



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 57. Sitzung

(öffentlicher Teil)

am Mittwoch, dem 30. April 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), i. V. von Lasse Petersdotter

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Thomas Hölck (SPD)

Kianusch Stender (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybillia Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Thomas Jepsen (CDU)

Uta Wentzel (CDU)

Niclas Dürbrook (SPD)

Beate Raudies (SPD)

Marc Timmer (SPD)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Gespräch	4
	Austausch mit der Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, Frau Ute Plambeck	4
	a) Erhöhung der Trassenentgelte stoppen	4
	Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/2474 (neu)	
	b) Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein erstellen	4
	Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/1885	
	Die effizientere Gestaltung des Güterverkehrs unterstützen	4
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/1917 (neu)	
	c) Weitere von den Fraktionen benannte Themen	4
	Umdruck 20/4686	
2.	Konzept zur Sicherung des Fachkräftebedarfs im öffentlichen Verkehr	34
	Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Umdruck 20/4721	
3.	Bericht zur Wärmepotenzialkarte und zum Wärmekompetenzzentrum des Landes	44
	Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur	
4.	Erster Integrations- und Zuwanderungsbericht 2022 zur Umsetzung des Gesetzes zur Integration und Teilhabe vom 23. Juni 2021	49
	Bericht der Landesregierung Drucksache 20/1452	
5.	Verschiedenes	50
6.	Sachstand zum Insolvenzverfahren bei Northvolt AB	51
	hierzu: Umdruck 20/4687 (vertraulich)	

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, [Umdruck 20/4687](#) (Betriebsansiedlung Northvolt) im Sinne des § 17 Absatz 2 der Geschäftsordnung vertraulich zu behandeln und die Inhalte geheim zu halten.

1. Gespräch

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

a) Erhöhung der Trassenentgelte stoppen

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

(überwiesen am 26. September 2024)

b) Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein erstellen

Antrag der Fraktion des SSW
[Drucksache 20/1885](#)

Die effizientere Gestaltung des Güterverkehrs unterstützen

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[Drucksache 20/1917](#) (neu)

(überwiesen am 21. März 2024)

hierzu: [Umdrucke 20/3337](#), [20/3377](#), [20/3378](#), [20/3383](#), [20/3384](#),
[20/3397](#), [20/3398](#), [20/3399](#), [20/3403](#), [20/3432](#),
[20/3722](#), [20/4547](#), [20/4851](#)

c) Weitere von den Fraktionen benannte Themen

[Umdruck 20/4686](#)

Deutsche Bahn AG
**Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte für die Länder Schleswig-Holstein
und Hamburg**

Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg, trägt zu den einzelnen Unterpunkten vor. Im Nachgang zur Sitzung schickt sie Unterlagen zur Beantwortung offen gebliebener Fragen ([Umdruck 20/4851](#)).

Der Vorsitzende leitet durch den weiteren Fragenkatalog.

Trassenentgelte

Frau Plambeck weist darauf hin, dass in den vergangenen Jahren in Bezug auf die Trassenentgelte eine herausfordernde Situation entstanden sei. Laut Regionalisierungsgesetz sei seit 2018 die Dynamisierungsrate der Trassenpreise für den SPNV gedeckelt. Zunächst habe die Rate bei 1,8 Prozent jährlich gelegen, 2025 seien es 0,6 Prozent gewesen; für 2026 liege die Erwartung bei drei Prozent.

Die DB als neutraler Anbieter habe großes Interesse daran, dass der Schienenpersonennahverkehr, der Schienenpersonenfernverkehr und der Güterverkehr eine Gleichbehandlung auch bei der Entgeltentwicklung erfahren. Die Deckelung der Dynamisierungsraten habe diesen Grundsatz ausgehebelt.

In der Zeit relativ niedriger Inflationsraten sei die Deckelung beim SPNV gerade noch verkraftbar gewesen. In der Folge der Coronapandemie und des Ukrainekrieges seien die Inflationsraten jedoch deutlich gestiegen, was mit einer deutlichen Asymmetrie in der Entgeltentwicklung einhergegangen sei. Die Dynamisierungsrate für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr liege mittlerweile im zweistelligen Bereich.

In der Folge hätten nicht nur Eisenbahnunternehmen, die nicht zum DB-Konzern gehörten, sondern auch die DB InfraGO gegen das aktuelle Trassenentgeltsystem geklagt. Das Verwaltungsgericht habe die Sache dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) vorgelegt. Offen sei, ob der EuGH noch im Jahr 2025 eine Entscheidung treffe.

Die DB begrüße es, dass sich der Bund nunmehr grundlegende Gedanken über die Infrastrukturfinanzierung machen wolle – auch der Koalitionsvertrag lasse darauf schließen –, zumal insofern eine Wechselwirkung mit den Trassenentgelten bestehe.

Konkret könne auf die Eigenkapitalerhöhungen im vergangenen Jahr Bezug genommen werden. Diese habe der Eigentümer zweckgebunden für Investitionen in die Infrastruktur verwenden müssen. Unter buchhalterischem Gesichtspunkt erfolge also die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur aus Eigenmitteln. Angesichts der Abschreibungen und der Verzinsung des eingesetzten Kapitals komme es zu einer deutlichen Steigerung der Kosten und damit auch der Trassenentgelte.

Ziel müsse es sein, dafür zu sorgen, das Gesamtsystem so zu gestalten, dass nicht ein Bereich gegenüber dem anderen bevorzugt und dennoch eine auskömmliche Finanzierung sichergestellt werde.

Die EU-weit geltende Regelung sehe vor, dass aus dem Trassenentgelt zumindest die spezifischen Kosten der Zugfahrten zu finanzieren seien. Einige Länder gingen jedoch darüber hinaus. So erfolge in Deutschland aus den Trassenentgelten anteilig auch die Finanzierung von Investitionsvorhaben.

Es sei verständlich, dass das Bundesland eigene Interessen habe. Die DB habe aber das Interesse, nicht nur den Nahverkehr, sondern auch den Fernverkehr und den Güterverkehr leistungs- und wettbewerbsfähig zu erhalten beziehungsweise werden zu lassen. Angesichts der Asymmetrie der Entgeltentwicklung und der enormen Steigerungsraten der Trassenpreise für den Schienengüter- und den Schienenpersonennahverkehr verlören Letztere immer mehr an Marktfähigkeit.

Qualitätssicherung

Frau Plambeck betont, dass in der DB Key Performance Indicators (KPI) zur Anwendung kämen. Mit dem Eigentümer erfolge auch darüber eine enge Abstimmung.

Der neue Koalitionsvertrag auf Bundesebene sehe den Infraplan als gesetzliches Steuerungsinstrument vor. Letztlich gehe es um die Klärung der Frage, welche Projekte im Neu- und im

Ausbau sowie im Bereich der Ersatzinvestitionen in einem gewissen Zeitraum realisiert werden sollten und wie die Finanzierung gesichert werden könne. Im Hinblick auf die Verlässlichkeit der Infrastrukturfinanzierung bestehe in Deutschland erheblicher Nachholbedarf. Das Prinzip der Jährlichkeit müsse aufgegeben werden. Zudem habe die DB in den vergangenen zwei Jahren unter der vorläufigen Haushaltsführung gelitten. Es sei auch für die Bahn schwierig, Zeiten der Finanzierungsunsicherheit zu überbrücken.

In Österreich, wo die Regierungsbildung ebenfalls einen erheblichen Zeitraum in Anspruch genommen habe, seien negative Auswirkungen für die Österreichischen Bundesbahnen kaum spürbar gewesen, da die Finanzierung dort auf der Grundlage eines Fünfjahresvertrages, der rollierend fortgeschrieben werde, erfolge. Damit seien die Investitionen gesichert und nicht von einer vorläufigen Haushaltsführung beeinträchtigt gewesen.

Verlässlichkeit könne auch in Deutschland hergestellt werden. Dazu bedürfe es klar definierter Projekte, die aus einem mehrjährig angelegten Fonds finanziert würden. Dies wirke zudem preisdämpfend. Die infrage kommenden Bauunternehmen investierten nicht in große Maschinen und hielten kein Personal vor, wenn es hinsichtlich der Investitionsvorhaben keine Verlässlichkeit gebe.

* * *

Abgeordnete Waldeck erklärt, auch sie favorisiere eine überjährige Finanzierung der Schieneninfrastruktur, da es nicht immer gelinge, notwendige Beschlüsse spontan zu fassen.

Sie wolle jedoch die Frage aufwerfen, welcher Anteil der aus Schleswig-Holstein heraus gezahlten Trassenentgelte tatsächlich für die Verbesserung der hiesigen Infrastruktur beziehungsweise des Angebots Verwendung finde. Hinzu komme, dass einige Strecken sich in einem besonders schlechten Zustand befänden und die Eisenbahnverkehrsunternehmen dennoch hohe Trassenentgelte zahlen müssten. Dies betreffe unter anderem die Strecke zwischen Kiel und Hamburg.

Ein Vorschlag gehe dahin, das System der Trassenentgelte so umzugestalten, dass ein Anreiz geschaffen werde, mehr Verkehr zu bestellen. Nach dem gegenwärtig geltenden Prinzip

müsse derjenige, der mehr Zugkilometer bestelle, auch mehr bezahlen. Daher bestehe faktisch kein Anreiz zum Bestellen von zusätzlichem Verkehr, zumal die Infrastrukturaufwendungen nur einmal finanziert werden müssten.

Ein weiterer Vorschlag ziele darauf, vor dem Hintergrund der Sanierungsvorhaben der DB auf den Fernverkehrsachsen die Regionalisierung der Infrastruktur zu verstärken. Dann könne für die Strecken, auf denen ausschließlich Regionalverkehr abgewickelt werde, das Land mehr eigene Planungsverantwortung übernehmen, das Geld gezielter einsetzen und schneller Verbesserungen auf bestimmten Strecken erreichen.

Abgeordnete Nitsch schließt sich hinsichtlich der Finanzierung durch einen Fonds der Auffassung der Abgeordneten Waldeck an und fügt hinzu, in der bundesweiten Diskussion werde über einen zweigeteilten Fonds – für den Regionalverkehr und den Fernverkehr – nachgedacht. Sie bitte Frau Plambeck um Auskunft, wie sie sich die konkrete Ausgestaltung vorstelle.

Frau Plambeck antwortet, laut jüngster Äußerungen sei der Fonds auf zwölf Jahre angelegt. Die Ausgestaltung sei noch völlig offen. Sie wolle nochmals auf die Notwendigkeit aufmerksam machen, den ordnungspolitischen Rahmen der Finanzierung deutlich zu vereinfachen.

In diesem Zusammenhang wolle sie an die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene erinnern, die ihren Abschlussbericht Ende 2022 vorgelegt habe. Die Kritik habe sich unter anderem auf die Komplexität in der operativen Umsetzung bezogen. So existierten 189 verschiedene Finanzierungskennzeichen zur Nachweisführung. Die unterschiedlichen Anforderungen von EU, Bund und Land seien zu beachten. Es gebe verschiedene Eigenmitteltöpfe. Eine große Herausforderung ergebe sich in Bezug auf die administrative Bedienung dieser Systeme sowohl auf der Planungs- als auch auf der Abrechnungsseite. Die Politik müsse insoweit für eine deutliche Vereinfachung sorgen. Der Entwurf des Moderne-Schiene-Gesetzes habe positive Ansätze enthalten, sei jedoch durch das Ende der Ampelkoalition zunächst einmal obsolet geworden.

Auch der Fördermittelgeber müsse Interesse an einer Vereinfachung haben, zum einen, um die Verlässlichkeit der Finanzierung sicherstellen, zum anderen, um unter Nutzung von Key Performance Indicators eine Messung der Zielerreichung zu ermöglichen. Die Schieneninfrastruktur werde vom Nahverkehr, vom Fernverkehr und vom Güterverkehr genutzt. Die DB

habe Interesse daran, dass das Preismodell und die Investitionstätigkeit allen Nutzern gerecht würden.

Hinsichtlich der technischen Ausgestaltung der Infrastruktur nehme die DB als Eisenbahn des Bundes keine Unterscheidung nach Nahverkehr, Fernverkehr und Güterverkehr vor. Alle Strecken seien entsprechend den jeweiligen technischen Parametern von allen drei Verkehrsarten nutzbar. Die DB sehe keinen Anlass, Infrastruktur abzugeben, da neue Schnittstellen entstünden, die am Ende dem Gesamtsystem nicht förderlich seien. Letztlich gehe es um die Sicherstellung der Finanzierung sowohl für den laufenden Betrieb als auch für die notwendigen Investitionen. Letztere erfolgten nicht nur aus Fördermitteln – die verschiedenen Töpfe seien bekannt –, sondern auch aus Eigenmitteln.

Zu beachten sei, dass ältere Anlagen höheren Instandhaltungsbedarf als neuere Anlagen hätten. Insofern erweise sich die territoriale Abgrenzung der Finanzierung als nicht zielführend.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten Waldeck, ob die für die Sanierung der Fernverkehrskorridore aufzuwendenden – im Grunde schon nicht ausreichenden – Kapazitäten zu einer weiteren Vernachlässigung der Regionalverkehrsnetze führten, betont Frau Plambeck, die DB plane nicht eine Benachteiligung des Flächennetzes. Laut aktuellem Infrastrukturzustandsbericht erreiche das Flächennetz sogar eine bessere Note als das Hochleistungsnetz. Die Zustandsnote sei für die DB ein wichtiges Kriterium zur Feststellung, wo prioritär Instandhaltungsbeziehungsweise Investitionsbedarf bestehe. Schwerpunktmäßig seien zunächst die Anlagen in den Blick zu nehmen, die eine Note von schlechter als 4 erreichten.

Was die Planungs- und Baukapazitäten angehe, so wolle sie nochmals auf die Bedeutung der Überjährigkeit und der Verlässlichkeit hinweisen. Ohne Verlässlichkeit werde die Bauindustrie keine entsprechenden Ressourcen aufbauen. Letztlich gehe es um eine Anhebung des Gesamtsystems, nicht darum, den einen Bereich mehr und den anderen weniger zu fördern.

Staatssekretär von der Heide betont, das Land engagiere sich auch im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz für Verbesserungen bei der Infrastruktur und beim Angebot der Bahn. Der Netzzustand sei in Schleswig-Holstein nach wie vor sehr schlecht, auch wenn eine leichte Verbesserung eingetreten sei. Die relativ hohen Trassenpreise korrespondierten nicht mit einer entsprechend hohen Qualität des Netzes. Für die DB fehle der Anreiz, gerade auf den

Strecken mit hohen Trassenpreisen infrastrukturelle Verbesserungen herbeizuführen. Schleswig-Holstein zahle pro Jahr circa 150 Millionen Euro Trassenentgelte. Die Bahn plane sogar eine Erhöhung um 23,5 Prozent. Die Finanzierung dieser Entgelte erfolge aus Regionalisierungsmitteln. Es gehe nicht an, diese nicht zu erhöhen, aber eine Erhöhung der Trassenentgelte vorzusehen. Diese Feststellung gelte unabhängig von der gegenwärtig stattfindenden europarechtlichen Auseinandersetzung. Für die Bundesländer stehe fest, dass eine Trassenentgelterhöhung ohne entsprechendes zusätzliches Engagement des Bundes als Eigentümer der DB nicht akzeptabel sei.

Hinsichtlich der Regionalisierung von Strecken finde nach wie vor eine intensive Diskussion mit verschiedenen Beteiligten statt. Auch die Perspektive der Bahn sei legitim. Hinsichtlich der Strecke Neumünster–Bad Oldesloe sei allerdings die Notwendigkeit des Ausbaus auch im Sinne der Resilienzstärkung unstrittig, insbesondere vor dem Hintergrund des Ausbaus der Strecke Paderborn–Hamburg als Hochleistungskorridor. Die Bedarfsplanung des Bundes lasse jedenfalls nicht erkennen, dass der Ausbau der Strecke Neumünster–Bad Oldesloe vor der Inbetriebnahme des Hochleistungskorridors realisiert werden könne. Das Land stehe daher vor der Frage, wie der Ausbau dennoch ermöglicht werden könne. Die Regionalisierung und das Engagement anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen seien deshalb durchaus überlegenswerte Ansätze.

Frau Plambeck nimmt auf die von Staatssekretär von der Heide thematisierte Trassenentgelterhöhung um 23,5 Prozent Bezug und erinnert nochmals an die seit 2018 bestehende Deckelung für den Schienenpersonennahverkehr. Die deutlich erhöhten Inflationsraten müsse auch die DB in ihrer Kalkulation berücksichtigen. Daraus resultiere die Notwendigkeit der Erhöhung. Die Bahn plane keineswegs eine Benachteiligung des Nahverkehrs gegenüber dem Fernverkehr und dem Güterverkehr; Ziel sei vielmehr eine gerechte Verteilung der anfallenden Kosten. In diesem Zusammenhang sei auch die Entscheidung des EuGH abzuwarten.

Den Ausbau der Strecke Neumünster–Bad Oldesloe betreffend müsse bedacht werden, dass Resilienz kein Kriterium bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans sei und auch im Bundesschienenwegeausbaugesetz keine Rolle spiele. Grundlage der Aufstellung seien Erkenntnisse und Prognosen zur Verkehrs- und zur Wirtschaftsentwicklung. Daher komme eine Finanzierung nur auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes infrage.

Zur Qualitätssicherung führt Frau Plambeck ergänzend aus, mit dem Bund seien entsprechende Kennziffern vereinbart worden, auch im Hinblick auf die Nutzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und einen Teil des Infraplans, der sich in der Vorabstimmung befinde. In Abhängigkeit von der Erfüllung der KPI habe die DB bereits Pönalen an den Bund gezahlt.

Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein

Herr Körber von der DB Netz AG trägt anhand einer Präsentation vor, [Umdruck 20/4974](#). Er betont, auch die DB habe Interesse daran, die Mobilitätswende und dementsprechend die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene voranzutreiben. In jeder Region und damit auch in der Region Nord gebe es einen Ansprechpartner, der das Thema Güterverkehr sowohl für Bestands- als auch für Neuverkehre explizit betreue. Weitere Experten kümmerten sich um infrastrukturelle Fragen wie die Herstellung neuer Gleisanschlüsse.

Die DB InfraGO betreibe in Schleswig-Holstein vier Ladestellen – Bad Segeberg, Brunsbüttel Jübek, Niebüll – mit entsprechenden Ladestraßen. Eine Vielzahl von Gleisanschlüssen, auch jenseits dieser Ladestellen, gewährleiste in allen Regionen Schleswig-Holsteins den Zugang von Unternehmen, Häfen und Bundeswehr zur Schienengüterverkehrsinfrastruktur. Die fünfte Ladestelle – in Oldenburg in Holstein – sei wegen der Arbeiten im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung momentan praktisch nicht erreichbar. Auf einer im Internet zugänglichen Übersichtskarte seien alle bewirtschafteten Ladestellen und die Gleisanschlüsse verzeichnet. Der Ladestelle in Brunsbüttel komme wegen des hohen Ladungsaufkommens besondere Bedeutung zu. Die Ladestelle in Jübek werde seit einiger Zeit wieder stärker frequentiert. Jübek spiele für den Zuckerrübentransport nach Uelzen eine große Rolle. Daran werde deutlich, dass auch für Verkehre, die nicht die gesamte Republik durchquerten, Potenzial vorhanden sei. Auch die Ladestelle in Jübek könne als Erfolgsmodell gewertet werden. Zudem gebe es Gleisanschlüsse, die beispielsweise der Werkstatterreichbarkeit oder dem Übergang zu anderen Infrastrukturen, etwa zur AKN oder zur NEG, dienten.

Mit dem Anschluss selbst sei es jedoch nicht getan; auch die Streckenklasse habe Relevanz. Die Hauptmagistralen in Schleswig-Holstein, auf denen Güterverkehr stattfindet, wiesen die höchste Streckenklasse – D 4 – auf. Ausnahmen seien die Hochbrücke Hochdonn mit D 2 und die Fehmarnsundbrücke mit C 3; dort sei die Tonnage begrenzt, der Ganzzugverkehr also nur

eingeschränkt möglich. Allerdings komme es nicht selten vor, dass keine Ganzzüge, sondern nur Wagengruppen die Ladestellen für den Weitertransport verließen.

* * *

Abgeordneter Knöfler bittet um nähere Erläuterungen zur Ladestelle Oldenburg in Holstein, insbesondere dazu, ob eine Nutzung nur für die Bundeswehr oder auch für den Verkehr, der die Fehmarnbeltquerung passiere, vorgesehen sei. Diese Frage sei auch deshalb relevant, weil auf Folie 6 der Präsentation sieben Gleisanschlüsse für den Schienengüterverkehr allein in Lübeck verzeichnet seien. Dies wäre unverständlich, wenn es auf der Strecke weiter nördlich eine Ladestelle gebe.

Herr Körber antwortet, die DB InfraGO schaue sich an, ob insbesondere für die Bundeswehr wieder eine Verlade- beziehungsweise Umschlagmöglichkeit geschaffen werden könne. Der Standort Oldenburg in Holstein sei also Gegenstand der planerischen Überlegungen. Die Frage, wie mit dem Umschlag in Puttgarden umgegangen werden solle, sei noch in der Diskussion. Momentan gebe es noch die Möglichkeit, einen entsprechenden Gleisanschluss herzustellen, sodass Lübeck nicht der nächste Ladepunkt wäre.

Auf die weitere Frage des Abgeordneten Knöfler, ob in den Planungen das Erfordernis berücksichtigt werde, dass die Ladestelle in Oldenburg ausreichend weit von der Wohnbebauung entfernt sei, antwortet Herr Körber, dies sei der Fall.

Abgeordnete Nitsch bittet um Auskunft, was notwendig sei, um noch mehr Ladestellen errichten zu können, und welche Herausforderungen auf der politischen Ebene gelöst werden könnten. Ferner wolle sie wissen, welche Anforderungen erfüllt werden müssten, um einen privaten Gleisanschluss zu erhalten, etwa für ein Gewerbegebiet, und welche Fördermöglichkeiten insoweit existierten. Insbesondere in ländlichen Regionen herrsche großes Interesse daran, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, da von den negativen Auswirkungen des Lkw-Verkehrs die Dörfer besonders betroffen seien. Jedoch gebe es die Information, dass der Eigenanteil für einen Gleisanschluss so hoch sei, dass er häufig nicht erbracht werden könne.

Herr Körber weist darauf hin, dass grundsätzlich jeder Interessent das Recht habe, sich an das Netz der Bahn anzuschließen. Die Förderung erfolge auf der Grundlage der Gleisanschlussförderrichtlinie; dieser Fördertopf sei nicht für die DB InfraGO, sondern nur für den privaten Netzanschließer zugänglich. Die Förderung betrage grundsätzlich maximal 50 Prozent des Investitionsvolumens. Eine ähnliche Regelung komme auch bei anderen Infrastrukturan schlüssen zur Anwendung. Die Planung übernehme entweder die DB oder der Gleisanschlie ßer. Die größte Herausforderung stelle in der Regel die Anbindung an die Leit- und Siche rungstechnik dar. Die Grundsatzfrage sei die nach dem Ladeaufkommen. Zudem müsse ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gefunden werden, das die Bedienung auf der letzten Meile vornehme. Um den Fördertopf der Gleisanschlussförderrichtlinie in Anspruch nehmen zu kön nen, müsse der Nachweis erbracht werden, dass auf dem Abschnitt über einen gewissen Zeit raum hinweg Verkehr stattfinden werde.

Frau Plambeck ergänzt, auch die Unternehmen in dem jeweiligen Bereich müssten bereit sein, ihre Logistik entsprechend umzustellen. Das Be- und das Entladen unter Nutzung der Schiene bringe deutlich andere Herausforderungen mit sich als die Nutzung von LKW. Die betrieblichen Abläufe änderten sich grundlegend. Ein äußerst positives Beispiel sei die Brauerei Warsteiner, die seit 2005 ihr Bier mit der Güterbahn transportiere. Das Unternehmen habe die gesamte Logistik entsprechend umgestellt.

Generalsanierung Hamburg–Lübeck

Frau Plambeck erklärt, die DB habe für die Ertüchtigung der Strecke Lübeck–Büchen, die für die Umleitung während der Errichtung des Hochleistungskorridors Hamburg–Lübeck erforder lich sei, diverse Themen in der Planung und Umsetzung. Dazu gehörten signaltechnische Ver besserungen, die Aufrüstung der Stellwerke in Ratzeburg, Mölln, Güster und Pogeetz sowie Blockverdichtungen an der Strecke. An 14 Bahnübergängen müsse die Technik angepasst werden. Neue Weichenverbindungen seien im Bahnhof Mölln geplant. Die Ausrüstung der Weichen erfolge mit einem Diagnosesystem, das eine Remote-Überwachung im Rahmen von Predictive Maintenance ermögliche und die Instandhaltung erleichtere. Ferner seien drei pro visorische Bahnsteigverlängerungen geplant. Zwischen Mölln und Güster sei an einem Damm der Oberbau zu erneuern. Durchlässe und Telekommunikation seien weitere Themen.

Die Frage, ob diese Maßnahmen auch schon während der ohnehin vorgesehenen Sperrungen der Strecke südlich von Mölln dort gleich miterledigt werden könnten, müsse im Wesentlichen

abschlägig beantwortet werden. Einige Maßnahmen könnten realisiert werden; die Strecke werde jedoch vor dem Hintergrund der großen Bauvolumina während der Arbeiten am Hochleistungskorridor auch für die Baulogistik benötigt. Wenn das neue Stellwerk in Büchen realisiert werde und deswegen die Strecke gesperrt sei, könnten dennoch Bauzüge fahren. Wahrscheinlich werde es noch ein oder zwei weitere Instandhaltungsmaßnahmen geben; die finale Planung dazu laufe. Maßnahmen an der Leit- und Sicherungstechnik hätten einen planerischen Vorlauf. Insofern passe dies auch von der zeitlichen Abfolge her zumindest momentan nicht in die Logistik hinein.

Auch zur Elbbrücke Lauenburg liefen die Planungen zu konkreten Maßnahmen und deren Finanzierung, auch in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger.

Zu den konkreten Auswirkungen der Generalsanierung auf Lübeck erklärt Frau Plambeck, mit Vertreterinnen und Vertretern der Region, der Stadt und der Lübecker Hafen-Gesellschaft fänden intensive Beratungen und Abstimmungen statt, auch was die Stabilität der Umleitungsstrecken angehe. Finale Entscheidungen seien noch nicht getroffen worden. Auch die Auswirkungen auf die Strecke Lübeck–Bad Kleinen seien zu berücksichtigen.

Generalsanierung Hamburg–Berlin

Frau Plambeck führt aus, die Generalsanierung Hamburg–Berlin werde am 1. August 2025 beginnen. Das Konzept zum Schienenersatzverkehr entlang der Strecke sei mit allen beteiligten Aufgabenträgern und Institutionen abgestimmt. Das Umleitungs- und Ersatzkonzept könne im DB Navigator bereits abgerufen werden. Eine spezielle Homepage widme sich dieser Generalsanierung und biete in einer FAQ-Rubrik ausführliche Antworten.

Planungsstand und Zeitplanung Feste Fehmarnbeltquerung

Frau Plambeck erklärt, die DB plane bei der Bäderbahn keine Stilllegung von Infrastruktur; sie habe den Stilllegungsantrag zurückgezogen. Die dort bestehende Infrastruktur werde auch nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung und der Hinterlandanbindung betriebsbereit gehalten.

Laut aktueller Planung solle die Bäderbahn künftig hinter Haffkrug enden. Dieser Streckenbereich zähle zum Planfeststellungsabschnitt 2 im Rahmen der Hinterlandanbindungsplanung. Das Genehmigungsverfahren laufe. In diesem Rahmen prüfe die DB gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), inwieweit die Einwendungen berücksichtigt werden könnten und ob die Einbindung der Strecke nördlich von Haffkrug in die Planung integriert werden könne.

Zu der Frage nach der Hinterlandanbindung mit Fokus auf den Zeitplan für den Sundtunnel führt Frau Plambeck aus, Ziel der DB sei es, gemeinsam mit der dänischen Seite die Hinterlandanbindung fertigzustellen. Nach gegenwärtigem Stand würden noch im zweiten Quartal 2025 die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen für den Tunnel eingereicht. Am 12. Juni werde dazu im MeerHuus Großenbrode eine Informationsveranstaltung stattfinden.

Die DB habe im Hinblick auf die verschiedenen Themen rund um die einzelnen Planfeststellungsabschnitte mit den Anhörungs- und Genehmigungsbehörden vor etwas mehr als einem Jahr eine gute Verabredung im Hinblick auf die Beschleunigung der Verfahren treffen können. Insofern gehe die DB davon aus, einen Planfeststellungsbeschluss noch 2026 zu erhalten.

Das Bauprojekt selbst werde im Rahmen einer Allianz oder nach dem Partnerschaftsmodell abgewickelt. Derzeit liefen Bietergespräche. Die Vertragsunterzeichnung für die Bindung der Firmen sei für Herbst 2025 geplant.

* * *

Abgeordneter Knöfler lobt einleitend, dass sich seit circa zwei Jahren die Kommunikation der DB verbessert habe. Ferner thematisiert er die großflächigen Landkäufe der Bahn im Bereich des Amtes Oldenburg-Land. Die Eigentumsübertragungen verliefen sehr schleppend; ein Zeitplan könne nicht angegeben werden. Dadurch würden die Kommunen in ihrer weiteren Planung behindert. Kommunikationsprobleme gebe es mit der Abteilung, die dafür verantwortlich sei, die landwirtschaftlichen Landtausche voranzubringen. Zunächst seien Listen mit Wünschen erstellt worden, wer welches Landstück haben wolle. Seitdem sei davon nichts mehr zu hören. Die Landwirte könnten zwar in der Presse darüber lesen, wann und wie es angeblich weitergehe; ihnen selbst sei aber noch nicht mitgeteilt worden, wann sie welche Ländereien erhielten.

Weiter führt Abgeordneter Knöfler aus, das System der Baustraßen funktioniere auf Fehmarn sehr gut; auch in der Hauptsaison komme es nur zu geringen Beeinträchtigungen. Auf der Festlandsseite stelle sich die Situation anders dar. Dort komme es bei Unfällen häufig zu langen Staus, da nur die Europastraße 47 und die Kreisstraße zur Verfügung stünden; nicht einmal Feldwege seien dort nutzbar. Verschärfen werde sich die Situation in der Bauphase, zumal nach gegenwärtigem Stand dort keine Baustraßen, sondern parallel zur Streckenführung der Bahn verlaufende Rettungswege geplant seien. Als besonders gravierend sei der Umstand zu werten, dass dann die Erreichbarkeit für die Feuerwehr nicht gewährleistet sei. Um dies sicherzustellen, seien – wie auf Fehmarn – Baustraßen zu errichten, die im Notfall auch von Rettungsfahrzeugen genutzt werden könnten.

Frau Plambeck bemerkt, die vom Abgeordneten Knöfler gegebenen Hinweise, auch zu noch bestehenden Problemen, nehme sie selbstverständlich mit.

Abgeordnete Waldeck bittet bezogen auf die Elbbrücke Lauenburg um eine Information zum Zeithorizont. Ferner wolle sie wissen, ob es im Hinblick auf die Strecke Lübeck–Bad Kleinen neue Informationen, insbesondere zu Ersatzkonzepten, gebe.

Abgeordnete Waldeck bittet um Erläuterung, wie sich eine Unterbrechung der Strecke von einer Stilllegung im rechtlichen Sinne unterscheide. Hintergrund sei der Umstand, dass die Bäderbahn dann nicht mehr durchgängig befahren werden könne, schon deshalb nicht, weil geplant sei, die Lärmschutzwand durch die Strecke verlaufen zu lassen. Auch stelle sich die Frage, wer die Baumaßnahmen realisieren werde, um den Norden dann wieder zu erreichen.

Frau Plambeck wiederholt ihre Aussage, dass die Infrastruktur betriebsbereit gehalten werde. Der Hinweis auf den Verlauf der Lärmschutzwand sei mit dem Ziel aufgenommen worden, eine Korrektur herbeizuführen. Dieser Punkt sei auch Teil des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Auch mache sie nochmals darauf aufmerksam, dass zu den Detailfragen insbesondere seit Anfang dieses Jahres mit allen Beteiligten intensive Gespräche geführt würden.

Strecke Kiel–Lübeck

Frau Plambeck führt aus, die DB berate seit einigen Jahren mit dem Land Schleswig-Holstein intensiv über den Ausbau der Strecke Kiel–Lübeck. Der erste Abschnitt stehe kurz vor der

Planfeststellung; der Beschluss werde im Sommer 2025 erwartet. – Auf Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz betont Frau Plambeck, es werde sich um einen Beschluss des EBA handeln, der auch Baurecht erzeuge. – Sie führt weiter aus, nach aktuellem Diskussionsstand reche die DB für den Planfeststellungsabschnitt 2 Ende 2025 mit der Erteilung des Planungsrechts.

Die DB prüfe nach wie vor, ob Bauabläufe optimiert und inwieweit andere Bauarbeiten in der großen Sperrpause – vermutlich 2026/2027 – umgesetzt werden könnten; es bestehe eine Abhängigkeit von vielen anderen Projekten. Vieles sei insoweit im Fluss. Die DB schaue, wie sie die Bauausführung konkret gestalten könne. Die Kolleginnen und Kollegen, die die verschiedenen Projekte verantworteten, sprächen regelmäßig miteinander, um Baumaßnahmen und Sperrungen möglichst konfliktfrei realisieren sowie die Baulogistik sicherstellen zu können. Letzteres sei durchaus herausfordernd.

Auf die Bitte der Abgeordneten Waldeck, die Bahn möge eigeninitiativ den Ausschuss informieren, wenn es neue Informationen über Ersatzkonzepte gebe, erklärt Frau Plambeck, sie werde dies berücksichtigen.

Abgeordneter Dürbrook legt seine Auffassung dar, wonach es nach der für 2026/2027 vorgesehenen Sperrung eine weitere, durch den Umbau in Bad Schwartau bedingte, geben werde. Demnach werde es innerhalb von circa drei Jahren zweimal zu einer Sperrung dieser Strecke kommen.

Herr Körber antwortet, die Umbaumaßnahmen in Bad Schwartau erforderten die Sperrung des südlichen Teils der Strecke; die Ausbaumaßnahmen erfolgten aber im Bereich Preetz–Raisdorf, sodass es nicht jedes Mal zur Sperrung der gesamten Strecke komme. Für die betroffenen Strecken werde Ersatzverkehr angeboten. Teil der Überlegungen zum Ersatzkonzept sei also die Frage, wie die Strecke zumindest auf Teilabschnitten von der Bahn bedient werden könne, ohne Fahrzeuge beziehungsweise Züge einschließen zu müssen.

Sachstand Brücke Lindaunis

Frau Plambeck führt aus, die DB sei auf der Zielgeraden hinsichtlich der Vergabe des Stahlüberbaus. Momentan liefen gute Gespräche im Rahmen des europaweiten Vergabeverfahrens mit den entsprechenden Anbietern. Laut aktuellem Plan solle bis Ende Mai die Vergabe erfolgen. Ziel sei die Fertigstellung der Brücke im Jahr 2027; auch die Ausschreibung sei entsprechend formuliert worden. Mit dem bauausführenden Unternehmen, das den Zuschlag erhalte, werde dann gemeinsam geprüft, welche Optimierungsmöglichkeiten es noch gebe. Auch mit der betroffenen Region werde eine intensive Kommunikation erfolgen; Formate des Austausches bestünden ohnehin schon.

* * *

Auf die Bitte des Abgeordneten Stender um Konkretisierung des Begriffs „Optimierung“ erklärt Frau Plambeck, die Unternehmen hätten unterschiedliche Vorlieferanten. Möglicherweise könne das Unternehmen, das den Zuschlag erhalte, Prozesse mit den Lieferanten beschleunigen. Auch über Themen, die im Zusammenhang mit der Öffnung der Wasserseite stünden, werde beraten.

Abgeordneter Jepsen erklärt, er bedauere es, dass Frau Plambeck das Unternehmen, das den Zuschlag erhalte, noch nicht nennen könne. Auch zu künftigen Kosten habe er sich Angaben gewünscht. In einem Gespräch mit Vertretern der betroffenen Region am Vorabend hätten diese zum Ausdruck gebracht, dass bei dem für den 12. Mai geplanten Gespräch konkrete Informationen erwartet würden. Die DB werde diese nicht geben können, wenn erst Ende Mai Klarheit herrsche, welches Unternehmen den Zuschlag erhalte. Dies werde für große Enttäuschung vor Ort sorgen; die Ungeduld dort sei sehr groß. Unverständlich sei zudem, dass die Ausschreibung für den Hochbau – Los 2 – im vergangenen Jahr gestoppt worden sei und erneut beginne.

Die Aussage, dass geplant sei, Optimierungsmöglichkeiten auszuloten, werfe die Frage auf, so Abgeordneter Jepsen, ob damit weitere Bauverzögerungen programmiert seien. Ohnehin könne das avisierte Fertigstellungsdatum im Jahr 2027 nicht feststehen, wenn ein Bauunternehmen noch nicht gefunden worden sei.

Frau Plambeck wiederholt ihre Feststellung, dass aufgrund des Bauvolumens ein europaweites Ausschreibungsverfahren durchgeführt werden müsse. In diesem Rahmen fänden bereits intensive Gespräche mit den Bietern statt. Das geplante Fertigstellungsjahr 2027 sei Teil der Ausschreibung und damit den Bietern bekannt. Die Bieter hätten naturgemäß unterschiedliche Konzepte. Die Gespräche hätten vor allem zum Inhalt, ob auf dieser Grundlage eine Beschleunigung möglich sei. Gemeinsam mit dem Bauunternehmen werde dann auch mit der Region über deren Bedürfnisse gesprochen, beispielsweise im Hinblick auf die Öffnung für die Wasserseite beziehungsweise wie lange eine Sperrung auf der Wasserseite erfolgen müsse, um die Baustelle möglichst zügig umsetzen zu können. Am 12. Mai werde es mit Sicherheit noch nicht auf alle Fragen eine Antwort geben.

Abgeordneter Kilian äußert sich positiv überrascht über die Fortschritte beim Neubau der Lindaunisbrücke. In der Ausschusssitzung am 2. Oktober 2024 hätten Vertreter der DB InfraGO keine Angaben zum Zeitplan machen können, was die Ausschussmitglieder frustriert zurückgelassen habe. Er frage sich, was in der Zwischenzeit geschehen sei, dass der gesamte Prozess diese Geschwindigkeit angenommen habe. Möglicherweise ließen sich daraus Rückschlüsse ziehen, um auch die Realisierung anderer Projekte zu beschleunigen.

Frau Plambeck betont, sie sei in dieser Sitzung nicht anwesend gewesen und könne sich deshalb nicht zu den Darlegungen ihrer Kollegen äußern. Sie könne aber sehr wohl sagen, dass die DB großes Interesse daran habe, das Verfahren rechtssicher ablaufen zu lassen. Eine Vergaberüge im Zusammenhang mit dem Neubau der Levensauer Hochbrücke habe zu einer Verzögerung um über ein Jahr geführt. Der vor Ort verantwortliche Mitarbeiter der DB InfraGO, Henry Benedict, lege jedenfalls großen Wert darauf, das Lindaunis-Projekt so rasch wie möglich umzusetzen.

Staatssekretär von der Heide ergänzt, es gebe durchaus positive Beispiele für die Zusammenarbeit zwischen dem Land und der DB; das Lindaunis-Projekt gehöre ausdrücklich nicht dazu. Ministerpräsident Daniel Günther habe sich mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB, Richard Lutz, und Wirtschaftsminister Claus Ruhe Madsen mit dem für Infrastruktur verantwortlichen Vorstand der DB, Berthold Huber, ausgetauscht und darauf hingewiesen, dass die Realisierung des Neubaus der Lindaunisbrücke für das Land höchste politische Priorität habe.

Der bisherige Verlauf in Sachen Lindaunisbrücke sei nicht geeignet, um als Vorbild für andere Infrastrukturmaßnahmen zu dienen. Auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass das Land

nach gegenwärtigem Stand 68 Prozent der Kosten übernehme – unklar sei der Anteil, den die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) tragen werde –, seien sowohl die bisherige Informationspolitik der Bahn als auch der bisherige Verlauf der Realisierung des Projekts ein Skandal, der sich nicht wiederholen dürfe. Es sei begrüßenswert, dass nunmehr endlich ein Datum der voraussichtlichen Fertigstellung genannt werden könne. Auch die Region fordere zu Recht konkrete Informationen über den weiteren Fortgang ein.

Abgeordneter Kilian stellt klar, seine positive Einschätzung beziehe sich auf den beschleunigten Fortgang in den vergangenen sechs Monaten. Jede Verzögerung könne durchaus demokratiegefährdend sein, weil die Bürgerinnen und Bürger das Gefühl bekämen, der Staat funktioniere nicht und in Deutschland gehe nichts mehr voran. Dieser Hinweis gehe sowohl an die Bahn als auch an die Naturschutzverbände. Es müsse verhindert werden, dass die Menschen sich radikalen politischen Kräften zuwendeten.

Überrascht sei er von der Aussage, dass Resilienz kein Planungskriterium sei. Laut Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB im Zusammenhang mit der Strategie „Starke Schiene“ solle die Bahn robuster, schlagkräftiger und moderner werden. Zur Stärkung der Robustheit zähle nach seiner Auffassung auch die Stärkung der Resilienz, so Abgeordneter Kilian weiter.

Frau Plambeck stimmt den Ausführungen des Abgeordneten Kilian zur Stärkung der Resilienz grundsätzlich zu, weist aber darauf hin, dass das Schienenwegeausbaugesetz des Bundes die Rahmenbedingungen für die Realisierung von Aus- und Neubauprojekten festlege und daher nur der Bund als Eigentümer der Bahn eine Änderung herbeiführen könne. Insoweit sei auch auf Artikel 87e des Grundgesetzes zu verweisen.

Letztlich habe eine Bundesregelung auch zum Stopp der ersten Ausschreibung beim Lindaunis-Projekt geführt. Für die Abnahme würden nicht die zum Zeitpunkt der Erteilung des Baurechts definierten technischen Parameter herangezogen, sondern nach der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) komme das zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme gültige Regelwerk zur Anwendung. Änderungen, die sich im Laufe des Verfahrens ergäben, müssten berücksichtigt werden. Die Bahn habe vor der Vergabe die bekannte Entscheidung getroffen, um Geld zu sparen. Wenn eine Vergabe erst einmal erfolgt sei und im Anschluss Änderungen in erheblichem Umfang berücksichtigt werden müssten, müsse mit Nachträgen gearbeitet werden, was wesentlich teurer sei.

Abgeordneter Kilian regt an, die Deutsche Bahn möge dieses und ähnliche Themen sammeln und dann gebündelt politisch vortragen. Auch in der Bevölkerung gebe es eine Mehrheit, die dafür plädiere, entsprechende Änderungen herbeizuführen, weil der gegenwärtige Zustand im Planungsbereich unerträglich sei.

Abgeordneter Jepsen schließt sich der Kritik an der gegenwärtigen Rechtslage im Planungsbereich an. Dies gelte auch für die EIGV. So könne im Grunde nicht geplant werden. Es gehe nicht an, dass nach Erteilung der Baugenehmigung weitere Auflagen erteilt würden. Seine Kritik an der DB habe sich darauf bezogen, dass der Vergabestopp nicht notwendig gewesen wäre. Zwar sei eine neue Richtlinie angekündigt worden; es habe aber keine neuen Auflagen gegeben; dies sei auch von vornherein vom EBA so kommuniziert worden. Das Bundesverkehrsministerium habe dies bestätigt.

Abgeordneter Dr. Buchholz erwidert, die DB sei zwar formal nicht verpflichtet gewesen, die Vergabe zu stoppen; die Abnahme hätte dann aber nicht mehr erfolgen dürfen, weil das Bauwerk nicht den dann geltenden Regelungen entsprochen hätte. Es sei also nicht falsch gewesen, die Vergabe zu stoppen. Jedoch wolle er wissen, welche spezifische Regelung im vorliegenden Fall tangiert sei. Die Frage der Resilienz stehe im Zusammenhang mit dem Schienenwegeausbaugesetz des Bundes. In dem anderen Fall handele es sich um eine bahninterne Regelung.

Zudem wolle er darauf hinweisen, dass in den Landesnahverkehrsplan der Ausbau der Strecke Neumünster–Bad Oldesloe als prioritäre Maßnahme aufgenommen worden sei. An den Bund sei immer kommuniziert worden, dass es sich auch wegen des Resilienzaspekts um ein sehr wichtiges Projekt handele. Bis heute habe der Bund darauf nicht reagiert. Es bleibe abzuwarten, welche Haltung die neue Bundesregierung dazu einnehme.

Frau Plambeck merkt an, das EBA sehe sich zwar formal im Recht. Es habe jedoch die wirtschaftlichen Folgen nicht im Blick; diese hätten die DB, das Land, das immerhin 68 Prozent der Kosten trage, und die WSV zu bewältigen.

Unterlagen zu den entsprechenden Regelungen werde sie dem Ausschuss gern zur Verfügung stellen.

Planungsstand und Zeitplanung für die S 4

Frau Plambeck führt aus, im ersten Planungsabschnitt werde gebaut.

Zum zweiten Planfeststellungsabschnitt, der von der Luetkensallee bis zur Landesgrenze reiche, liege mittlerweile die dritte Planänderung dem EBA vor. Die Auslage werde voraussichtlich bis zum 28. Juni 2025 erfolgen. In diese Planänderung seien Hinweise aus der ersten Auslage aufgenommen worden. Bestimmte Probleme, etwa im Zusammenhang mit der Kartierung, seien geheilt worden. Verzögerungen seien insofern nicht zu erwarten.

Herausfordernd sei der dritte Planfeststellungsabschnitt. Dieser reiche von der Landesgrenze bis nach Ahrensburg-Gartenholz. Momentan erfolge die Überarbeitung der Unterlagen. Wichtige Themen seien die neue Station Ahrensburg-West mit der Verknüpfung zur U-Bahn-Haltestelle und der Rückbau des Bahnübergangs „Brauner Hirsch“. Als Ersatzvariante komme eine Straßenüberführung über die bereits vorhandenen sowie die geplanten Gleise und das geschützte Bodendenkmal in Betracht. Zu diesen Themen gebe es aber noch viele Gespräche mit kommunalen Vertretern. Zahlreiche Anpassungswünsche lägen vor; deren Realisierbarkeit, auch in finanzieller Hinsicht, sei noch zu klären. Im Zusammenhang mit dem Übergang „Brauner Hirsch“ spielten Umweltthemen und archäologische Funde im Ahrensburger Tunneltal eine große Rolle in der Diskussion.

Die DB habe das Ziel, die Planänderungen im Laufe des Jahres 2026 auslegen zu können. Angesichts der Diskussion zu diesen beiden Themen könne jedoch noch keine finale Terminierung erfolgen.

* * *

Abgeordneter Dr. Buchholz bittet um Auskunft, ob der Vorhabenträger vor dem Hintergrund der Situation im Ahrensburger Tunneltal eine Planänderung im Sinne einer Verlängerung der Eulenkrogstraße als ökologisch bessere Variante erwäge. – Wenn die Auslegung der Planänderungen erst für 2026 geplant sei, erwiesen sich alle Überlegungen zur Parallelisierung des Baus dieses Abschnitts mit der Sanierung des Hochleistungskorridors Hamburg–Lübeck als hinfällig. Wegen des Baus der S 4 Ost sei daher nach 2027 mit weiteren Sperrungen zu rechnen.

Frau Plambeck antwortet, die Frage, welche Lösung für den Übergang „Brauner Hirsch“ gewählt werde, befinde sich noch in einer vertiefenden Untersuchung. Für Alternativen zu der gegenwärtig in Rede stehenden Variante fehlten jedoch die Planungen, sodass eine weitere Verzögerung zu erwarten sei. Nach ihrer Kenntnis, so Frau Plambeck, sei die Variante „Verlängerung der Eulenkrugstraße“ vor allem aus umweltrechtlichen Gründen nicht weiterverfolgt worden.

Abgeordneter Dr. Buchholz erwidert, nach seinem Kenntnisstand habe es sich bei dem gesamten Gebiet ursprünglich um ein FFH-Gebiet gehandelt. Der ökologische Eingriff durch eine Verlängerung der Eulenkrugstraße sei bisher als deutlich schwerwiegender eingeschätzt worden als die momentan im Zusammenhang mit dem Übergang „Brauner Hirsch“ favorisierte Variante. Nunmehr sei zu hören, dass die Eingriffsintensität der letztgenannten Variante möglicherweise doch höher sei als bei der Verlängerung der Eulenkrugstraße. Unverständlich sei, dass nach so langer Zeit – die Planung laufe seit mehreren Jahren – eine solche Erkenntnis gewonnen werde. Es stelle sich die Frage, welche Annahmen der Vorhabenträger jeweils zugrunde gelegt habe beziehungsweise ob er mit diesen nach Belieben jonglieren könne.

Frau Plambeck betont, eine Variante sei die Brückenlösung, bei der dem heutigen Verlauf der Straße über den Bahnübergang gefolgt werde. Dagegen, insbesondere gegen die Dimension der Brücke, sei aus der Region deutliche Kritik vorgebracht worden. Im Zusammenhang mit den Überlegungen für eine andere Brückenlösung seien auch archäologische Themen aufgetaucht. Daher werde auch wieder über die Verlängerung der Eulenkrugstraße nachgedacht. Eine Entscheidung sei noch nicht getroffen worden.

Strecke Elmshorn–Pinneberg

Frau Plambeck führt bezüglich des Ausbaus der Strecke Elmshorn–Pinneberg aus, die Planungsvereinbarung sei im Herbst 2023 unterschrieben worden. Daraufhin hätten alle Beteiligten Überlegungen im Hinblick auf die weitere Ausgestaltung angestellt.

Die DB sei entgegen dem ursprünglichen Ansatz nicht mit einer, sondern mit zwei Varianten – S-Bahn und Regionalbahn – in die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung gegangen (EBWU). Der Abschluss der ersten Untersuchungen sei für Mitte Mai geplant; der Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen der EBWU werde vermutlich Ende Mai vorliegen. Auf

dieser Basis trafen diejenigen, die den Nahverkehr auf diesem Abschnitt bestellten, gemeinsam die Entscheidung, in welcher Variante das Projekt realisiert werden solle.

Überlegungen zur Strecke Elmshorn–Pinneberg müssten den Knoten Hamburg einbeziehen. Die zentrale Herausforderung liege darin, die zusätzlichen Nahverkehrsleistungen in den Knoten Hamburg einzubinden. Zu klären sei unter anderem, ob und wofür die im Knoten Hamburg vorhandenen Infrastrukturen passten.

* * *

Abgeordnete Raudies betont, nach ihrer Kenntnis habe es bereits eine Festlegung auf vier Fernbahngleise gegeben. Unklar sei, warum nun doch zwei Varianten untersucht werden sollten. Sie bitte um Klarstellung, ob tatsächlich erst Ende Mai entschieden werde, für welche Variante die Planung fortgeführt werde. Die S-Bahn-Variante – mittlerweile Stadtgespräch in Elmshorn – stoße auf große Ablehnung, da fast niemand mit der S-Bahn nach Hamburg fahren wolle. Attraktiv sei nur eine Regionalbahn- beziehungsweise Regionalexpress-Verbindung, entweder zum Hamburger Hauptbahnhof oder zum neuen Bahnhof in Altona. Anderenfalls nutzten die Menschen das Auto.

Frau Plambeck betont, im Vorfeld habe es eine intensive Abstimmung zu den Parametern der EBWU gegeben. Die DB jedenfalls gehe ergebnisoffen in die Untersuchung. Nach Vorliegen der Ergebnisse hätten die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg eine Entscheidung zu treffen, mit welchem Betriebskonzept sie in die weitere Planung gingen. So bilde es durchaus einen erheblichen Unterschied, ob für eine mit Gleichstrom betriebene S-Bahn, für Fahrzeuge mit zwei Systemen oder für eine reine Oberleitungsstrecke geplant werde.

Abgeordneter Dr. Buchholz betont, im Grunde handele es sich um eine Frage, die nicht von der DB, sondern von den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein beantwortet werden müsse; dies sei bereits zu seiner Zeit als Verkehrsminister so gewesen. Das Interesse Schleswig-Holsteins sei nie die Verlängerung einer S-Bahn-Linie nach Elmshorn gewesen. Vielmehr gehe es darum, dass die Menschen mit der Bahn rasch nach Hamburg gelangen könnten. Hamburg habe diese Bemühungen immer ein Stück weit hintertrieben, weil es das eigene Interesse – Vertaktung der S-Bahn – in den Vordergrund gestellt habe. Die Frage, wie lange die Elmshorner nach Hamburg benötigten, interessiere Hamburg nicht so sehr. Die EBWU

werde möglicherweise ein Ergebnis hervorbringen, dass den schleswig-holsteinischen Interessen nicht gerecht werde. An dieser Stelle sei deren Wahrnehmung durch die Landesregierung besonders wichtig.

Staatssekretär von der Heide ergänzt, Hamburg habe die große Sorge, dass das Bahnnetz von großen Verspätungen betroffen wäre, wenn nicht ein dezidiert für die S-Bahn vorgesehenes Gleis geschaffen werde. Ziel der Landesregierung bleibe der Bau von zwei Gleisen, die auch für den Regional- und Fernverkehr genutzt werden könnten. Elmshorn werde auch in Zukunft an den Regionalverkehr angebunden sein. Es empfehle sich, für eine der nächsten Ausschusssitzungen speziell zur Erläuterung dieser Thematik einen Tagesordnungspunkt vorzusehen und dazu neben der Landesregierung auch Vertreter von NAH.SH einzuladen. Die Presseberichterstattung sei nicht immer so eindeutig gewesen, wie sie es wünschenswert gewesen wäre.

Abgeordnete Raudies erklärt, sie nehme dieses Angebot auch im Namen der Region gern an. Sie fügt hinzu, je länger eine S-Bahn fahre, desto höher sei die Wahrscheinlichkeit, dass sie eine Verspätung in das Netz trage. Der neue Bahnhof in Altona werde unter anderem deshalb gebaut, damit die Regionalbahnen aus Schleswig-Holstein nicht mehr weiter nach Hamburg einfahren.

Zu den Ausführungen von Frau Plambeck merkt Frau Raudies an, bereits seit Jahrzehnten werde vom S-Bahn-Haltepunkt Elmshorn-Süd gesprochen. Sie selbst wisse, dass bei der Planung einer Trasse bedacht werden müsse, ob der Zug mit einer Oberleitung oder einer Stromschiene fahren solle. Allerdings stelle sich die Frage, wie sich ein zusätzliches S-Bahn-Gleis auf die Planungen zum Umbau von Bahnhöfen, etwa in Elmshorn und Tornesch, auswirken werde. Möglicherweise müsse dann eine Untertunnelung vorgenommen werden. Zudem sei unklar, weshalb die Bahn vor Ort einen großen Zeitdruck aufbaue, etwa im Hinblick auf die Aufhebung von Bahnquerungen.

Frau Plambeck antwortet, sie gehe davon aus, dass eine Abstimmung der Arbeiten erfolge, biete aber an, genauere Informationen nachzureichen. Zu bedenken sei auch, dass sich die Planungsstände der einzelnen Abschnitte des Projekts unterschieden.

Weitere geplante Baumaßnahmen

Frau Plambeck erinnert an die im Herbst 2024 unterzeichnete Finanzierungsvereinbarung für eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Hamburg und Heide. Ferner solle geprüft werden, welcher Ersatz für die Hochbrücke Hochdonn infrage komme, da die bisherige Konstruktion für Güterzüge mit einem Gewicht von mehr als 750 Tonnen nicht nutzbar sei. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie seien abzuwarten.

Herr Körber trägt seitens der DB InfraGO zu den in der nächsten Zeit geplanten Baumaßnahmen vor.

Auf der Marschbahn komme es zu Einschränkungen, unter anderem durch die Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks in Niebüll. Die Sperrungen erfolgten meistens in der Nacht, um den Pendlerverkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Im Übrigen werde auf der Marschbahn der Erneuerungszyklus im eingeschwungenen Zyklus fortgesetzt. In den Bereichen Glückstadt, Itzehoe, Hemmingstedt und Meldorf sowie zwischen Burg und Wilster werde der Oberbau erneuert. Über die Gather Landstraße solle eine Brücke errichtet werden, um den bisherigen Bahnübergang aufzuheben.

Im November werde eine Gleiserneuerung zwischen Glückstadt und Elmshorn erfolgen.

Auf der Strecke Hamburg-Altona–Kiel fänden Arbeiten an den Lärmschutzwänden statt. Im Bereich Brokstedt erfolge eine Gleissanierung, die sich vermutlich bis in den Juni hinein erstrecken werde.

In Kiel und Neumünster seien Weichenerneuerungen geplant, vor allem im Herbst 2025.

Auf der Strecke Flensburg–Maschen erfolge die Ausrüstung mit dem ETCS Level 2. Zudem fänden vorbereitende Maßnahmen für den Bau und die Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks in Rendsburg statt.

Auf der Strecke Jübek–Husum fänden im September Durchlassarbeiten statt, die mit Einschränkungen verbunden seien.

Die stärksten Auswirkungen gingen weiterhin von den Arbeiten im Knoten Hamburg aus. So werde in den Sommerferien eine mehrtägige Totalsperrung der Verbindungsbahn erfolgen. Im Jahr 2026 fänden weitere Arbeiten an der Verbindungsbahn statt, insbesondere in den Frühjahrs- und den Sommerferien.

In Eidelstedt seien Erweiterungsarbeiten am Elektronischen Stellwerk geplant. Dies habe insbesondere Auswirkungen auf den Verkehr in Richtung Pinneberg.

Auf der Strecke Neumünster–Flensburg werde es Arbeiten am Elektronischen Stellwerk Rendsburg geben. Über Ostern werde es zu einer Totalsperrung im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Wehrau kommen. Dazu finde eine enge Abstimmung mit den dänischen Kolleginnen und Kollegen statt, weil auch in Dänemark unter Totalsperrung gebaut werde und der internationale Verkehr in diesem Bereich nur einmal unterbrochen werden solle.

Auf der Strecke Kiel–Lübeck seien im Bereich von Ascheberg im September Weichenerneuerungen geplant. Im November 2026 seien auf der Strecke Kiel–Lübeck Gleiserneuerungen vorgesehen. Wenn dann schon Klarheit über die weitere Entwicklung des Ausbauprojekts auf dieser Strecke bestehe, könne vermutlich auch eine Bündelung von Maßnahmen erfolgen.

Brückenarbeiten seien in Kiel sowie zwischen Wilster und Sankt Michaelisdamm vorgesehen.

Im Bereich Lübeck seien ein Softwarewechsel und Weichenerneuerungen, im Güterbahnhof neue Weichenverbindungen vorgesehen. Letztgenannte Maßnahme stehe bereits im Zusammenhang mit der Generalsanierung, um auch während der Bauzeit Flexibilität im Hinblick auf die Anbindung des Hafens sicherzustellen.

Größere Zeitfenster seien für das Lindaunis-Projekt vorgesehen.

Der Ausbau der Strecke Lübeck–Bad Kleinen werde ebenfalls vorangetrieben.

* * *

Auf Nachfrage des Abgeordneter Stender erklärt Frau Plambeck, die Studie zur Hochbrücke Hochdonn sei von der NAH.SH beauftragt worden. Mit den Ergebnissen sei spätestens zu Beginn des nächsten Jahres zu rechnen. – Staatssekretär von der Heide bietet an, genauere Informationen nachzureichen.

Abgeordnete Nitsch bittet um Auskunft zum Stand des zweigleisigen Ausbaus der Marschbahn und zur Elektrifizierung der Strecke Wilster–Brunsbüttel.

Frau Plambeck führt aus, der zweigleisige Ausbau der Strecke Niebüll–Westerland sei ein klassisches Projekt im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Die zweite Leistungsphase sei fast abgeschlossen. Die DB habe die Unterlagen an das Verkehrsministerium und das EBA weitergeleitet, um die parlamentarische Befassung zu ermöglichen. Dies entspreche dem üblichen Prozess nach Abschluss der zweiten Leistungsphase von Bedarfsplanprojekten. Das Land habe den Wunsch geäußert, die Zeit bis zur parlamentarischen Befassung zu überbrücken. Gegenwärtig fänden dazu Gespräche statt.

Zur Elektrifizierung der Marschbahn laufe die Planung; die Grundlagenermittlung habe bereits stattgefunden.

Bei der Elektrifizierung des Abschnitts Wilster–Brunsbüttel handele es sich um ein Bedarfsplanprojekt mit den entsprechenden Usancen. Die erste Leistungsphase mit der Grundlagenermittlung laufe.

Die verkehrliche Aufgabenstellung sei im August 2024 fertiggestellt worden, die EBWU im Februar 2025. Auf dieser Basis erfolge die betriebliche Aufgabenstellung. Nach Klärung der Finanzierungsfrage könne die zweite Leistungsphase beauftragt werden.

Zugverkehr in der deutsch-dänischen Grenzregion

Frau Plambeck erinnert daran, dass der Abschnitt zwischen Niebüll und Tønder nicht zur DB InfraGO, sondern nach der abzweigenden Weiche zur NEG gehöre. Daher könne sie zu den dortigen Planungen keine Auskunft geben. Klar sei allerdings, dass das bisherige mechanische Stellwerk in Niebüll durch ein elektronisches ersetzt werden müsse, wenn auf dieser Strecke das ECTS zur Anwendung kommen solle. Die entsprechenden Arbeiten liefen auf

Hochtouren. Vor Ort finde auch eine intensive Abstimmung über Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen statt.

Herr Körber ergänzt, es liege ein abgestimmtes Verkehrskonzept für die nächsten Jahre vor. Zunächst finde ein Pendelverkehr zwischen Niebüll und Tønder mit Umstieg statt. Die dort verkehrenden Fahrzeuge seien zwar für das deutsche Netz zugelassen, besäßen aber keine Bordausrüstung mehr für ein PZB- oder ein ATC-Zugbeeinflussungssystem, das jedoch notwendig sei, um in den Bahnhof Niebüll einfahren zu können. Mit der Vollenbetriebnahme des Stellwerks Niebüll – diese sei für 2027 geplant – werde es möglich sein, unter Nutzung des ETCS zu fahren. Der Verkehr könne dann komplett durchgebunden und auf den Umstieg in Tønder verzichtet werden.

Zum weiteren Umgang mit der Frage des Halts von Fernzügen in Flensburg-Weiche erklärt Frau Plambeck, die bisherige Auffassung der DB habe nach wie vor Bestand: Der wesentliche Teil des Fernverkehrs werde nach der Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbeltquerung über die Belt-Route verlaufen. Allerdings gehe die DB davon aus, dass einzelne Verbindungen auch über die Jütland-Route laufen würden. Dazu könne die DB jedoch noch keine konkrete Aussage treffen, da es auch insoweit Abstimmungsbedarf mit den Dänischen Staatsbahnen, DSB, gebe. Für einen potenziellen neuen Bahnhof Flensburg-Weiche müsse in jedem Fall die Verzahnung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sichergestellt sein; anderenfalls ergäbe ein solches Projekt von vornherein keinen Sinn.

* * *

Abgeordnete Nitsch merkt an, es gehe nicht nur um die Verbindung Kopenhagen–Hamburg, sondern auch um die Anbindung der Insel Fünen und des Festlands; Dänemark habe nicht nur eine Metropole. Den Wunsch nach Wiederaufnahme der umsteigefreien Verbindung von Hamburg nach Aarhus habe der Wirtschaftsausschuss mehrfach vorgetragen; gegebenenfalls könne Frau Plambeck eine Aussage zur zeitlichen Perspektive der Wiederaufnahme geben.

Was die Verzahnung mit dem ÖPNV angehe, so habe die Stadt Flensburg klar die Absicht zum Ausdruck gebracht, weitergehende Maßnahmen auf den Weg zu bringen; auch eine finanzielle Untersetzung sei bereits erfolgt. Die Region stehe klar hinter dem Vorhaben. Der Landtag werde es auch mit politischen Beschlüssen untermauern. Unabhängig von der Festen

Fehmarnbeltquerung werde der Jütland-Korridor seine große Bedeutung behalten. Zudem sei Flensburg immerhin die drittgrößte Stadt Schleswig-Holsteins.

Frau Plambeck antwortet, sie könne keine Aussage zum Zeitpunkt der Wiederaufnahme des direkten Verkehrs zwischen Aarhus und Hamburg durch die DSB treffen. Eine wesentliche Voraussetzung sei die vollständige Elektrifizierung der Strecke. Zudem benötigten die dänischen Züge eine Zulassung für die deutsche Strecke. Es gehe also nicht nur um die Streckenausrüstung, sondern auch um eine entsprechende Fahrzeugausrüstung. Gespräche würden zu gegebener Zeit geführt. Beim Fernverkehr handele es sich sowohl auf der dänischen als auch auf der deutschen Seite um eigenwirtschaftliche Verkehre.

Staatssekretär von der Heide ergänzt, es sei erfreulich, dass die Stadt Flensburg sich dem Inhalt des Landesnahverkehrsplans geöffnet habe; dies sei nicht immer so gewesen. Die Unruhe in Flensburg könne er nur begrenzt nachvollziehen. Die Landesregierung sei jedenfalls nach wie vor auf allen Ebenen um Unterstützung bemüht.

Die Idee, eine Veränderung der Lage des Innenstadtbahnhofs auf den Weg zu bringen und früher als geplant die Errichtung eines Fernbahnhofs Flensburg-Weiche voranzutreiben, sei zu begrüßen. Deshalb sei dieses Vorhaben auch Teil des Landesnahverkehrsplans. Die Schienen seien dort vorhanden, und die Bahn könne sich das Befahren der Kurve ersparen.

Das finanzielle Engagement der Stadt Flensburg könne nur unterstützt werden. Zentrale Voraussetzung für das Gelingen des Projekts sei jedoch, dass dieser Bahnhof vom Fernverkehr bedient werde. Wenn dies nicht sichergestellt sei, ergebe die Realisierung dieses Projekts keinen Sinn. Dafür bedürfe es entsprechender Zusicherungen. Erst dann könne das weitere Verfahren begonnen werden.

Abgeordneter Stender reagiert auf die von Staatssekretär von der Heide thematisierte Unruhe in Flensburg und führt hierzu aus, es sei nicht leicht gewesen, in Flensburg die nunmehr bestehende Einigkeit in dieser Frage herzustellen. Zudem stehe die finanzielle Zusage unter dem Vorbehalt, dass Fernverkehr in Flensburg-Weiche tatsächlich sichergestellt werde. Flensburg verfüge nicht über die finanziellen Mittel, ohne diese Zusicherung einen Fernbahnhof zu errichten. Die Landesregierung werde gebeten, in ihren Gesprächen darauf hinzuwirken, dass zu dieser Frage möglichst bald Klarheit geschaffen werde. Anderenfalls werde die eine oder andere Fraktion ihre Zustimmung zurückziehen.

Abgeordnete Wentzel merkt an, die Diskussion verlaufe gerade nach dem Henne-Ei-Prinzip. Unstrittig sei allerdings, dass die circa 700.000 Menschen, die in dieser Region lebten, und ganz Schleswig-Holstein eine bessere Anbindung sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr dringend wünschten. Das große Interesse Flensburgs werde schon daran deutlich, dass die Stadt große Schritte in die gewünschte Richtung gegangen sei. Daher sei nun die Bahn gefordert, klar zum Ausdruck zu bringen, ob sie den Bahnhof Flensburg-Weiche ertüchtigen und einen Haltepunkt am ZOB in der Innenstadt gewährleisten wolle. Zudem bestehe Dänemark nicht nur aus Kopenhagen, sondern auch aus dem Festland. Auch die dort lebenden Menschen hätten großes Interesse an einer guten Bahnverbindung nach Flensburg und darüber hinaus. Die Zusammenarbeit über die Grenze hinweg funktioniere bereits sehr gut, insbesondere im Güterverkehr. Das Hubterminal in Padborg sei dafür ein positives Beispiel.

Abgeordneter Dr. Buchholz erinnert daran, dass es sich beim Fernverkehr um eigenwirtschaftlichen Verkehr handele, der nicht vom Land bestellt werde. Dementsprechend bestehe seitens der DB oder eines anderen Bahnunternehmens keine Verpflichtung, einen Fernverkehrshalt in Flensburg sicherzustellen. – Zudem bitte er um Klarstellung, ob es bei der Planung der DB bleibe, keinen Fernverkehrszug in Flensburg halten zu lassen. In diesem Fall gebe es allerdings auch keine Option für den Ausbau von Flensburg-Weiche zum Fernverkehrsbahnhof.

Abgeordnete Waldeck wendet ein, einzelne Verbindungen, etwa nach Saarbrücken, würden nicht eigenwirtschaftlich betrieben. – Auf Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz fügt sie hinzu, Details könne sie im Nachgang liefern. – Im Grundgesetz sei festgeschrieben, dass der Bund den Fernverkehr bestelle. Zu der Frage, welchen Auftrag der Bund insoweit konkret habe, liege eine im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, das damals von einem Parteifreund des Abgeordneten Dr. Buchholz geleitet worden sei, erstellte Studie vor. Es sei positiv, dass innerhalb kurzer Zeit vieles erreicht worden sei. Gespräche mit der Bahn fänden nach wie vor statt. Das Land habe ebenfalls innerhalb kurzer Zeit Geld für eine Machbarkeitsstudie bereitgestellt.

Frau Plambeck betont, unter den aktuellen Rahmenbedingungen sehe die DB keine Möglichkeit, Fernverkehrszüge in Flensburg halten zu lassen. Dabei spiele auch die Fahrzeit zwischen Hamburg und Flensburg eine Rolle. Zwischen einem ICE und einem Regionalexpress ergäbe sich insoweit kaum ein Unterschied; die Strecke könne mit maximal 160 Stundenkilometern befahren werden. Im Bereich der Rendsburger Hochbrücke gebe es zusätzliche Einschränkungen. Generell verzeichne die DB auf Strecken, auf denen Regional- und Fernverkehr mehr

oder weniger parallel verliefen, erhebliche Einbußen, da auf diesen Strecken meist das Deutschlandticket genutzt werde.

Die für den Fernverkehr Verantwortlichen der DB stünden regelmäßig im Austausch mit den Verantwortlichen der Nachbarländer und damit auch Dänemarks. Auch für weitere Gespräche mit der Stadt Flensburg stehe die DB zur Verfügung. Der Fernverkehr müsse sich eigenwirtschaftlich tragen. Um dies festzustellen, nähmen sowohl die DSB als auch die DB Nachfragebewertungen vor.

Abgeordnete Nitsch erinnert daran, dass der Landesnahverkehrsplan unter zwei Voraussetzungen – Wirtschaftlichkeit und Errichtung eines neuen Innenstadthalts – die Wiedereröffnung des Bahnhofs Flensburg-Weiche vorsehe. Um eine Höherpriorisierung dieser Maßnahme zu erreichen, sei die Stadt Flensburg erheblich in Vorleistung gegangen. Die Argumentation der DB sei zwar grundsätzlich nachvollziehbar; allerdings dürfe nicht außer Acht gelassen werden, dass bei immer schlechterem Angebot in der Region die Nachfrage weiter zurückgehe, da die Menschen dann andere Verkehrsmittel, vor allem das Auto, nutzten. Insofern treffe die von der Abgeordneten Wentzel gewählte Bezeichnung „Henne-Ei-Problem“ durchaus zu. Die Landesregierung ziele mit ihren Maßnahmen darauf, diesen Teufelskreis zu durchbrechen.

Staatssekretär von der Heide betont, auch wenn die Beratung über einige Themen herausfordernd sei, habe die Landesregierung insgesamt sehr gute Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit der DB gesammelt. Die Landesregierung habe guten Zugang zu Entscheidungsträgern der Bahn und werde am 13. Mai 2025 im Bahntower eine Kabinettsitzung abhalten; dabei werde sie sich auch mit den DB-Vorständen austauschen. In Kiel werde demnächst ein Bahngipfel unter Anwesenheit des DB-Vorstandsvorsitzenden Richard Lutz stattfinden. Auch dort gebe es die Möglichkeit, schleswig-holsteinische Themen zu platzieren. Dies sei vor dem Hintergrund des aufgelegten Sondervermögens umso wichtiger. Es empfehle sich, dass im Interesse Schleswig-Holsteins alle Beteiligten an einem Strang zögen.

Was die Hochbrücke Hochdonn angehe, stellt der Verkehrsstaatssekretär fest, stehe der Ersatzbau nicht nur mit Northvolt im Zusammenhang. Generell benötige die Westküste für künftige Ansiedlungen eine bessere Anbindung an die Schieneninfrastruktur.

Abschließend weist Staatssekretär von der Heide darauf hin, dass die Deutsche Bahn die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung innovativ – als Allianzprojekt – realisiere.

Immerhin investierten das Land, der Bund, die DB Netz AG und die Europäische Union insgesamt rund 3,5 Milliarden Euro in dieses Projekt.

Bei den schon bestehenden Bahnverbindungen seien deutliche Qualitätsfortschritte, insbesondere im Hinblick auf die Pünktlichkeit, zu verzeichnen. Dies sei auch Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen Deutscher Bahn, NAH.SH und Landesregierung. Zu den kritischen Punkten finde weiterhin ein intensiver Austausch statt.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, dankt Frau Plambeck für ihre Auskünfte.

2. **Konzept zur Sicherung des Fachkräftebedarfs im öffentlichen Verkehr**

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
[Umdruck 20/4721](#)

Staatssekretär von der Heide führt in das Thema Sicherung des Fachkräftebedarfs im öffentlichen Verkehr ein. Er weist unter anderem darauf hin, dass das zuständige Fachreferat das Thema Führerscheinerwerb eng begleite und insoweit auch beim Bund und der EU aktiv sei. Durch die Reduzierung von Altersgrenzen und die Vereinfachung bestimmter Verfahren könnten erhebliche Potenziale gehoben werden.

Um Busfahrerinnen und -fahrer und Eisenbahnerinnen und Eisenbahner zu akquirieren, bedürfe es auch einer entsprechenden Ausbildungskapazität. Wenn die Ausbildung in Schleswig-Holstein angeboten werden solle, müsse je Berufsgruppe in jedem Schuljahr eine stabile Klassengröße von mindestens 19 Schülerinnen und Schülern erreicht werden; in Schleswig-Holstein sei dies bisher leider nicht der Fall. Nichtsdestotrotz gebe es auch im Hinblick auf die Ausbildung beziehungsweise Beschulung eine gute Zusammenarbeit mit Hamburg.

Um die Erwerbsbeteiligung der Frauen zu stärken, seien die Angebote für die Kinderbetreuung zu optimieren. Zudem müsse es darum gehen, noch mehr Menschen aus dem Ausland für eine Tätigkeit im öffentlichen Verkehr zu begeistern. Zahlreiche Projekte seien bereits initiiert worden. Die AKN beschäftige Personen aus Indonesien und Malaysia. Das Bahnunternehmen erixx werde durch Lokführer aus Serbien unterstützt. Die Autokraft GmbH habe in Zusammenarbeit mit einem privaten Personaldienstleister Busfahrer aus Tunesien rekrutiert.

Die Skillution GmbH begleite Busfahrerinnen und Busfahrer aus Kenia während des gesamten Rekrutierungs- und Integrationsprozesses bei der Aktiv Bus Flensburg GmbH. Dafür habe sich auch der frühere schleswig-holsteinische Ministerpräsident Torsten Albig engagiert.

Die Landesregierung bemühe sich intensiv um Fachkräftegewinnung, etwa durch die Etablierung des Welcome Centers und die Auflegung des Förderprogramms „Vielfalt im Betrieb – On Board“.

Herr Dr. Beck, Geschäftsführer der NAH.SH, führt aus, die NAH.SH sei dankbar dafür, dass der Landtag die Sicherung des Fachkräftebedarfs im öffentlichen Verkehr als wichtiges Thema aufgreife.

Mit Stand von Anfang 2025 seien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landes insgesamt 300 Vollzeitstellen oder 5,3 Prozent vakant. Der Schwerpunkt der Vakanzen liege im Bus-ÖPNV. 80 Prozent der befragten Verkehrsunternehmen betrachteten den Fachkräftemangel schon derzeit als erhebliches Problem; 60 Prozent erwarteten eine weitere Verschlechterung der Situation. Die Herausforderung bestehe darin, nicht nur die Lücke für dieses Jahr zu schließen, sondern auf die absehbar größer werdende Lücke in den kommenden Jahren zu reagieren. Selbst ohne Ausbau des Angebots werde allein durch den Eintritt der Babyboomer in den Ruhestand der Fachkräftemangel immer größer; dies betreffe alle Branchen.

Wenn das Personal nicht zur Verfügung stehe, sei – ähnlich wie im Gaststättenbereich – eine Reduzierung des Angebots zwangsläufig. Da ein Angebotsausfall im öffentlichen Verkehr viele Menschen betreffe, seien die Folgen gravierend. Auf absehbare Zeit werde auch das autonome Fahren keine spürbare Entlastung herbeiführen können.

NAH.SH komme zu dem Schluss, dass pro Jahr zwischen 350 und 400 Menschen für das System öffentlicher Verkehr begeistert werden müssten, um unter Berücksichtigung der Fluktuation genügend Personal zur Verfügung zu haben.

NAH.SH habe bereits frühzeitig versucht, das Problem anzugehen. Einige Maßnahmen zielten auf eine stärkere Sichtbarmachung des Berufs und eine Attraktivitätssteigerung. Es reiche nicht aus, offene Stellen auszuschreiben; potenzielle Bewerberinnen und Bewerber ließen sich nur bei entsprechender Attraktivität des Berufes begeistern. Auch in Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsverbänden, zum Beispiel dem VBB, seien verschiedene Kampagnen gestartet worden. Auf verschiedenen Jobportalen werde ebenfalls intensiv geworben.

Ein weiterer Ansatz ziele darauf, in SPNV-Verkehrsverträgen Ausbildungsquoten vorzugeben. Jüngstes Beispiel sei die Vergabe des Netzes Mitte/Süd-West. Auch die Bedeutung der Akquise ausländischer Fachkräfte sei zu Recht bereits mehrfach hervorgehoben worden.

Die meisten großen Unternehmen beschäftigten sich intensiv mit diesen Themen. Aktiv Bus sei nur ein Beispiel. Kleine und mittlere Unternehmen stünden insoweit vor deutlich größeren Herausforderungen. Befragungen ließen darauf schließen, dass einige sich davon überfordert fühlten. Kleine und mittelständische Unternehmen akquirierten in der Regel lokal, maximal regional. Umso schwerer sei es für diese Unternehmen, die Potenziale ausländischer Fachkräfte zu nutzen. Der Erfolg von Aktiv Bus sei durchaus begrüßenswert; aber es gebe in Schleswig-Holstein auch noch größere Unternehmen. NAH.SH und die Landespolitik könnten unterstützend tätig sein, doch bleibe die Rekrutierung von Personal Aufgabe der Unternehmen. Das Gelingen dieses Vorhabens sei entscheidend für den weiteren unternehmerischen Erfolg.

NAH.SH sei auch mit den Aufgabenträgern des Busverkehrs im Gespräch. Diese hätten eine Stelle geschaffen, um speziell diese Themen zu koordinieren und voranzubringen. Auch insoweit gebe es eine enge Zusammenarbeit mit dem HVV und dem Welcome Center.

Momentan sei die Personallücke geschlossen. Dennoch werde sich die Fachkräftesituation verschärfen. Auch für etwaige zusätzliche Leistungen werde zusätzliches Personal benötigt.

Herr Petersen, stellvertretender Betriebsleiter der Aktiv Bus Flensburg GmbH, erläutert einleitend die Tätigkeit des Unternehmens. Er fügt hinzu, der Personalbestand belaufe sich mittlerweile auf über 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, von denen circa 170 im Fahrdienst tätig seien. Innerhalb der nächsten zehn Jahre werde knapp die Hälfte des Fahrpersonals wegen des zu erwartenden Renteneintritts ersetzt werden müssen. Zudem verließen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch außerplanmäßig das Unternehmen beziehungsweise die Branche, da der ÖPNV mit dem Schichtdienst, insbesondere im Stadtverkehr, nicht für jede und jeden in allen Lebenslagen geeignet sei.

Mittlerweile bilde Aktiv Bus selbst Quereinsteiger aus; im vergangenen Jahr sei die eigene Fahrschule wiedereröffnet worden.

Im Jahr 2024 sei gemeinsam mit dem Dienstleister Skillution die Rekrutierung von Fachpersonal in Kenia in Angriff genommen worden. Die Bewerbungsgespräche mit den von Skillution aus einem Bewerberportal vorausgewählten Kandidatinnen und Kandidaten seien im März 2024 online geführt worden. Zunächst handele es sich um fünf Personen, zwei Damen und drei Herren. Die gesamten Formalitäten, zu denen auch die Frage des Einreisevisums gehörte,

hätte ein relativ kleines Unternehmen wie Aktiv Bus ohne Unterstützung nicht bewältigen können, so Herr Petersen weiter. Es sei ein Unterschied, ob jemand, der in Flensburg oder Umgebung wohne, oder ein Mitarbeiter beziehungsweise eine Mitarbeiterin aus einem Drittstaat eingestellt werde. Im September 2024 sei schließlich die Einreise erfolgt.

Daran habe sich der eigentliche Qualifizierungsprozess angeschlossen; dieser sei noch nicht abgeschlossen. So müssten für die IHK-Prüfung 140 Stunden belegt werden, ebenso sei die Führerscheinprüfung mit Theorie- und Praxisteil zu absolvieren. Keine der fünf Personen sei schon im Fahrdienst tätig. Dies hänge auch mit den begrenzten Ausbildungskapazitäten des Unternehmens zusammen. Ende September sei die IHK-Ausbildung gestartet worden. Ein Sprachlehrer, der das Unternehmen schon seit einigen Jahren unterstütze, widme sich momentan primär diesen fünf Personen. Schon für die Kommunikation vom Bus aus mit der Leitstelle bedürfe es eines Mindestsprachniveaus. Anfang 2025 habe die Fahrschul Ausbildung begonnen. Die theoretische Prüfung hätten alle bestanden. Nunmehr stehe die Fahrschulpraxis im Vordergrund. Dieser Prozess werde sich noch über einige Monate erstrecken, da nur ein Fahrlehrer und nur ein Fahrschulbus für die Busfahrerausbildung zur Verfügung stünden.

Den beschriebenen Weg sei Aktiv Bus auch deshalb gegangen, um dann, wenn die Personalsituation noch kritischer werde, zu wissen, ob er funktioniere oder nicht. Noch sei Aktiv Bus sehr optimistisch, auch wenn die fünf Personen mit ihrer Ausbildung noch nicht am Ziel seien. Für den Sommer sei der Abschluss geplant. Mit entsprechendem Vorlauf könne jedenfalls aus Kenia oder anderen Staaten Personal zur Ausbildung im Fahrdienst gewonnen werden.

* * *

Abgeordneter Kilian begrüßt das von der Landesregierung vorgelegte Konzept als substanziell und tiefgehend. Dies sei umso erfreulicher, als Vertreterinnen und Vertreter der Opposition entweder behauptet hätten, die Erstellung eines solchen Konzepts sei nicht leistbar, oder das Agieren der Landesregierung als zu langsam kritisiert hätten. Zudem verdiene es eine besondere Würdigung, wenn sich ein nicht allzu großes Unternehmen wie Aktiv Bus so intensiv in Sachen Fachkräftesicherung engagiere. Dies sei beispielgebend.

In Bezug auf einige Aspekte gebe es noch Anpassungsbedarf. So müsse es ermöglicht werden, dass das Fahrpersonal mit der Leitstelle auch auf Englisch kommuniziere. Allerdings hätten Busfahrerinnen und -fahrer deutlich engeren Kontakt zu den Fahrgästen als etwa ein Triebfahrzeugführer der Bahn.

Abgeordneter Jepsen bekundet ebenfalls seinen Respekt vor der Leistung von Aktiv Bus Flensburg. Er bitte aber um eine genauere Erläuterung, warum die fünf Personen aus Kenia noch nicht für den Fahrdienst zur Verfügung stünden, zumal sie in Kenia auch als Fahrer tätig gewesen seien.

Herr Petersen antwortet, die Kenianerinnen und Kenianer seien Anfang oder Mitte September 2024 eingereist. Der IHK-Lehrgang habe im Oktober parallel mit der Sprachschule gestartet. Es mangle an Ressourcen für die Ausbildung. Es stehe nur ein Fahrschulbus zur Verfügung. Auf diesem seien nicht nur die fünf Personen aus Kenia auszubilden. Auch für die Stadtwerke und die Feuerwehr werde Fahrpersonal ausgebildet. Mittlerweile sei ein zusätzlicher Fahrlehrer auf Honorarbasis tätig; dennoch bleibe es bei dem einen Ausbildungsfahrzeug. Dieser Mangel an Ausbildungsressourcen sei der wesentliche Grund für die Verzögerung.

Abgeordneter Dr. Buchholz begrüßt ebenfalls das Engagement in Flensburg, bekräftigt aber, dass das Land zwar für die Bedeutung der Nachwuchsgewinnung sensibilisieren könne, die Rekrutierung des Personals jedoch Unternehmenssache sei.

Staatssekretär von der Heide bestätigt, dass die Unternehmen in der Hauptverantwortung stünden, den Fachkräftenachwuchs zu organisieren. Das Land werde jedoch dann unterstützend tätig, wenn es die Möglichkeit dazu habe.

Abgeordneter Dr. Buchholz kritisiert, das Konzept, [Umdruck 20/4721](#), enthalte „viel Prosa“. Es gebe jedoch kaum konkrete Aussagen. Wann über die Änderung der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung im Bundesrat beraten werde, stehe immer noch nicht fest. In dem vorliegenden Konzept fehle eine Aussage dazu, wie sich die Landesregierung zu der Möglichkeit positioniere, die entsprechenden Führerscheinprüfungen in einer Fremdsprache abzulegen.

Staatssekretär von der Heide versichert, Landesregierung unterstütze das Ansinnen, den Erwerb des Führerscheins auch in einer Fremdsprache zu ermöglichen.

Herr Dr. Beck ergänzt, nach Auskunft der Unternehmen seien zumindest auf dem europäischen Markt praktisch keine Fachkräfte mehr zu gewinnen; der Markt sei leergefegt. Um Fachkräfte aus dem außereuropäischen Ausland zu gewinnen, benötigten die Unternehmen externe Unterstützung. Wenn die Menschen in Deutschland angekommen seien, müssten die schon beschriebenen Herausforderungen, insbesondere im Hinblick auf den Sprach- und den Führerscheinerwerb, bewältigt werden. Dies verursache bei den Unternehmen oder den von ihnen beauftragten Institutionen hohen Aufwand nicht nur in finanzieller, sondern auch in zeitlicher Hinsicht. NAH.SH begrüße daher die Bemühungen um den Abbau von Bürokratie. Damit gelinge es, pro Einsatzstunde eines Entscheidungsträgers mehr Arbeitskräfte in das Unternehmen zu bringen. Die Politik müsse konkrete Maßnahmen zur bürokratischen Entlastung der Unternehmen ergreifen, etwa durch entsprechende Veränderungen des Rechtsrahmens; Marketingkampagnen allein reichten nicht aus.

Abgeordneter Dr. Buchholz bemängelt weiter, in dem Konzept werde als einzige Maßnahme zur Verbesserung der Familienfreundlichkeit die Vereinfachung der Einrichtung von Betriebskindertagesstätten thematisiert. Es fehle eine Information darüber, mit welchen Unternehmen Gespräche darüber bereits stattgefunden hätten. Die meisten Unternehmen, um die es hier gehe, hätten nicht die Größe für eine Betriebskindertagesstätte.

Die Aussage des Staatssekretärs zur Tätigkeit des Welcome Centers sei ergänzungsbedürftig, stellt Abgeordneter Dr. Buchholz fest. So fehle eine Information darüber, wie viele Vermittlungen über das Welcome Center an Bus- und Bahnunternehmen stattgefunden hätten und ob im Ergebnis des Kompetenzscreenings in den Landesunterkünften potenzielle Bewerberinnen und Bewerber gefunden worden seien.

Staatssekretär von der Heide antwortet, das Welcome Center sei keine Vermittlungsagentur, sondern unterstütze Unternehmen, die sich in Sachen Internationalisierung auf den Weg machen wollten. Ein Ansprechpartner widme sich speziell dem ÖPNV beziehungsweise der Logistik. Auch sonst sei die Landesregierung aktiv tätig. So habe Skillution im ersten Schritt mit ihr und NAH.SH Kontakt aufgenommen habe. Aus diesem Austausch sei das Projekt in Flensburg entstanden.

Abgeordneter Dr. Buchholz meint, insbesondere im Bereich des Schienenverkehrs müsse zudem verstärkt über die Möglichkeit der Automatisierung nachgedacht werden. Dazu gehöre auch die Prüfung der Frage, inwieweit fahrerlose Züge zum Einsatz kommen könnten. Allein

durch Gewinnung zusätzlichen Personals werde das Problem nicht zu lösen sein; es müsse tiefgreifend angepackt werden.

Der Verkehrsstaatssekretär räumt ein, der Hinweis auf das autonome Fahren, insbesondere im SPNV, sei berechtigt. Allerdings handele es sich nach wie vor um eine höchst anspruchsvolle Zukunftstechnologie. Es bleibe abzuwarten, wie sich MOIA und das Projekt „Automatisierung des Hamburger On-Demand-Angebots mit Integration in den ÖPNV“ (AHOI) der vhh.mobility entwickelten. Die Reaktivierung der Strecke Bergedorf–Geesthacht beinhalte auch Pläne für den Einsatz von autonom fahrenden S-Bahnen. Aktuell erfolge bereits der hochautomatisierte Einsatz von Zügen der S 21 zwischen den Stationen Berliner Tor und Bergedorf. Im Gesamtnetz Schleswig-Holsteins erweise sich die Realisierung von Konzepten zum autonomen Fahren auch deshalb als besonders schwierig, weil häufig Mischverkehr bestehe; dadurch erhöhten sich die technologischen Anforderungen an das autonome Fahren. Dennoch trügen die Digitalisierungsanstrengungen und die Ausstattung der Strecken mit ETCS dazu bei, dieses Thema voranzubringen, da beispielsweise eine Ausstattung mit ETCS eine Grundvoraussetzung für autonomen Zugverkehr sei.

Abgeordnete Waldeck dankt für die Vorlage des Konzepts. Es sei bereits deutlich geworden, dass die Politik unterschiedlichen Einfluss auf die verschiedenen Bereiche habe. Die NAH.SH helfe in der Personalfrage auch kleinen Unternehmen, die nicht die Möglichkeiten eines Großunternehmens hätten, um Personal zu rekrutieren. Insoweit erweise sich eine Zentralisierung als durchaus sinnvoll. Gleiches gelte für die Bündelung der Ausbildung. Ferner gehe es nicht nur darum die Möglichkeit einzuräumen, die Führerscheinprüfung in einer anderen als der deutschen Sprache abzulegen, sondern auch um die Digitalisierung der Prüfungen.

Abgeordnete Waldeck gibt zu bedenken, dass aus dem Umstand, dass junge Menschen aus Schleswig-Holstein in diesem Bundesland die praktische Ausbildung absolvierten, aber in Hamburg die Schule besuchten, ein Verlust an Personal in Schleswig-Holstein resultieren könnte. Sie entschieden sich möglicherweise, die gesamte Ausbildung in Hamburg zu absolvieren und dann auch dort beruflich tätig zu werden; denn der Bedarf in Hamburg ebenfalls hoch sei. Falls es hierzu eine statistische Erhebung gebe, bitte sie um eine entsprechende Auskunft.

In dem Konzept werde auf den zu erwartenden Engpass bei den Prüfungskapazitäten, insbesondere im praktischen Teil, aufmerksam gemacht. Hierzu bittet Abgeordnete Waldeck um

eine genauere zeitliche Angabe. Es sei schwierig, noch mehr Prüfungen durchzuführen, wenn schon heute die Prüfungskapazitäten kaum ausreichen.

Frau Ehlert, Referentin in der Abteilung „Verkehr und Straßenbau“ des Verkehrsministeriums, nimmt zu den Fragen zum Führerscheinerwerb und speziell zur Berufskraftfahrerqualifikation Stellung. Deutschland und damit auch Schleswig-Holstein bewege sich insoweit im Rahmen von zwei europäischen Richtlinien. Schleswig-Holstein habe gemeinsam mit dem Bund in diesem Rahmen versucht, alle Möglichkeiten zu nutzen, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. In den entsprechenden Bund-Länder-Arbeitsgruppen habe Schleswig-Holstein mitgewirkt. Allerdings seien nicht alle Länder vertreten gewesen, sondern nur diejenigen, die sich tatsächlich engagieren wollten.

Die Reform des Berufskraftfahrerrechts sei durch den Bruch der Ampelkoalition vorerst gestoppt worden. Das Bundesratsverfahren habe nicht zu Ende geführt werden können. Inhalt sei unter anderem gewesen, die Prüfung auch in einer anderen als der deutschen Sprache ablegen zu können und die digitale Weiterbildung zu ermöglichen. In der neuen Legislaturperiode werde dieses Vorhaben hoffentlich rasch umgesetzt.

Abgeordnete Nitsch stellt fest, dass die Landesregierung viele wichtige Punkte zum Thema des Fachkräftebedarfs im ÖPNV zusammengetragen habe, ob es sich um ein Konzept handle, stelle sie aber infrage. Auch nach intensiver Lektüre bleibe etwa unklar, wie hoch der Personalbedarf im ÖPNV, insbesondere an Triebfahrzeug- und Busfahrern, landesweit sei und wie die Prognose für die kommenden Jahre laute. Dementsprechend fehle auch eine Zielmarke, wie viele Personen bis wann aus dem Ausland angeworben werden sollten.

Staatssekretär von der Heide stellt zum Fehlen konkreter Zahlen fest, dass die Landesregierung die vorliegenden Informationen der Qualität nach noch nicht so einschätze, dass sie für die Aufnahme in das Konzept geeignet wären. Daran werde weitergearbeitet, ebenso an der weiteren Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Abgeordnete Nitsch merkt kritisch an, sie und ihre Fraktion missbilligten die Verwendung von Begriffen wie „graues Gold“ in einem Papier der Landesregierung. Fragwürdig seien auch Formulierungen wie die, dass für Frauen gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen seien, damit sie die physische Belastung besser aushalten könnten. Die Landesregierung müsse erklären,

welche Anhaltspunkte sie dafür habe, dass Frauen die physische Belastung durch das Busfahren nicht so gut aushalten könnten wie ein Mann. Es fehle der Landesregierung an konkreten Vorstellungen, wie sie das von ihr beschriebene Potenzial von Frauen und älteren Personen konkret heben wolle.

Staatssekretär von der Heide erwidert, die Bezeichnung „graues Gold“ empfinde er nicht als despektierlich; dies sei Geschmackssache. Letztlich gehe es darum, ältere Menschen für den Arbeitsmarkt zu begeistern. Dafür engagiere sich nicht nur die Fachkräfteinitiative, sondern die gesamte Landesregierung.

Abgeordneter Dürbrook merkt an, der gesamte Prozess, der zu dem nunmehr vorliegenden Bericht geführt habe, sei kein Beispiel für die oft beschworene Entbürokratisierung. Bereits der im Landtag beschlossene Antrag sei nicht zielführend formuliert gewesen. In dem Vertrauen darauf, dass die Koalition sich zu der Thematik intensiver Gedanken machen werde, hätten dennoch alle Fraktionen zugestimmt. Als nach einem Jahr nachgefragt worden sei, habe der zuständige Minister geantwortet, er habe diesen Antrag von vornherein nicht für zielführend gehalten. In der anschließenden Plenardebatte habe sich der Minister wiederum korrigiert; die Kleine Anfrage sei nur falsch beantwortet worden. Der nun vorgelegte 56 Seiten starke Bericht sei unzutreffend als Konzept bezeichnet. Gemessen am ursprünglichen Antrag habe inhaltlich auch nichts anderes erwartet werden können.

Konkret zu dem Aspekt der Familienfreundlichkeit weist Abgeordneter Dürbrook darauf hin, dass der Arbeitsauftrag gelautet habe, Vorschläge zu erarbeiten. Dennoch gebe es auch dazu nur deskriptive Aussagen. Die Aussage auf Seite 26 zur Kindertagespflege sei entbehrlich. Andere Passagen, etwa zu Aktiv Bus Flensburg, hätten durchaus mehr Substanz.

Letztlich stünden der Aufwand für die Erstellung und der Ertrag des vorliegenden Berichts in keinem vernünftigen Verhältnis. Diese Kritik richte sich auch an die Koalitionsfraktionen; denn – so Abgeordneter Dürbrook – es hätte klügere Wege gegeben, sich dem Thema Fachkräftemangel zu widmen. Sowohl im Ministerium als auch bei NAH.SH seien unnötig viele Kapazitäten gebunden worden. Um einen Austausch aller Beteiligten zu ermöglichen, empfehle sich das Anberaumen eines Fachtags.

Staatssekretär von der Heide erwidert, die Ausführungen des Abgeordneten Dürbrook seien nicht ganz falsch, jedoch sei durchaus wichtig aufzuzeigen, was die Landesregierung und die

in diesem Bereich tätigen Unternehmen bereits leisteten, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Ebenso klar sei, dass das Land nur unterstützend wirken könne, während die eigentliche Aufgabe der Personalrekrutierung bei den Unternehmen liege. Die Zusammenarbeit mit den Partnern während der Konzepterarbeitung habe den Blick dafür geschärft, welche Themen noch intensiver zu bearbeiten seien. Unstrittig sei, dass die Arbeit für alle Beteiligten weitergehe.

3. Bericht zur Wärmepotenzialkarte und zum Wärmekompetenzzentrum des Landes

Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur

Staatssekretär Knuth führt aus, das Wärmekompetenzzentrum sei am 12. März 2025 offiziell gegründet und beim Breitband-Kompetenzzentrum (BKZ.SH), angesiedelt worden. Die Geschäftsführung des BKZ.SH erstreckte sich auch auf das Wärmekompetenzzentrum. Geschäftsführer Johannes Lüneberg sei in der kommunalen Landschaft Schleswig-Holsteins bereits gut bekannt. Das Vorhandensein von Know-how und Personal beim BKZ.SH sowie dessen Verankerung in der kommunalen Familie seien die Hauptargumente für die Ansiedlung des Wärmekompetenzzentrums dort gewesen.

Alle Kommunen seien verpflichtet, bis spätestens 30. Juni 2028 eine kommunale Wärmeplanung zu erstellen. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie die Gemeindevertretungen vieler Kommunen seien jedoch nur ehrenamtlich tätig und benötigten für die Erstellung der Wärmeplanung Unterstützung. Diese könne das Wärmekompetenzzentrum leisten, zum einen durch direkte Sachberatung, zum anderen indem Handreichungen und Mustervorlagen für kommunale Beschlüsse zur Verfügung gestellt würden, sodass diese nicht jede Gemeinde selbst erarbeiten müsse.

Die Arbeit des Wärmekompetenzzentrums werde auf der Fachebene durch ein Gremium begleitet, dessen Mitglieder von der kommunalen Familie und dem Energiewendeministerium ernannt würden. Die Energie- und Klimaschutzinitiative (EKI) der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) betreibe unter anderem Klimaschutzinitialberatung für die Kommunen und sei bei Fördermittelanfragen beratend tätig. Die Verzahnung sei wichtig, um das Synergiepotenzial nutzen zu können.

Die Personalsuche für die Fachstellen des Wärmekompetenzzentrums sei abgeschlossen; damit könne es auch operativ tätig werden.

Das Land unterstütze das Wärmekompetenzzentrum mit 450.000 Euro jährlich, zunächst bis 2029, da dann die kommunale Wärmeplanung abgeschlossen sein solle.

Vor diesem Hintergrund sehe sich die Landesregierung gut aufgestellt, was die Unterstützung der Kommunen angehe. Die enge Begleitung ermögliche zudem eine fortlaufende Evaluierung und ein schnelles Reagieren auf Rückfragen aus der kommunalen Ebene.

Staatssekretär Knuth führt weiter aus, die Landesregierung habe vor der Frage gestanden, wie angesichts der kleinteiligen Struktur Schleswig-Holsteins die Wärmeplanung für jede einzelne der 1.104 Gemeinden so unbürokratisch wie möglich gestaltet werden könne, und von den Möglichkeiten, die das Wärmeplanungsgesetz (WPG) biete, umfassend Gebrauch gemacht. Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohnern könnten ein vereinfachtes Verfahren durchlaufen. Das Land schaffe die Möglichkeit, im Rahmen eines Konvoiverfahrens eine gemeinsame Wärmeplanung durchzuführen. Die Gemeinden könnten die Aufgabe an das zuständige Amt oder den Kreis übertragen. Dieses vereinfachte Verfahren bewirke eine effizientere und kostengünstigere Wärmeplanung.

Gemeinden, die wahrscheinlich keinen Anschluss an ein Wärme- oder Wasserstoffnetz erhielten, könnten ein verkürztes Verfahren für die Wärmeplanung durchlaufen. Die entsprechende Regelung in § 14 WPG besage im Kern, dass unter bestimmten Bedingungen auf die Vorgaben der §§ 15 bis 18 verzichtet werden könne. Da vermutlich viele Gemeinden das verkürzte Verfahren nutzen könnten, biete das Land einheitliche Handreichungen und Unterstützungsleistungen an.

Eine Voraussetzung für die Nutzung des verkürzten Verfahrens sei, dass die Gemeinde kein Wärme- oder Wasserstoffnetzpotenzial habe. Bei der Beurteilung des Wärmenetzpotenzials seien die Fragen zu klären, ob der Wärmebedarf den Netzausbau rechtfertige, ob ein Netz vorhanden sei beziehungsweise ein vorhandenes dekarbonisiert werden könne und ob eine Wärmequelle zur Verfügung stehe. Die Frage nach dem Wärmebedarf in der Gemeinde erfordere im Regelfall eine technische Untersuchung, könne also von der Gemeinde nicht ohne Weiteres beantwortet werden.

Auf Landesebene lägen die Wärmebedarfsdaten für ganz Schleswig-Holstein vor. Daraus sei die Wärmepotenzialkarte entstanden, auf die die Gemeinden zugreifen könnten. Diese Karte sei als Handreichung für die kommunale Praxis zu verstehen, nicht als Orientierung für die Bürgerinnen und Bürger zu der Frage, ob sie an ein Wärmenetz angeschlossen würden. Infrage kämen beispielsweise auch Quartiersnetze, die es nicht erforderlich machten, für das

gesamte Gemeindegebiet den umfangreichen Prozess der kommunalen Wärmeplanung abzubilden.

Das Land habe bisher 476 Gemeinden identifiziert, die das verkürzte Verfahren nutzen könnten. Allerdings sei in einigen dieser Gemeinden aus historischen Gründen ein Wärmenetz verfügbar; dennoch müsse für diesen Gebietsraum eine ordentliche Wärmeplanung durchgeführt werden.

Einige Gemeinden könnten mit der Karte bereits sehr gut arbeiten; die Rückmeldungen seien positiv. Auf der Website des DigitalenAtlasNord seien der Wärmebedarf, die Wärmenetzkarte, die Wärmepotenzialkarte und das Wärmekataster abrufbar.

Im Zuge der Einführung des Wärmeportals gemäß § 14 des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes werde der Detaillierungsgrad der Angaben zu den vorhandenen Wärmenetzen weiter erhöht. Bisher sei im Grunde nur die Wärmequelle beziehungsweise ein Punkt auf der Karte zu erkennen; besser sei es, auch Netze abbilden zu können.

Ferner bestehe die Absicht, die Wärmelinien dichte für ganz Schleswig-Holstein darzustellen. Dies sei letztlich der entscheidende Wert für die Beantwortung der Frage, ob sich in einem Gebiet ein Wärmenetz lohne. Die Wärmelinien dichte müsse hoch sein, um das Netz betriebswirtschaftlich sinnvoll betreiben zu können.

* * *

Abgeordneter Jepsen begrüßt die Wärmepotenzialkarte als gutes Instrument für die Kommunen. Angesichts der unterschiedlichen Interpretationsmöglichkeiten sei vor Ort jedoch Verwirrung entstanden. So werde laut Karte für eine Gemeinde aus seinem Wahlkreis kein Potenzial gesehen, obwohl dort schon ein gut funktionierendes Wärmenetz bestehe. Biogas- und Windkraftnutzung fänden statt. Er wolle wissen, ob aufgrund der durch die Karte zunächst entstandenen Verwirrung beim Wärmekompetenzzentrum mehr Beratungsbedarf entstanden sei.

Staatssekretär Knuth antwortet, der Landesregierung sei es wichtig gewesen, die Klarstellung vorzunehmen. Anfangs habe durchaus die Frage im Raum gestanden, ob angesichts des Ri-

sikos der Fehlinterpretation auf diese Handreichung verzichtet werden solle. Im Ergebnis hätten die Vorteile der Handreichung jedoch überwogen. Aus den Rückmeldungen werde deutlich, dass dadurch den Gemeinden viel Arbeit abgenommen werde. In sehr wenigen Fällen sei tatsächlich Verwirrung entstanden. So gebe es in einer Gemeinde eine gute Wärmequelle und auch ein Netz; dennoch sei die Karte für dieses Gebiet dunkelgrün eingefärbt, weil es an der Mindestgröße der zusammenhängenden Fläche – circa zehn Hektar – fehle. Die Empfehlung für die Grenzziehung bei zehn Hektar folge der Empfehlung des Kompetenzzentrums Kommunale Wärmewende des Bundes.

Wichtig sei der Hinweis, dass das Land weiterhin auch in kleineren Gebietskulissen auf der Grundlage der Landesrichtlinie Wärmenetze fördern werde. Wenn in einem Gebiet eine gute Wärmequelle, zum Beispiel Bioenergie, Holzhackschnitzel oder Abwärme von Industrieunternehmen, vorhanden sei und die Nutzung technisch und wirtschaftlich sinnvoll erscheine, dann spreche nichts gegen die Förderung.

Abgeordneter Timmer fragt, wie viel Personal beim Wärmekompetenzzentrum tätig sei, und bittet um eine genauere Beschreibung der Tätigkeitsbereiche. Er fügt hinzu, nach seiner Erfahrung bestehe sehr großer Beratungsbedarf in Bezug auf technische und wirtschaftliche Fragen. Die Aufgabe, gleichzeitig die Abnehmerseite und die Wärmequelle sowie Wirtschaftlichkeitsaspekte im Blick zu haben, erweise sich als äußerst komplex. Ebenso tauchten zahlreiche rechtliche Fragen auf. Es bestehe die Gefahr, dass die Gemeinden angesichts der Komplexität der Herausforderung falsche Entscheidungen trafen; dies gelte es zu verhindern. Da im Rahmen der Energie- und Klimaschutzinitiative (EKI) des Landes Schleswig-Holstein die IB.SH-Energieagentur die Kommunen bereits zu verschiedenen Themen – Wärmewende und Quartiersentwicklung, nicht investive und investive Förderkulissen – informiere, stelle sich die Frage, welche Aufgabe in Abgrenzung dazu das Wärmekompetenzzentrum übernehme.

Staatssekretär Knuth betont, das Wärmekompetenzzentrum habe die Hauptaufgabe, die kommunale Wärmeplanung zu unterstützen und sich darum zu kümmern, dass diese praktisch umgesetzt werde. Dafür stünden drei zusätzliche Vollzeitäquivalente zur Verfügung. Das im Breitband-Kompetenzzentrum bereits tätige Personal könne auch für Querschnittsaufgaben eingesetzt werden, etwa zur Regelung organisatorischer Fragen.

Die Hauptunterstützung leiste in der Tat die IB.SH-Energieagentur. Die IB.SH prüfe vor der Ausreichung von Krediten die Plausibilität der Geschäftsmodelle. Eine solche Prüfung beziehungsweise Beratung erfolge allerdings nur, wenn die IB.SH aktiv aufgesucht werde, etwa um einen Antrag zu stellen. Sofern es noch eine Lücke in der Beratung gebe, könne diese unter Umständen das Wärmekompetenzzentrum übernehmen. Das Land beobachte die Entwicklung sehr genau und werte die Erfahrungen des Wärmekompetenzzentrums aus. Zur Ehrlichkeit gehöre die Feststellung, dass ein nicht tragfähiges Geschäftsmodell nicht realisiert werden könne. Die öffentliche Hand allein könne die Wirtschaftlichkeit nicht herstellen.

4. Erster Integrations- und Zuwanderungsbericht 2022 zur Umsetzung des Gesetzes zur Integration und Teilhabe vom 23. Juni 2021

Bericht der Landesregierung
[Drucksache 20/1452](#)

(am 12. Oktober 2023 überwiesen an den **Innen- und Rechtsausschuss**, den Bildungsausschuss, den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss und den Sozialausschuss)

Einstimmig schließt sich der Ausschuss der Empfehlung des federführenden Innen- und Rechtsausschusses an, dem Landtag den Bericht der Landesregierung, [Drucksache 20/1452](#), zur Kenntnisnahme zu empfehlen.

5. Verschiedenes

Der Vorsitzende weist die Ausschussmitglieder noch einmal auf die Möglichkeit hin, sich zur Delegationsreise zum Windbranchentag in Husum am 15. Mai 2025 anzumelden.

Die nächste Sitzung findet am 14. Mai 2025, 11:30 Uhr, mit dem Fachgespräch „Schaustellerbranche“ ([Drucksachen 20/2738](#) und [20/2786](#)) statt.

6. Sachstand zum Insolvenzverfahren bei Northvolt AB

hierzu: [Umdruck 20/4687](#) (vertraulich)

Der Vorsitzende unterbricht die öffentliche Beratung um 13:05 Uhr für einen nicht öffentlichen Sitzungsteil gemäß Artikel 23 Absatz 3 Satz 3 Landesverfassung in Verbindung mit § 17 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Geschäftsordnung. Der gesamte Tagesordnungspunkt wird nicht öffentlich und vertraulich beraten.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 14:00 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin