (SPD)

Kianusch Stender (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybillia Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Uta Wentzel (CDU)

Niclas Dürbrook (SPD)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Bericht der Landesregierung zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans Gewerbe und Energie	4
	Angebot des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport	
2.	Bericht über den Stand des Ansiedlungsvorhabens Northvolt und die Arbeit des Projektbüros	10
	Fortsetzung der Beratung in der 38. Sitzung vom 2. Oktober 2024	
3.	Bericht zum Strategie- und Strukturprozess Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung	18
	Bericht der Landesregierung Drucksache 20/2756	
4.	Fachgespräch	18
	Erhöhung der Trassenentgelte stoppen	18
	Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/2474 (neu)	
5.	Information/Kenntnisnahme	26
	Umdruck 20/4495 (vertraulich): „AKN-Strategiegutachten“, Vorstellung im Wirtschafts- und Finanzausschuss am 20.02.2025	
	Umdruck 20/4441: Resolution der Insel- und Halligkonferenz – Möglichkeiten beim Ausbau Erneuerbarer Energien zur Umsetzung der Wärme- und Energiewende auf den Inseln und Halligen	
	Umdruck 20/4532: Resolution der Insel- und Halligkonferenz – Daseinsvorsorge, Sicherung von Wohn- & Wirtschaftsraum	
	Unterrichtung 20/229: Staatsvertrag über die Errichtung, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Nationalen Once-Only-Technical-Systems (NOOTS)	
	Unterrichtung 20/231: Entschließung des Bundesrates zur Reform des GVFG und Reform weiterer struktureller Rahmenbedingungen bei der Finanzierung von Infrastruktur für SPNV	
	Unterrichtung 20/232: Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Ladenöffnungszeitengesetzes	
6.	Verschiedenes	27

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.

Die Ausschussmitglieder beschließen einstimmig gemäß § 17 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 GeschO, den [Umdruck 20/4495](#) (AKN-Strategiegutachten) vertraulich zu behandeln und die Inhalte geheim zu halten.

1. Bericht der Landesregierung zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans Gewerbe und Energie

Angebot des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport

Innenstaatssekretär Dr. Hogrefe nimmt Bezug auf das am 4. September geführte Fachgespräch im Rahmen der Sitzung des Ausschusses am Rande der NordBau und die dortige Beschäftigung mit dem Thema. Sodann berichtet er zum aktuellen Stand.

Auch weiterhin würden keine Vorrangstandorte ausgewiesen, da die Standorte der Umspannwerke der 380-Kilovolt-Höchstspannungsebene noch nicht von der TenneT hätten umrissen werden können. Daher solle berücksichtigt werden, dass den Kommunen Flächenvorsorge um die großen Umspannwerke ermöglicht werde. Dies erfordere eine teilweise Abweichung von den bisherigen Grundsätzen.

Bei den energieintensiven und den energiewendeaffinen Betrieben spreche man von Unternehmen, die die 200 Megawatt Leistung abriefen. In der Regel rechne es sich erst ab dieser Größenordnung, an die genannten Umspannwerke anzudocken. Auch Kombinationen aus energieintensiven und den energiewendeaffinen Betrieben sollten unterstützt werden. Für deren Standorte habe sich die Landesregierung gewisse Eckvorgaben überlegt, etwa in Sachen Erreichbarkeit oder Zugang zu benötigten Netzen.

Zusätzlich werde ein Parallelprozess gestartet, in dem ermittelt werde, welche Standorte für Umspannwerke die Fachressorts für geeignet hielten. Nach Rücksprache mit der Betreiberin TenneT würden die Kommunen zeitnah einbezogen – schon vor einer eventuellen Anpassung der rechtlichen Regelungen.

Energiestaatssekretär Knuth ergänzt, aus energiepolitischer Sicht verführe Schleswig-Holstein wie dargestellt, weil das Land bei der Energieverfügbarkeit pro Flächeneinheit in Deutschland deutlich führe. In Schleswig-Holstein kämen auf einen Quadratkilometer gut 500 Kilowatt installierter Leistung Wind an Land, gefolgt vom Flächenland Brandenburg mit einem Wert von knapp 300 Kilowatt. Dieser Vorsprung werde sich noch vergrößern. Daher halte es die Landesregierung für dringend geboten, die Wertschöpfung im Hinblick auf die Nutzung erneuerbarer Energien deutlich zu erhöhen – durch die Installation entsprechender Lasten insbesondere aus dem Bereich energieintensiver Industrieunternehmen. Auch müsse grüner Strom für die bestehenden Unternehmen stärker verfügbar gemacht werden.

Zusätzlich zur Erstellung der planerischen Grundlage würden aus seiner Sicht neben den Förderungen auf Bundes- und Landesebene auch Signale des Marktes benötigt, dass es für die Unternehmen Vorteile habe, sich erzeugungsnah an den Quellen der erneuerbaren Energien anzusiedeln, etwa zur Einpreisung einer regionalen Komponente in die Strompreise und Netzentgelte, sodass die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien zum Standort- und Marktvorteil werde. Die Landesregierung habe eine Reihe guter Vorschläge erarbeitet und hoffe auf ein gutes Zusammenwirken der verschiedenen Komponenten.

Wirtschaftsstaatssekretär von der Heide unterstreicht, dass die Zusammenarbeit der beteiligten Ressorts sehr gut sei. Das Innenministerium verfolge das Ziel einer angemessenen Raumordnung. Das Energieministerium habe die Energiewende im Blick. Das Wirtschaftsministerium lege den Fokus auf wirtschaftliche Interessen, insbesondere auf zusätzliche Flächen für energieintensiven Gewerbe. Schleswig-Holstein verfüge aufgrund der überschüssigen Energieproduktion gemessen am eigenen Verbrauch über einen Standortvorteil. Die Energie solle vorrangig vor Ort Verwendung finden.

Sodann hebt er erstens hervor, dass das Wirtschaftsministerium die Wertschöpfung als Kriterium für die Landesplanung entwickelt habe. Zweitens würden mit Blick auf die Versorgung mit Wasserstoff durchaus Unterschiede gemacht. Einige produzierende Industrien wie Metall, Glas, Keramik benötigten dies auch zukünftig, für andere Branchen wie bei der Produktion von Batteriezellen oder Chips stelle Strom den entscheidenden Zugang dar. Drittens solle auf Digitalisierung etwa bei Rechenzentren und der Nutzung künstlicher Intelligenz ein Schwerpunkt gelegt werden. Das sei aus seiner Sicht gelungen. Daher halte er die Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplan Gewerbe und Energie für einen Erfolg.

Abgeordneter Kilian nennt das Projekt großartig. Umspannwerke seien optisch nicht ansprechend, würden aber im Hinblick auf die Energiewende benötigt. Die Teilfortschreibung werde es ermöglichen, die Infrastruktur vor Ort für Gewerbeansiedlungen zu nutzen, um somit auch höhere Gewerbesteuererinnahmen zu generieren. Er begrüße das proaktive Zugehen auf Kommunen und wolle erfahren, ob auch schon bestehende Umspannwerke von den Erleichterungen profitierten.

Abgeordnete Dr. Täck fragt, wie die proaktive Suche nach geeigneten Flächen statfinde, um passende mögliche Standorte von Umspannwerken und Gewerbegebieten zu gewährleisten.

Staatssekretär Dr. Hogrefe antwortet, der Prozess entfalte eine hohe Dynamik, auch komme den Grundsätzen der im Rahmen der LEP-Teilfortschreibung aufzustellenden Regeln Geltung für alle Standorte der 380-Kilovolt-Umspannwerke zu. Allerdings seien die meisten der bestehenden Standorte voll belegt. Die 20 neuen TenneT-Standorte lägen grob fest. Das Unternehmen habe einen Plan vorgelegt, und die Landesregierung führe dazu Gespräche. TenneT lägen schon sehr viele Angebote von anschlusswilligen Unternehmen vor, obwohl die Standorte noch nicht feststünden.

Die Landesregierung gehe proaktiv auf die Kommunen zu, bei denen eine positive Standortentscheidung abgesehen werden könne, um diese in grundsätzlichen Fragen zu unterstützen, etwa bei der Flächenvorsorge oder bei Zielabweichungsverfahren im Hinblick auf die frühzeitige Ausweisung von Gewerbeflächen. Die Feinjustierung der Grundsätze für verschiedene Flächennutzungsmöglichkeiten erfolge derzeit und sehe eine Anpassung auf die jetzige Situation vor; er sage zu, diese bei Gelegenheit textlich vorzustellen.

Staatssekretär Knuth ergänzt, dass ein Teil der neuen Umspannwerke in Schleswig-Holstein in der Nähe bereits existierender Umspannwerke und Industrieflächen entstehe. TenneT suche nicht selbst proaktiv nach den besten Standorten für eine Gewerbeentwicklung, sondern nach den besten Standorten aus netzdienlicher Sicht für Umspannwerke. Aus den Gesprächen und aufgrund der parallelen Suche nach Standorten im Hinblick auf Gewerbe- und Industrieentwicklung bestehe im besten Fall ein Bewusstsein für Synergien und weitere Entwicklungsmöglichkeiten. Die Netzbetreiber meldeten zurück, dass das Beachtung finde.

Abgeordnete Dr. Täck fragt, wie der Standortvorteil in Sachen erneuerbarer Energien von Schleswig-Holstein angesichts des Sondierungspapiers der neuen Bundesregierung zu Geltung gebracht werden könne, das den Bau vieler Gaskraftwerke „an bestehenden Standorten“ – voraussichtlich also in Süddeutschland – vorsehe und in dem „H2-ready“ keine Erwähnung finde.

Die Frage der Auswirkung der Errichtung neuer Gaskraftwerke auf den Strommarkt in Schleswig-Holstein Sorge ihn nicht sehr, so Staatssekretär Knuth, solange man nicht in einen Subventionswettlauf eintrete. In dem Moment, in dem man Gaskraftwerke stark subventioniere und nicht nur als Reservekraftwerke nutze, sondern mit ihnen fehlenden EE-Ausbau in Teilen Deutschlands grundsätzlich kompensiere, werde es kritisch. Im Hinblick auf Merit Order und insbesondere unter Berücksichtigung der CO₂-Bepreisung seien Gaskraftwerke nicht ansatzweise kompetitiv zur der Nutzung erneuerbarer Energie. Er halte jedoch zusammenfassend die Marktverzerrung für überschaubar.

Staatssekretär Knuth führt weiter aus, Direktanschlüsse spielten bereits heute eine Rolle etwa bei bestehenden Unternehmen beispielsweise in der Nähe zu Windparks und PV-Anlagen mit unmittelbarem Direktanschluss außerhalb des Stromnetzes. Diese Variante entlaste auch das Netz. Für spannender erachte er Direktlieferverträge/PPAs, denen insbesondere für energieintensive Unternehmen eine sehr große Rolle zukomme. Schleswig-Holstein habe den großen Vorteil, dass es über viele Anlagen verfüge, die aus dem EEG herausliefen beziehungsweise im PV-Bereich außerhalb des EEG gebaut würden und trotzdem günstig Strom erzeugten. Aufgrund der räumlichen Nähe zu den Off-shore-Anbindekapazitäten könnten auch PPAs für die grüne Wasserstoffherzeugung abgeschlossen werden. Allerdings lösten diese Verträge letztlich aus seiner Sicht das Grundsatzproblem des nicht funktionierenden Strommarkts in Deutschland nicht. Die systemischen Kosten müssten daher mit Regionalkomponenten versehen werden, ansonsten werde der Markt nicht funktionieren. Insofern zeige er sich gespannt auf die Berichte über die Untersuchung der Bidding Zone Review.

Abgeordnete Nitsch merkt an, die SSW-Fraktion begrüße die Absicht, die drei Prinzipien zusammenzuführen und die Vorhaben entlang der Landesentwicklungsachsen zu gestalten, und den Ansatz, Industriebetriebe dadurch anzusiedeln. Im Hinblick auf das Flächenrecycling fragt sie nach dem Umgang mit Konversionsgebieten.

Zum Flächenrecycling führt Staatssekretär Dr. Hogrefe aus, dass selbst bei Versiegelung großer Flächen eine möglichst freiraumschonende Nutzung erfolgen solle. Brachflächen oder recyclingfähige Flächen seien in die Betrachtung einzubeziehen.

Auf die Frage der Abgeordneten Nitsch nach der Einbindung bestehender Industrieunternehmen in die Planung meint Staatssekretär Knuth, im Hinblick auf den Umgang mit bestehenden Unternehmen müsse zwischen großen Industrieunternehmen etwa im Raum Heide und Brunsbüttel mit je eigenen Bedarfen und den vielen KMU differenziert werden. So produzierten viele Gewerbebetriebe klassisch stromgebunden; daher bestehe dort weniger eine infrastrukturelle Herausforderung als vielmehr die marktliche Herausforderung der Umstellung.

Abgeordneter Dr. Buchholz erkundigt sich nach den im Gespräch mit der Landesregierung im September geäußerten Wünschen der Wirtschaftsförderungen bezüglich der Gewerbegebiete und deren Berücksichtigung. Sodann fragt er nach näheren Erläuterungen zur Teilfortschreibung, wenn, wie erwähnt, vom Ausweisen von Vorrangflächen für Umspannwerke abgesehen werde. Er bitte darum, die Teilfortschreibung dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen. Ferner hänge seiner Ansicht nach die Ansiedlungspolitik nicht davon ab, wie viele Flächen ausgewiesen würden, sondern davon, wie attraktiv die Produktion in Schleswig-Holstein sei. Daher frage er, wie die Landesregierung das große Energieangebot in attraktive Preise umzumünzen gedenke – auch unter Berücksichtigung der Direktvermarktung.

Staatssekretär Dr. Hogrefe erklärt, die Gespräche mit den Wirtschaftsförderern hätten nach der Ausschusssitzung im September stattgefunden. Diese würden in einem fortlaufenden Kommunikationsprozess eng eingebunden, was diese im Übrigen begrüßten. Der nächste Termin sei für den 16. Mai 2025 avisiert.

Auf die Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz zum weiteren Zeitplan und zur Auswirkung der Teilfortschreibung auf die Aufstellung der Regionalpläne antwortet Staatssekretär Dr. Hogrefe, die Landesregierung bemühe sich, dabei sehr schnell zu verfahren. Neben der Fortschreibung zu Gewerbe und Energie müssten auch Anpassungen bei den Themen Solarenergie, Geothermie und Leitungsnetze vorgenommen werden – mit dem Ziel des Abschlusses in dieser Legislaturperiode. Dies zeitige jedoch keine Auswirkungen auf die Regionalpläne; die zweiten Entwürfe würden im April im Kabinett beraten. Danach erfolge eine dreimonatige Öffentlichkeitsbeteiligung. Sollte die LEP-Teilfortschreibung so schnell erfolgen, dass sich aus den

Grundsätzen Aspekte ergäben, die in den Regionalplänen berücksichtigt werden könnten, könnten diese eingearbeitet werden. Das Inkrafttreten der Regionalpläne sei für 2026 geplant.

2. Bericht über den Stand des Ansiedlungsvorhabens Northvolt und die Arbeit des Projektbüros

Fortsetzung der Beratung in der 38. Sitzung vom 2. Oktober 2024

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Herr Madsen, berichtet, ihn habe heute Morgen die Nachricht über die Insolvenzanmeldung von Northvolt AB in Schweden erreicht; diese umfasse die Unternehmen Northvolt AB, Northvolt Ett AB, Northvolt Labs AB, Northvolt Revolt AB und Northvolt Systems AB. Northvolt Germany und Northvolt North America stellten keine Insolvenzanträge. Als hundertprozentige Tochtergesellschaften von Northvolt AB würden etwaige Entscheidungen über diese Einheiten vom Insolvenzverwalter in Abstimmung mit den Kreditgebern der Gruppe zu gegebener Zeit getroffen. Der vom schwedischen Gericht bestellte Insolvenzverwalter Mikael Kubu werde das Verfahren nach schwedischem Insolvenzrecht mit dem Ziel einer geordneten Übergabe für Mitarbeitende, Partner und Gläubiger überwachen.

Die Mittel aus der Wandelanleihe stünden weiterhin zweckgebunden für Northvolt 3 zur Verfügung. Northvolt könne die Mittel nur für das Werk in Heide einsetzen. Dies werde durch die KfW sichergestellt, welche die Verfügung über das Konto innehabe. Dem Insolvenzverwalter obliege nun die Neuaufstellung des Unternehmens inklusive der Erarbeitung von Fortführungsszenarien für die deutsche Tochter Northvolt 3. In diesem Zusammenhang werde zu klären sein, wie es am Standort Heide konkret weitergehe. Alle Anwesenden wüssten, dass kürzlich noch an der Baustelle gearbeitet worden sei. Eine sehr gut erschlossene Baufläche sei entstanden und damit ein Asset, das auch für andere Investoren von Interesse sein könne. Hierzu stehe die Landesregierung sowohl mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) als auch mit Northvolt in engem Kontakt.

In dieser Woche habe das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung eine neue Studie vorgelegt, die eine große Nachfrage in der EU nach E-Auto-Batterien bis 2030 voraussehe. Die Autoren gingen davon aus, dass die Baustelle in Heide, selbst wenn die Firma Northvolt eine zukünftige Fabrik nicht betreiben sollte, vermutlich von einem anderen Batteriehersteller übernommen werden könne. Auch für andere Branchen sei die Fläche sehr interessant, biete sie doch Potenzial in viele Richtungen. Im Übrigen liege auch bei den Sondierungsgesprächen zwischen CDU/CSU und SPD zur Bildung einer neuen Bundesregierung in Berlin ein Fokus auf der Batteriezellproduktion.

Der Insolvenzverwalter werde im Laufe des Verfahrens weitere Informationen bekanntgeben. Abschließend könne festgehalten werden, dass das Unternehmen trotz intensiver Bemühungen nicht die notwendigen finanziellen Voraussetzungen habe schaffen können, um in seiner aktuellen Form fortzubestehen. Weiterhin würden alle realistischen Optionen geprüft, um im Rahmen des schwedischen Insolvenzverfahrens die Weiterführung des Betriebs zu ermöglichen.

Abgeordneter Stender äußert, er vermisse Worte des Bedauerns oder der Selbstkritik im Eingangsstatement des Ministers. Stattdessen beschreibe dieser nüchtern die Abwicklung des Prozesses. So stelle er sich, kritisiert der Abgeordnete, den Umgang mit dieser fatalen Situation indes nicht vor. Natürlich zeitige die Insolvenz von Northvolt AB auch Auswirkungen auf das Tochterunternehmen und den Standort in Heide. Er gehe davon aus, dass Investoren großes Interesse an dem 110 Hektar großen erschlossenen Grundstück mit bestehendem Baurecht hätten. Er wolle erfahren, was die Landesregierung im Hinblick auf die Zukunft des Standorts, die Batterieproduktion in Heide und ihr selbstgestecktes Ziel des klimaneutralen Industriestandorts unternehme. Im Hinblick auf die Wandelanleihe interessierten ihn die Auswirkungen der Insolvenz auf das Chapter-11-Verfahren. Ferner vermisse er jegliche Kommunikation des Ministerpräsidenten im Hinblick auf das Insolvenzverfahren, zumal es um die wichtigste Industrieansiedlung in Schleswig-Holstein seit Jahrzehnten gehe.

Minister Madsen stellt fest, der Ministerpräsident halte sich mitnichten aus dem Prozess heraus. Im Januar habe dieser mit dem Chef der Staatskanzlei die Gesprächsreihe mit den Menschen in der Region fortgeführt. Diese solle auch weiterhin stattfinden. Auch habe der Ministerpräsident viele Pressestatements abgegeben.

Im Übrigen habe er, so der Minister, zunächst den Sachstand dargestellt. Natürlich bedauere die Landesregierung die Entwicklung. Er gehe – anders als vom Abgeordneten dargestellt – davon aus, dass sich die Insolvenz natürlich auf den Standort Heide auswirke. Der Insolvenzverwalter werde nun die Assets bewerten und die verschiedenen Möglichkeiten prüfen. Potenzielle Investoren müssten prüfen, wie groß ihr Interesse an einem bestimmten Standort oder am Geschäft mit Deutschland und/oder Kanada sei.

Abgeordnete Nitsch merkt an, alle seien von der Entwicklung überrascht worden. Die Aussage des Ministers, er habe von der Insolvenz aus der Presse am heutigen Morgen erfahren, werfe Fragen auf. Vor dem Hintergrund des bisherigen engen Austauschs wolle sie erfahren, wie die

Kommunikation konkret gelaufen sei und ob die Landesregierung in den Tagen zuvor Kenntnis von Anzeichen der Insolvenz erlangt habe. Vor dem Hintergrund von Medienberichten über das Interesse chinesischer Investoren am Konzern beziehungsweise an Konzernteilen befragt sie den Minister zu seiner Kenntnis von Investorengesprächen und Interessenbekundungen. Angesichts von Bürgerschaftsmittelverlusten des Landes, die zu erwarten seien, appelliere sie an die Landesregierung, hierzu den Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort zu stehen. Sie erwarte, dass rasch ein Konzept zur weiteren Nutzung des Standorts vorgelegt werde, falls es nicht schon existiere.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt nach, ob zutreffe, dass der Minister heute Morgen von der Einleitung des schwedischen Insolvenzverfahrens erfahren habe.

Das Board-Meeting bei Northvolt habe am gestrigen Abend stattgefunden. Er habe von diesem Meeting erfahren. Er habe schwedischen Medien gelesen, die zunächst dementiert hätten, dass eine Insolvenz vorliege. Sie hätten vielmehr berichtet, dass diese noch beschlossen werden müsse. Die Landesregierung sei erst am heutigen Morgen vom BMWK darüber in Kenntnis worden. Er habe dies dann – nur kurze Zeit später – auch der Presse entnehmen können. Dieser kurze Zeitvorsprung hätte ihm nicht erlaubt, den Ausschuss darüber in Kenntnis zu setzen.

Northvolt habe die Kommunikation in der eigenen Hand gehalten, fügt der Minister hinzu. Das Board habe sich verständigt, dass eine Insolvenzanmeldung erfolgen müsse. Das schwedische Insolvenzrecht, so seine Lesart der schwedischen Presse, sehe bei Steuerschulden von Unternehmen eine Haftung des Geschäftsführers vor. Das führe zu recht zügigen Insolvenzanmeldungen, um eine persönliche Steuerzahlung zu vermeiden. Eine solche Steuerzahlung sei laut schwedischen Medien heute fällig.

Abgeordneter Dr. Buchholz erklärt, er wolle erstens wissen, ob die Landesregierung nach wie vor die Auffassung vertrete, dass ein Schaden durch Begebung der Wandelanleihe bisher nicht eingetreten sei, oder ob sie inzwischen davon ausgehe, dass ein Schaden in Höhe von 300 Millionen Euro nicht nur absehbar sei, sondern sich inzwischen realisiert habe. Im Rahmen des Chapter-11-Verfahrens in den USA habe sich eine Zerschlagung des Konzerns angedeutet. Damit sei auch schon etwa im Hinblick auf Verkäufe an Volvo und Scania begonnen worden. Ihn interessiere zweitens, ob die Landesregierung eine realistische Perspektive für die Fortführung des Standortorts Northvolt 3 in Deutschland sehe und er wolle erfahren, ob

der Minister wisse, ob ein Interesse an der Übernahme der drei deutschen Gesellschaften von Northvolt im Zuge des Chapter-11-Verfahrens oder im Vorfeld der schwedischen Insolvenz geäußert worden sei.

Minister Madsen meint zum Ersten, von einem Einfluss auf das Chapter-11-Verfahren sei mit Sicherheit auszugehen. Wenn die angestrebte Überbrückung und Fortführung geglückt wären, hätte der Konzern nicht in Schweden Insolvenz anmelden müssen. Von Anfang an sei kommuniziert worden, dass die Mittel bis zum ersten Quartal 2025 reichten. Festgehalten werden könne, dass die Erwartungen im Hinblick auf das Chapter-11-Verfahren nicht erfüllt hätten werden können.

Die Details der Chapter-11-Verhandlungen lägen der Landesregierung nicht vor, sodass er insofern keine Auskunft zu Investoren geben könne. Selbst wenn solche Informationen vorlägen, mahne er einen sehr sorgfältigen Umgang damit an. Denn Investoren seien in der Regel besorgt, dass ihre Namen in diesem Zusammenhang öffentlich würden. Er wolle nicht für das Abspringen von Investoren verantwortlich gemacht werden, weil er etwa ihre Namen erwähnt hätte. Aus Brüssel komme das klare Signal, die Batterieproduktion in Europa schützen zu wollen. Auch aus Berlin kämen klare Signale. Die Wissenschaft gehe davon aus, dass bis zu 30 Fabriken in Europa benötigt würden. Die Batterieproduktion trage zur Unabhängigkeit – auch von China und von den USA – bei. Wo der politische Wille stark ausgeprägt sei, finde sich in der Regel auch ein Investor. Im Übrigen zeichne sich der Standort durch viele Vorteile aus. Der Insolvenzverwalter werde vorgeben, wie es weitergehen könne.

Minister Madsen erklärt zum anderen, auf die Frage des Abgeordneten Dr. Buchholz nach der Wandelanleihe, dass er an die zweckgebundene Verwendung der Mittel in Heide erinnere. Dies müsse man im Hinblick auf die Höhe eines möglichen Schadens berücksichtigen. Er wiederhole, dass noch nicht alle Mittel ausgezahlt worden seien und weiterhin die Zweckbindung einer Batteriezellproduktion in Heide bestehe. Der Wert des Assets sei mit den Geldern erhöht worden, daher könne man nicht vom Eintritt des Totalschadens sprechen. Dies könne man höchstens tun, wenn man Kenntnis davon habe, dass das Projekt nicht weiterentwickelt werde; jedoch zeige er sich nach wie vor davon überzeugt, dass es sich um ein sehr gutes Gebiet mit realistischen Perspektiven für den Standort Heide handele.

Abgeordnete Hölck geht darauf ein, im Herbst letzten Jahres habe der Ausschuss unter anderem zur Kleinen Anfrage des Abgeordnete Stender zu Zeitplan und Finanzierung des Projekts

beraten und in diesem Zusammenhang auch über Wohnraum sowie über die Transporte durch Güterzüge und über den Nord-Ostsee-Kanal diskutiert. Es seien im Zuge dessen die kritischen Fragen SPD-Abgeordneten beanstandet worden. Der Abgeordnete Kilian und Minister Schrödter hätten versichert, alles sei sicher. Heute deute sich indes ein Desaster an. Der Bericht Minister Madsens klinge wie ein Abgesang auf Northvolt in Heide. Der dortige Standort müsse auch im Hinblick auf Arbeitsplätze und die Transformation gehalten werden. Es könne passieren, dass Investoren den Zuschlag bekämen, die man vorher nicht hätte haben wollen. Er frage die Landesregierung nach ihren Einflussmöglichkeiten auf das Verfahren.

Abgeordnete Dr. Täck legt dar, man habe die Chancen des Northvolt-Projekts in Heide selbstverständlich nutzen wollen. Sie hätte es daher für keine Lösung gehalten, dem Projekt von vornherein abzusagen. Die Entwicklung habe jetzt einen unguten Verlauf genommen; sie begrüße jedoch ausdrücklich, dass die Landesregierung den Versuch unternommen habe. Im Übrigen erinnere sie an die Diskussion über Gewerbeflächen zum letzten Tagesordnungspunkt und spreche sich dafür aus, die sehr gut entwickelte Fläche anzubieten. Zwar müsse der Ausgang des Insolvenzverfahrens abgewartet werden, gleichwohl wolle sie erfahren, inwieweit die Landesregierung proaktiv auf Automobilkonzerne im europäischen Markt zugehen könne, um ihnen ein Angebot gegen die fehlende eigene Batteriezellproduktion, die sie für die Achillesferse dieser Industrie erachte, zu machen.

Abgeordneter Kilian merkt an, er halte die Beiträge der Abgeordneten Stender und Hölck für in Teilen niveaulos, zumal ihnen kritische Fragen vorgeworfen worden seien. Wenn man so tue, als habe die Landesregierung die Entscheidung larifari getroffen, mache man sich sozusagen einen schlanken Fuß, zumal man gemeinsam in diesem Ausschuss und im Finanzausschuss sowie mit der vorherigen und der aktuellen Landesregierung eine Entscheidung zur Batteriezellproduktion in Schleswig-Holstein getroffen habe. Er frage die beiden angesprochenen Abgeordneten, die sich damals für die Ansiedlung angesprochen hätten, ob sie der Landesregierung geraten hätten, diese Chance ungenutzt zu lassen. Er könne sich vorstellen, was sie gesetzt den Fall gesagt hätten, die Ansiedlung hätte sich beispielsweise in Cuxhaven etabliert. Keine Entscheidung sei ohne Risiko. Die vorherige Landesregierung und die Jamaika-Koalition hätten erheblich für Innovationen in Schleswig-Holstein und dafür geworben, das Land als Wirtschaftsstandort zu etablieren, bei dem die hier erzeugte saubere Energie auch der hiesigen Wirtschaft zugutekomme.

Abgeordneter Kilian fährt fort, er zeige sich erstaunt von den Kenntnissen des Abgeordneten Stender bezüglich des schwedischen Insolvenzrechts. Jener habe Schlüsse gezogen und Festlegungen getroffen, die in dieser Form von niemandem sonst in der Bundesrepublik Deutschland, nicht einmal im BMWK, hätten gezogen werden können.

Die Situation des Investors stelle sich laut den eingehenden Nachrichten als nicht gut dar. Er, Abgeordneter Kilian, begrüße die Verknüpfung der Wandelanleihe mit dem Standort Schleswig-Holstein. Der Wirtschaftsausschuss solle nicht verkennen, dass Entscheidungen immer mit einem Risiko einhergingen. Es gelte, sich auch zukünftig für eine Batteriezellproduktion und für die Entwicklung des Standorts auszusprechen, um keinen Abgesang zu beginnen, um dann zusehen zu müssen, wie die Produktion gegebenenfalls in anderen Bundesländern oder in Nachbarstaaten erfolgte.

Minister Madsen äußert sich erstaunt darüber, dass verschiedene Seiten seine Ausführungen unterschiedlich auslegten, wie die Beiträge der Abgeordneten Hölck und Stender gezeigt hätten. Dabei liege ihm an einer nüchternen Darstellung der Sachlage. Er hoffe auf ein breites Bekenntnis zum Standort, für den die Landesregierung werben könne, indem sie unter anderem die strategische Bedeutung einer Batteriezellproduktion in Deutschland hervorhebe. Schleswig-Holstein könne mit guter Infrastruktur, erneuerbaren Energien, guten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie mit dem politischen Willen dazu beitragen. Die Landesregierung setze das klare Signal der Offenheit für Gespräche, unter anderem mit dem Insolvenzverwalter, mit interessierten Investoren und mit dem BMWK im Hinblick auf eine Batteriezellproduktion in Heide.

Abgeordneter Dr. Buchholz stellt, indem er sich von Abgeordnetem Stender abgrenzt, fest, niemand zweifle daran, dass die Ansiedlung einer Batteriezellproduktion in Schleswig-Holstein gut, vernünftig und wirtschaftlich sinnvoll sei. Die Rückzahlungspflicht des Unternehmens zeichne eine Wandelanleihe aus; die vom Minister angeführte Investition in den Boden bleibe dahingestellt. Das Land habe sich dafür verbürgt, dass Northvolt in der Lage wäre, die 300 Millionen Euro an die KfW zurückzuzahlen. Wenn das Unternehmen dazu nicht in der Lage sei, entstehe dem Land ein Schaden. Das wegzudiskutieren, halte er für fatal. Deswegen interessiere ihn, ob der Minister noch mit einer quotalen Rückzahlung auf die Wandelanleihe im Rahmen des Insolvenzverfahrens rechne.

Dem Abgeordnete Kilian pflichte er darin bei, dass kein Investment dieser Art ohne Risiko sei. Man müsse jedoch fragen, ob die Landesregierung alle Informationen mit dem Parlament im Hinblick auf eine richtige Einschätzung des Risikos geteilt habe. Nach Aktenstudium beschließen ihn erhebliche Zweifel, ob die Einschätzung der Risikolage durch die Landesregierung in allen Punkten mit dem Finanz- und mit dem Wirtschaftsausschuss geteilt worden sei. Dem werde seine Fraktion nachgehen, notfalls auch investigativ.

Im Rahmen seiner Kleinen Anfrage zu den Inhalten des Gesprächs der Landesregierung und dem Interimsvorsitzenden des Northvolt-Verwaltungsrates am 18. Dezember 2024 habe er auch um Auskunft gebeten, warum Northvolt ein Chapter-11-Verfahren und kein Insolvenzverfahren nach schwedischem Recht eröffnet habe. Die Antwort des Interim-CEOs, wonach eine Restrukturierung nach schwedischem Recht derzeit nicht beantragt gewesen sei, habe ihn verblüfft. Es habe weiter geheißen, dass Northvolt sich bisher zu keinem solchen Verfahren verpflichtet habe, die Möglichkeit aber zukünftig noch hätte: zur Ergänzung des Chapter 11-Verfahrens „zur Förderung einer werterhöhenden Restrukturierung“ (Drucksache [20/2870](#)).

Minister Madsen bittet bezüglich der Kleinen Anfrage, Abgeordneter Dr. Buchholz möge die Staatskanzlei kontaktieren, die die Antwort erstellt habe.

Abgeordneter Stender bringt vor, er fühle sich missverstanden, wenn der Minister glaube, dass sein Redebeitrag und der des Abgeordneten Höck in entgegengesetzte Richtungen wiesen. Natürlich handele es sich um einen Abgesang, wenn der Minister verkünde, heute aus der Presse von den Entwicklungen erfahren und den Blick auf neue Investoren richten zu müssen. Er bitte um Beantwortung seiner Frage, was mit dem Standort Heide geschehen solle und was die Landesregierung in diesem Zusammenhang zu tun gedenke. Nur Gespräche zu führen, sei für ihn ein Ausweis zu geringer Eigeninitiative der Landesregierung. Auch ihn interessiere ein Konzept, zumindest jedoch ein Zeitplan. Er bitte eindringlich darum, auch die Region in diesem Prozess mitzunehmen. Auch frage er nochmals, warum eigentlich der Ministerpräsident bei diesem äußerst wichtigen Ansiedlungsvorhaben schweige.

Alle hätten hinter dem Projekt gestanden, so Abgeordnete Nitsch. Gleichwohl stelle sich die Frage nach Herausforderungen, die man hätte sehen können. Die Opposition habe sich einerseits offen für das Projekt gezeigt, andererseits den Prozess mit Fragen kritisch begleitet. Sie mache auf deutliche Berichte über Northvolt und das Chapter-11-Verfahren in den dänischen

Medien aufmerksam, die bereits seit Mitte Januar erschienen seien. Ihnen zufolge hätten Anwälte unter anderem Methoden angewendet, um Investoren zu stärkeren Investitionen zu bringen; dies betrachte die dänische Finanzwelt äußerst kritisch. Wochenlang habe es Anzeichen für die jetzige Entwicklung gegeben. Abgeordnete Nitsch mahnt an, dass die Landesregierung vorausschauender mit den Problemlagen umgehen und den Ausschuss durchgängig informieren sollte.

Minister Madsen erwidert, bei einem Chapter-11-Verfahren müsse man davon ausgehen, dass sich entweder eine Lösung oder keine Lösung anbahne. Das könne mitunter eine Sache von Stunden sein.

Er bekräftigt die Bedeutung der Investition in die Erschließung der Industriefläche, zumal längere Genehmigungsverfahren durchlaufen und Anschlüsse an Infrastruktur hergestellt worden seien. Er halte es für besser, dass die Mittel dort investiert worden seien als anderswo. Immer noch befänden sich zweckgebundene Gelder auf dem Konto. Ob Mittel zurückfließen, hänge mit dem weiteren Verlauf des Verfahrens zusammen. Bisher habe sich Northvolt in Heide immer an die Vereinbarungen gehalten und die abgerufenen Mittel erhalten.

Abgeordneter Dr. Buchholz beantragt, den Tagesordnungspunkt Aktenvorlagebegehren Northvolt mit dem federführenden Finanzausschuss erneut in gemeinsamer Sitzung am 20. März 2025, 10 Uhr, zu beraten. Im Hinblick auf [Umdruck 20/4481](#) möge die Landesregierung die Einstufung von Aktenbestandteilen begründen, die sie selbst als VS-vertraulich eingestuft habe.

Abgeordneter Dr. Buchholz kündigt einen Antrag auf Entstufung der Kabinettsvorlage zum Beschluss über den Nachtragshaushalt des Jahres 2023 und sämtlicher Entwürfe dazu an ([Umdruck 20/4560](#)). Auch Abgeordneter Stender kündigt einen Antrag auf Entstufung bestimmter Aktenbestandteile an (vertraulicher [Umdruck 20/4561](#)).

3. Bericht zum Strategie- und Strukturprozess Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltung

Bericht der Landesregierung
[Drucksache 20/2756](#)

(überwiesen am 31. Januar 2025)

hierzu: [Umdruck 20/4524](#)

Abgeordneter Dr. Buchholz spricht sich dafür aus, heute die Kenntnisnahme herbeizuführen und diese dem Plenum zu empfehlen. Allerdings handele es sich um einen laufenden Prozess und es blieben weitere Fragen zum Vorgehen bei der Straßenbauverwaltung und zu weiteren Planungen der Maßnahmen für die Jahre 2025 bis 2025 zu stellen.

Einstimmig empfiehlt der Ausschuss dem Landtag, den Bericht der Landesregierung, [Drucksache 20/2756](#), zur Kenntnis zu nehmen.

4. Fachgespräch

Erhöhung der Trassenentgelte stoppen

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

(überwiesen am 26. September 2024)

hierzu: [Umdrucke 20/4444, 20/4541](#)

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE)

Peter Westenberger, Geschäftsführer

[Umdruck 20/4541](#)

Herr Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen e. V., stellt die Kernpunkte der Stellungnahme, [Umdruck 20/4541](#), vor.

Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (NEG)

Julian Rönsch, Geschäftsführer

[Umdruck 20/4557](#)

Herr Rönsch, Geschäftsführer der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll GmbH, erläutert kurzfristig die Stellungnahme, [Umdruck 20/4557](#). Darüber hinaus erwähnt er Schwierigkeiten, vor dem Hintergrund der Belastung durch Trassenentgelte kurzfristig tragfähige Angebote mit Nachtzügen zu generieren.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) Nord

Dr. Joachim Schack, Geschäftsführer

[Umdruck 20/4553](#)

Der Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Herr Dr. Schack, führt in die Stellungnahme, [Umdruck 20/4553](#), ein. Die derzeitige Struktur der Netzentgelte stelle nicht nur ein massives Hemmnis für die Wettbewerbsfähigkeit dar, sondern torpediere auch das klimapolitische Ziel der Steigerung des Marktanteils auf der Schiene auf 25 Prozent und der Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bis 2030.

eisenbahn.jetzt Esig Ingenieur und Management GmbH

Ingo Dewald, Geschäftsführer, Eisenbahnbetriebsleiter

Ingo Dewald, Geschäftsführer der eisenbahn.jetzt Esig Ingenieur und Management GmbH, merkt an, Trassenentgelte stünden ebenso auf der Erlösseite wie Betriebskostenzuschüsse in Form einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Auf der Aufwandsseite befänden sich beispielweise Kosten für Personal, Zinsen – auch kalkulatorische Zinsen aus Eigenkapitalerhöhungen –, Instandhaltung sowie Abschreibungen. Bund und Land hätten umfangreiche Finanzierungsinstrumente etwa nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) oder Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geschaffen.

Die DB InfraGO sei seit der Bahnreform immer sozusagen die Cash Cow in der DB-Konstruktion gewesen. Aus seiner Sicht könne man im Hinblick auf Projekte der Infrastruktur davon ausgehen, dass die Bahn immer gewinne. Er spreche sich für einen stärker unternehmerischen Ansatz aus, um besser voranzukommen.

Abgeordneter Dr. Buchholz habe bei früherer Gelegenheit geäußert, beim Bahnvorstand gleichsam einmal durchwischen zu wollen. Hierzu könne Herr Dewald weiterhin nur animieren. Ihn würde auch eine Übernahme von Infrastrukturen freuen, etwa auf den Strecken Lübeck–Flensburg, Neumünster–Bad Oldesloe oder Neumünster–Büsum. Aus seiner Sicht existiere das Problem der Bereitschaft und der Positionierung des gegenwärtigen Eigentümers. Während der Bahnreform sei die Gestaltung der Struktur eine Kanzlerentscheidung gewesen. Sie habe sich in gewisser Art und Weise erhalten.

Herr Dewald führt aus, weiterhin halte er Personalkompetenzen für wichtig. In Schleswig-Holstein existiere eine aus seiner Sicht hervorragende Eisenbahnbehörde beim Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr, mit der man sehr gut zusammenarbeiten könne. Für wichtig erachte er allerdings auch, dass Personal auf planerischer und verwaltungstechnischer Ebene übergehen könne – Stichwort: § 613a BGB.

Ferner müssten Finanzierungsinstrumente vom Bund an die Länder übertragen werden. Dies könne etwa durch die Regionalisierung von Infrastrukturen begleitet werden.

Schließlich unterliege keine der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen der europäischen Sicherheitsrichtlinie, jedoch gelte diese für sämtliche Strecken der Deutschen Bahn. Würden diese aus der Eigentümerschaft entlassen, verlören sie ihre Charakteristik als Eisenbahn des Bundes. Nicht-bundeseigene Eisenbahnen könnten unter Zuständigkeit von Schleswig-Holstein verwaltet werden. Unklar bleibe jedoch, wie diese aus der Sicherheitsgenehmigungspflicht herausgelöst werden könnten. Dazu existiere noch kein Präzedenzfall.

* * *

Abgeordnete Waldeck fragt nach Ankündigungen von Kundinnen und Kunden, ihr Geschäft zurück auf die Straße zu verlagern, falls die Trassenpreise wie geplant gestaltet würden. Darüber hinaus fragt sie nach Vorstellungen von Modellen zur Deckung der Fixkosten bei gleichzeitigem Setzen von Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene sowie nach der Regionalisierung von Infrastruktur im Hinblick auf vorhandene Unternehmen, die bauen könnten, und nach der Fachkräftesituation.

Herr Dewald antwortet, in Schleswig-Holstein existierten einige Gleisbauunternehmen sowie Signalbaufirmen. Weiterhin sei es wünschenswert, verschiedenste Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Personalübergang zu gewinnen. Die Hochleistungskorridorstrategie der DB InfraGO führe zum Aufbau riesiger Kapazitäten. Man müsse Unternehmen mit Leuten finden, die sich durch Lust an der Arbeit und Kreativität auszeichneten, nicht jedoch in Konzernstrukturen verhaftet seien. Würden dann noch kreativ Leistungsverzeichnisse erstellt und der Vergabeprozess flexibel gehandhabt, werde man auch weiterhin zu positiven Effekten kommen.

Das Grenzkostenmodell gehe auf die Ausarbeitung der vormaligen VDV-Geschäftsführerin Eisenbahnverkehrs, Ulla Kempf, zurück. Durch ungünstige Umstände sei es quasi unter die Räder gekommen, werde aber zeitnah wieder auf die Tagesordnung genommen. Auch weitere, dahinterliegende administrative Aspekte müssten reformiert werden, etwa die administrative Behandlung lärmgeminderter Güterwagen. Aus Gesprächen mit Großspeditionen, Verladeunternehmen und Eisenbahnen nehme er mit, dass sich die Konjunktur zulasten des Schienengüterverkehrs auswirke. Teilweise erfolgten Angebote unter den jeweiligen unternehmerischen Grenzkosten, was etwa der stark gesunkene Umschlag am Kieler Hafen belege.

Bislang fließe der Trassenpreis zu 25 Prozent bis 30 Prozent in die Kalkulation ein. Eigentlich müsste er gemindert werden, um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, schätzt Herr Dewald, und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Stattdessen finde eine Verdopplung der Trassenentgelte statt.

Herr Westenberger bestätigt die Ausführungen seines Vorredners zur marktlichen Entwicklung. Zugleich sei ein hohes Interesse der verladenden Wirtschaft in Richtung einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene auszumachen. Allerdings entscheide in erster Linie der Preis neben der Qualität über die Verkehrsmittelwahl. Seit 2022 sei ein überdurchschnittlicher Rückgang des Marktanteils der Schiene zu verzeichnen. Zunächst hätten sich die Energiekosten viel stärker als die Trassenentgelte ausgewirkt, mittlerweile drehe sich dieses Verhältnis. Diesbezüglich weise er auch auf die in der Stellungnahme enthaltene Grafik hin.

Das Grenzkostenmodell sei keineswegs neu, sondern sehr alt. Dabei würden die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs zur Grundlage der Bepreisung gemacht, um so einen Anreiz zu setzen, mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Das sei in der volkswirtschaftlichen Theorie anerkannt, auch stünden die Verbände dahinter. Allerdings entgingen den Infrastrukturbetreibern bei Umstellung auf heutige Grenzkosten Einnahmen in erheblichem Umfang, die

heute durch Vollkostenaufschläge abgedeckt würden. Die reine Lehre helfe nichts, wenn der Bund nicht Mittel in erheblicher Größenordnung zum Betreiben der Infrastruktur bereitstelle. Daher müsse die Diskussion weitergeführt werden.

Erstens handele es sich bei den Grenzkosten um einen definierbaren Begriff mit unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen und -methoden in verschiedenen Ländern.

Zweitens steckten in den vom Bund genannten Zahlen zum Zuschussbedarf des Bundes bei einer Umstellung in erheblichem Umfang die Mittel, die heute über die Regionalisierungsmittel in den Nahverkehr flössen; sie dienten der Bestellung von Trassenentgelten. Würden diese Direktmittel des Bundes herausgerechnet, bleibe ein Zuschussbedarf bei einer Umstellung auf unveränderte Grenzkosten in Höhe von ungefähr 1 Milliarde Euro pro Jahr für alle Verkehrsarten zusammen. Diesen Kosten stünden positive Effekte der Grenzkostenorientierung gegenüber; allerdings sehe er Bedarf, dies fachlich stärker zu unterlegen, stellt Herr Westenberger fest.

Herr Westenberger fest fährt fort, das Problem müsse gründlich behoben werden. Wenn die Betriebskosten der Schieneninfrastruktur durch Personalkostensteigerung sowie durch ausgebliebene Automatisierung und Modernisierung nicht sanken, stiegen die Kosten, die auf Trassenpreise – im Übrigen auch auf Grenzkosten – umgelegt würden, immer weiter. Deswegen plädiere er für eine gesetzliche Regelung, bei der Bund alle finanziellen Instrumente bündele. Beispielsweise führten Investitionen in moderne Leit- und Sicherungstechnik zu einem geringeren Einsatz von Personal und damit zu geringeren Kosten, die weniger in die Trassenpreise einflössen.

Herr Dr. Schack antwortet der Abgeordneten Waldeck, der Markt für Schienengüterverkehr sei sehr sensibel, da man von jetzt auf gleich mit Rückgang oder Kündigung von Verträgen zu tun habe, sodass gegebenenfalls Güterverkehre auf die Straße verlagert würden. Er weise auf die 16,2-prozentige Erhöhung im Schienengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr hin. Nun gehe es um das Trassenpreissystem für 2026; dabei stünden Erhöhungen von 30 Prozent und mehr in Rede. Die Auswirkungen ließen sich zwar noch nicht abschätzen, jedoch sei von massiven Auswirkungen auszugehen, falls jetzt nicht die Chance genutzt und gegengesteuert werde. Die überwältigende Mehrheit spreche sich für ein Grenzkostenmodell aus; allerdings müsse der Bund mitziehen und finanzielle Absicherung bieten, damit es funktionierte.

Herr Rönsch stellt heraus, es handele sich in Sachen Güterverkehr um nicht langlaufende Verträge. Teilweise entscheide sich zum Beispiel am Donnerstag der Vorwoche, was aktuell gefahren werde. Während ein Lkw schnell für die nächste Woche organisiert werden könne, gestalte es sich schwierig, nach einigen Wochen oder Monaten wieder einen Eisenbahnverkehr zu etablieren. Er sehe das Risiko, dass kurzfristig Entscheidungen getroffen würden, die sich nur sehr langfristig, wenn überhaupt, korrigieren ließen.

Zur Leistungsfähigkeit Schleswig-Holsteins teile er die Einschätzung über das Vorhandensein hoher Fachkompetenz in allen Bereichen in diesem Land. Natürlich existierten immer Möglichkeiten der Verbesserung, beispielsweise bei der Ausbildung im Eisenbahnbetriebsdienst. Die einzige Berufsschule hierfür befinde sich im Hamburger Raum, was mitunter für die Ausbildung im nördlichen Schleswig-Holstein Schwierigkeiten mit sich bringe.

Er erinnere an die neue Strategie der Bündelung von Sanierungsmaßnahmen auf Hochleistungskorridoren. Durch solche Maßnahmen werde der Markt für Lokomotiven gleichsam leer gesaugt. Auch traue die Wirtschaft dem Prozess offenkundig insofern noch nicht, als sie seine Stetigkeit anzweifle und noch nicht in den Aufbau von Kapazitäten investiere. Steigende Trassenpreise im Güterverkehr führten auch zu steigenden Preisen bei der Baulogistik, die ebenfalls über die Schiene erfolge.

Herr Dewald merkt an, dass bei der Bundesnetzagentur ein Aufwuchs von 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgt sei, die die „Winkelzüge und Schattierungen“ bei den Trassenpreisabrechnungen und Entgeltstrukturen begleiteten; davon entfielen etwa 90 Prozent auf die Deutsche Bahn. Ähnliches gelte für die Mittelbewirtschaftung durch das Eisenbahnbundesamt – einerseits aus gutem Grund, andererseits könne der Ressourceneinsatz durch Vereinfachungen, Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen und erhöhte Wirtschaftlichkeit gesteuert und erheblich reduziert werden.

Herr Westenberger zeigt und erläutert eine Grafik zur Produktivität der DB Netz AG, [Umdruck 20/4568](#). Daraus könnten Schlüsse auf unterlassene Modernisierungen und auf verbesserungsbedürftige Prozesse gezogen werden. Dem Infrastrukturbetreiber könne nicht selbst überlassen werden, seine Kosten nachzuweisen, um diese dann nach dem Vollkostenprinzip auf die verbliebenen Nutzer umzulegen und selbst die Preise zu bestimmen. Vielmehr müsse die Produktivität kontinuierlich verbessert werden. Im Moment biete das Eisenbahnregulierungsgesetz keine ausreichende Grundlage für die Bundesnetzagentur. Diese gebe sich zwar

große Mühe, werde aber regelmäßig von der DB InfraGO vor Verwaltungsgerichten wegen ihrer Beschlüsse verklagt.

Im Hinblick auf die Komplexität des deutschen Trassenpreissystems halte er die Ausführungen im Antrag von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, [Drucksache 20/2474](#) (neu), für zu kurz gesprungen, so Abgeordneter Dr. Buchholz. Etwa könne es die Beibehaltung der Trassenpreisbremse für den SPNV mit dramatischen Auswirkungen auf den Güterverkehr genauso wenig sein, wie durch Eigenkapitalfinanzierung bei der DB InfraGO für eine permanente Erhöhung der Trassenpreise zu sorgen, zumal diese eine gewisse Eigenkapitalrendite erwirtschaften müsse. Er wolle erfahren, ob ein gut funktionierendes Modell im europäischen Ausland existiere und ob die vorgeschlagene Eigentumsübertragung eines Teils der Infrastruktur für geeignet erachte werde, um irgendein Problem zu lösen, oder ob es sich dabei eher um eine Verlagerung des Problems handele.

Herr Westenberger antwortet, Richtlinie 2012/34/EU regle das System. Deutschland habe dabei Einfluss genommen und den aus seiner Sicht zentralen Fehler ermöglicht, das Vollkostenprinzip zugrunde zu legen. Trotzdem sei das lediglich optional. Alle anderen Infrastrukturbetreiber arbeiteten auf Basis des Grenzkostenbetriebs. Daher werde nicht versucht, Regelungen aus anderen Ländern heranzuziehen, sondern in internen Diskussionen darauf hinzuwirken, ein System auf Grenzkostenbasis zu etablieren.

Die Eigenkapitalrendite stelle kein Muss dar, fügt Herr Westenberger hinzu. Vielmehr werde in Anlage IV der Richtlinie beschrieben, dass bei Berechnung der Kosten die Kapitalmarktkosten der kapitalmarktüblichen Verzinsung unterlägen. Niemand zwingt die DB InfraGO das, was sie als Gewinnanspruch in der zweiten Stufe des dreistufigen Verfahrens durchsetzen wolle, nämlich einen theoretischen Gewinnanspruch, tatsächlich zu realisieren. So sei sie im Übrigen auch erstmals in der aktuellen Legislaturperiode verfahren.

Die Finanzierung neuer Strecken durch Nutzungsentgelte würde die Eisenbahn sofort aus dem Markt „herauspreisen“, schätzt Herr Westenberger. Durch die Eigenkapitalerhöhung stehe ein möglicher Gewinnanspruch eines Monopolbetreibers von etwa 1 Milliarde Euro bei etwa 9 Milliarden Euro Umsatz in Rede. Allerdings bestehe kein Zwang, diesen Gewinn tatsächlich zu realisieren. Die DB InfraGO klage derzeit gegen die Bundesnetzagentur wegen der beabsichtigten Herabsetzung der Höhe des Gewinnanspruchs, um ihn entsprechend ihrer unternehmerischen Entscheidungen realisieren zu können.

Der Schienengüterverkehr finde in Deutschland zu rund 50 Prozent grenzüberschreitend statt und umfasse sehr weiträumige Verkehre. Daher würden vergleichbare gute Bedingungen und keine an Kleinstaaterei erinnernden Regelungen benötigt.

Herr Westenberger führt Argumente für die vorgeschlagene Übertragung aus der Perspektive des Schienengüterverkehrs auf: Die DB selbst habe mit den Regionalnetzen in Sachen Dezentralisierung experimentiert. Auch machten einige Schieneninfrastrukturbetreiber in nahezu allen Bundesländern das richtig gut, wenn die Länder dahinter stünden. Die Antwort auf die Frage, ob der Bund für abzugebende Infrastruktur anteilig Mittel an die Länder gebe, bilde eine der Stellschrauben für den Erfolg einer Regionalisierung.

Eine regionale Betrachtung führe auch zu einer erhöhten Aufmerksamkeit durch die Regionen und die Länderparlamente sowie zu einer Abkehr von der Fokussierung des Bundes auf Hochgeschwindigkeitsstrecken des Fernverkehrs.

Herr Rönsch weist in diesem Zusammenhang auf die Reaktivierung der Strecke Niebüll–Tondern für den SPNV durch einen nichtstaatlichen Infrastrukturbetreiber hin. Er spreche sich dafür aus, eine Eigentumsübertragung von Infrastrukturen an die Länder mindestens zu prüfen; er halte diesen Ansatz für sehr interessant. Dies könnte im nächsten Schritt bedeuten, dass sich das jeweilige Land einen Betreiber für die Infrastruktur suche. Diese Vergabe könne an bestimmte Voraussetzungen geknüpft werden. Kleine Betreiber könnten eher passgenaue Lösungen für die Belange vor Ort finden, als es großen Betreibern möglich sei. Dies könne zu Effizienzgewinnen für den Betrieb der Infrastruktur beitragen. Als Voraussetzung müssten jedoch alle Investitionen weiterhin von der öffentlichen Hand getragen werden.

Herr Dr. Schack meint, wenn sich der Bund weiterhin in gleicher Weise beteilige, könne es nur besser werden, wenn die Länder eigene Prioritäten setzen könnten; denn sie kennten ihren Bedarf besser als der Bund.

Der Vorsitzende dankt den Anwesenden für ihren Input und die Teilnahme am Gespräch.

5. Information/Kennntnisnahme

[Umdruck 20/4495](#) (vertraulich): „AKN-Strategiegutachten“, Vorstellung im Wirtschafts- und Finanzausschuss am 20.02.2025

[Umdruck 20/4441](#): Resolution der Insel- und Halligkonferenz – Möglichkeiten beim Ausbau Erneuerbarer Energien zur Umsetzung der Wärme- und Energiewende auf den Inseln und Halligen

[Umdruck 20/4532](#): Resolution der Insel- und Halligkonferenz – Daseinsvorsorge, Sicherung von Wohn- & Wirtschaftsraum

[Unterrichtung 20/229](#): Staatsvertrag über die Errichtung, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Nationalen Once-Only-Technical-Systems (NOOTS)

[Unterrichtung 20/231](#): Entschließung des Bundesrates zur Reform des GVFG und Reform weiterer struktureller Rahmenbedingungen bei der Finanzierung von Infrastruktur für SPNV

[Unterrichtung 20/232](#): Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Ladenöffnungszeitengesetzes

Der Ausschuss nimmt die oben aufgeführten Vorlagen sowie [Umdruck 20/4550](#) (Übersicht Kostenentwicklung Missunde im Nachgang zur 51. Sitzung) zur Kenntnis.

6. Verschiedenes

- a) Staatssekretär von der Heide trägt ergänzend zur Antwort auf die Kleine Anfrage „Unterstützung der Stadtbahn Kiel durch das Land“ des Abgeordneten Dr. Buchholz, [Drucksache 20/2809](#), vor, in der Antwort auf die Kleine Anfrage habe die Landesregierung die mögliche Gesamtsumme einer Landesförderung in Höhe von 85 Millionen Euro genannt. Diese Zahl stamme aus dem Ramboll-Gutachten und beziehe sich auf alle drei Inbetriebnahmestufen. Die Landeshauptstadt Kiel habe detaillierte Zahlen im Rahmen einer Geschäftlichen Mitteilung der Verwaltung übersandt. Danach nehme diese für die Inbetriebnahmestufe eine Maximalsumme von 54 Millionen Euro an.

Er weise darauf hin – das sei im Letter of Intent gut dargestellt –, dass nur dort gefördert werde, wo der Bund 75 Prozent übernehme. Wo die Reaktivierung von Strecken vorgesehen sei, erhalte die Landeshauptstadt Kiel keine Förderung des Landes. Sie habe mitgeteilt, dass es sich um erhebliche Anteile der Strecke handele. Daher gehe das Ministerium davon aus, dass die Förderung deutlich geringer als 54 Millionen Euro ausfallen werde.

Abgeordneter Dr. Buchholz dankt für die Klarstellung. Er wolle erfahren, ob die genannte Einschätzung der Stadt Kiel zum ersten Teilabschnitt zu einer Gesamterhöhung des Volumens für alle drei Teilabschnitte führe.

Staatssekretär von der Heide legt dar, auffällig sei im Hinblick auf die Summe in der Geschäftlichen Mitteilung der Landeshauptstadt Kiel in der Tat eine erhebliche Abweichung zum Ramboll-Gutachten von 2022. Allerdings wäre besser nicht das Land, sondern die Stadt Kiel zur Entstehung dieser Abweichung zu befragen.

- b) Der Vorsitzende teilt mit, die Informationsreise nach Lettland könne doch nicht im Juni 2025 stattfinden; der Europaausschuss habe, der Empfehlung der deutschen Botschaft vor Ort folgend, eine Verschiebung in den Herbst beschlossen.

Die Mitglieder des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses verständigen sich nach kurzer Diskussion darauf, vor der Entscheidung, ob der Ausschuss die Reise un-

ter den neuen Gegebenheiten antreten wolle, der Ausschussgeschäftsführerin ihre jeweilige zeitliche Verfügbarkeit in dem vom Europaausschuss bevorzugten Zeitfenster zurückzumelden.

- c) Die Ausschussmitglieder beschließen einstimmig, eine Delegation möge den Windbranchentag am 15. Mai 2025 in Husum, voraussichtlich auch mit Mitgliedern des Innen- und Rechtsausschusses und der Umwelt- und Agrarausschusses, besuchen. Gewünscht seien ein Rundgang und anschließender Austausch mit dem Landesvorstand des Bundesverbandes WindEnergie (BWE). Um Anmeldung über die Ausschussgeschäftsführung werde gebeten.
- d) Der Ausschuss beschließt einstimmig, am Vormittag des 4. Juni 2025 eine auswärtige Sitzung am Rande der Konferenz „Industry meets Renewables“ in Neumünster stattfinden zu lassen.
- e) Der Vorsitzende informiert, für den Austausch mit der Konzernbevollmächtigten der DB, Frau Plambeck, am 30. April 2025 seien die Themen Trassenentgelte, [Drucksache 20/2474](#) (neu), und Güterverkehrskonzept, [Drucksachen 20/1885](#) und [20/1917 \(neu\)](#) vorgemerkt. Weitere Themenvorschläge mögen die Fraktionen bis 25. März 2025 einreichen, um sodann kurzfristig eine Priorisierung der an die DB AG zu übermittelnden Themen gemeinsam zu bestimmen.

Abgeordneter Knöfler zeigt sich interessiert, mehr zum Sachstand der Fehmarnsundquerung zu erfahren.

Abgeordnete Waldeck kündigt an, auch sie werde Themen wie erbeten an die Ausschussgeschäftsführung übermitteln.

Abgeordneter Dürbrook merkt an, er habe die letzten beiden Austauschrunden mit der DB als absolut kontraproduktiv empfunden. Am Ende habe eine so lange Themenliste vorgelegen, dass für die Aussprache zu jeweiligen Thema nur jeweils etwa drei Minuten zur Verfügung gestanden hätten. Davon seien zwei Minuten auf eine Einführung durch die DB entfallen. Daher spreche er sich dafür aus, die Liste der Themen drastisch zu kürzen.

Der Vorsitzende stellt in Aussicht, die gesammelten Themen zu versenden, um diese dann zu konzentrieren und zu priorisieren.

Abgeordnete Waldeck regt an, sich auf große Themenblöcke zu einigen, zu den spezifischen Fragen vorab eine Antwort der DB zu erbitten und im Gespräch dazu Rückfragen zu stellen.

Der Vorsitzende erwidert, er gehe davon aus, dass ein Interesse der DB bestehe, vorab zu informieren, ebenso wie an einer möglichen Abschichtung von Themen im Vorfeld des Gesprächs.

- f) Der Vorsitzende informiert, die nächste Sitzung finde am 9. April 2025 mit dem Fachgespräch Güterverkehrskonzept, [Drucksachen 20/1885](#) und [20/1917 \(neu\)](#), statt. Am selben Tage finde nachmittags, circa 15 Uhr, das Fachgespräch „Arbeitsmarktintegration von Flüchtlingen“ in gemeinsamer Sitzung mit dem betreffend [Drucksache 20/1452](#) federführenden Innen- und Rechtsausschuss statt.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 12:40 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin