SCHLESWIG-
HOLSTEINISCHER
LANDTAG

Ausschussdienst und
Stenografischer Dienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 63. Sitzung

am Mittwoch, dem 16. Juli 2025, 11:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Bernd Buchholz (FDP), stellvertretender Vorsitzender
Andreas Hein (CDU)
Peer Knöfler (CDU)
Rasmus Vöge (CDU)
Uta Wentzel (CDU), in Vertretung von Lukas Kilian
Lasse Petersdotter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Dr. Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), in Vertretung von Nelly Waldeck
Niclas Dürbrook (SPD), in Vertretung von Kianusch Stender
Thomas Hölck (SPD)
Sybilla Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender
Beate Raudies (SPD)
Sandra Redmann (SPD)

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

Tagesordnung: **Seite**

1. a) Bericht der Landesregierung zu den aktuellen Entwicklungen zur Bäderbahn 4

b) Gespräch mit der Bürgermeisterin der Gemeinde Scharbeutz und den Bürgermeistern der Gemeinden Timmendorfer Strand, Ratekau und Sierksdorf

Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD) und der Abgeordneten Sandra Redmann (SPD)
Umdruck 20/4850

2. Planungsstand und Zeitplanung für die S 4 und den Ausbau der Strecke Elmshorn–Pinneberg 17

Fortsetzung der Beratung aus der 57. Sitzung vom 30. April 2025

hierzu: Umdrucke 20/5370, 20/5099

3. Neuen Bahnsteig für den Schienenverkehr in Flensburg-Weiche errichten 26

Antrag der Fraktion des SSW
Drucksache 20/1587

Flensburg besser an den Fernverkehr anbinden 26

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/1737

Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW
Umdruck 20/5027

4. Hafeninfrastruktur in Schleswig-Holstein nachhaltig finanzieren und ausbauen 29

Antrag der Fraktion des SSW
Drucksache 20/3176

5. Camping in Schleswig-Holstein stärken – Kleinstcampingplätze wieder möglich machen 31

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 20/3040

6. Entwurf eines Gesetzes zum Vertrag über die Errichtung, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Nationalen Once-Only-Technical-Systems (NOOTS) – Vertrag zur Ausführung von Artikel 91c Absatz 1, Absatz 2 GG – NOOTS-Staatsvertrag **32**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 20/3130

7. Gastronomie stärken **33**

Antrag der Fraktionen von SPD, FDP und SSW
Drucksache 20/3284 (neu)

8. Schieneninfrastruktur zügig und bürokratiearm modernisieren **34**

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/3215

9. Terminplanung 2026 **35**

Vorschlag des Vorsitzenden
Umdruck 20/4984

10. Information/Kenntnisnahme **36**

Umdruck 20/4996 – Antwort der Staatskanzlei im Nachgang zur Sitzung vom 4. Juni 2025, Versorgungssicherheitsfonds in der Landesstrategie „Nordisch innovativ“

Unterrichtung 20/256 – Beschlüsse der 97. Konferenz der EMK, Beschluss „Transformation der europäischen Automobilindustrie gemeinsam gestalten“

Unterrichtungen 20/257 und 20/263 – Ergebnisprotokolle der MPK vom 5. und 18. Juni 2025

Unterrichtung 20/258 – Bundesratsinitiative betreffs Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes

11. Verschiedenes **37**

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, eröffnet die Sitzung um 11 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird einstimmig in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. a) Bericht der Landesregierung zu den aktuellen Entwicklungen zur Bäderbahn

b) Gespräch mit der Bürgermeisterin der Gemeinde Scharbeutz und den Bürgermeistern der Gemeinden Timmendorfer Strand, Ratekau und Sierksdorf

Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD) und der Abgeordneten Sandra Redmann (SPD)
Umdruck 20/4850

Teilnehmende:

- Bettina Schäfer, Bürgermeisterin der Gemeinde Scharbeutz
- Sven Partheil-Böhnke, Bürgermeister der Gemeinde Timmendorfer Strand
- Thomas Keller, Bürgermeister der Gemeinde Ratekau
- Udo Gosch, Bürgermeister der Gemeinde Sierksdorf
- Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

Abgeordneter Dürbrook leitet als Antragsteller ein, die Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG, Frau Pambeck, habe am 30. April 2025 im Wirtschaftsausschuss erstmals öffentlich über den Einbau neuer Weichen bei der Bäderbahn gesprochen. Am 7. Mai 2025 habe sie diesen für den zweiten Abschnitt auch bei einem Erörterungstermin in Eutin angekündigt. Damit stehe fest, dass das Stilllegungsverfahren gestoppt und die alte Bäderbahnstrecke an die neue Hinterlandanbindung angeschlossen werde.

Eine komplizierte Situation, zu der es auch schon umfangreiche Schriftwechsel gegeben habe ergebe sich, indem die Strecke erhalten bleiben solle, das Land aber keinen Zugverkehr bestellen wolle. Die Gemeinde Scharbeutz müsse neue Bahnhöfe planen, während die alten Bahnhöfe weiterhin an der alten Trasse lägen.

Verkehrsstaatssekretärin Henckel betont in einem Eingangsstatement, das Thema sei bedeutsam, da es um die Anbindung der Region gehe. Im Jahr 2014 habe das Land der Deutschen

Bahn zugesichert, Nahverkehre nach der Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung und der entsprechenden Schienenanbindung ausschließlich auf der Neubaustrecke zu bestellen. Seinerzeit hätten Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit als Voraussetzung für eine Bundesfinanzierung im Hintergrund gestanden. Nach erneuter eingehender Prüfung im Jahr 2023 hätten Deutsche Bahn, Bund und Land gemeinsam wiederum aufgrund von Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen entschieden, die Überlegungen zum Erhalt der Bäderbahn nicht weiterzuführen. Darüber habe ihr Vorgänger, Staatssekretär von der Heide, den Ausschuss am 13. September 2023 ausführlich informiert.

Mit Fortschreiten des Planfeststellungsverfahrens und der Auslegung der Unterlagen zur Neubaustrecke würden jetzt auch Pläne zur Bestandsstrecke der Bäderbahn konkreter. Im Rahmen des Verfahrens habe die DB InfraGO die Forderungen mehrerer Einwender geprüft, eine Anbindung nördlich von Haffkrug in die Planung zu integrieren. Am 7. Mai habe die Deutsche Bahn im Rahmen eines Erörterungstermins die Berücksichtigung einer nördlichen Weiche zugesagt. Die bestehende Bäderbahn solle folglich sowohl in Ratekau als auch hinter Haffkrug über eine Weiche angebunden werden. Die Genehmigung obliege dem Eisenbahnbundesamt.

Die Staatssekretärin informiert darüber, dass diese Entscheidung von der DB InfraGO getroffen worden und im Vorfeld nicht mit der Landesregierung abgestimmt gewesen sei. Die Bäderorte würden zukünftig über neue Bahnstationen in Ratekau, Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Haffkrug an den SPNV angebunden, um eine störungsfreie Verbindung nach Hamburg zu gewährleisten. Geplant sei, Fahrzeuge mit ausreichend Kapazität, elektrischem Antrieb und hoher Beschleunigung einzusetzen, um die Fahrzeit Hamburg–Scharbeutz auf etwa 60 Minuten um rund 20 Minuten zu reduzieren. Ähnliche Fahrzeitvorteile seien auch für die anderen Orte zu erwarten.

Die Anschlussmobilität bleibe jedoch eine offene Frage. Zudem solle die Anbindung von Timmendorfer Strand durch eine Machbarkeitsstudie ergänzend untersucht werden, die voraussichtlich Anfang 2026 verschiedene Lösungen darstellen werde. Über Zwischenstände werde die Landesregierung gegebenenfalls informieren.

Frau Schäfer, Bürgermeisterin der Gemeinde Scharbeutz einschließlich Haffkrug, trägt vor, der jetzige Umgang mit der Bäderbahn sei für die Kommunen unsäglich. In Scharbeutz und Haffkrug würden durch das Planfeststellungsverfahren jeweils zwei Bahnhöfe sehr nah beiein-

ander eingerichtet. Die Bahnhöfe seien in sehr unterschiedlichem Zustand Haffkrug stark sanierungsbedürftig, Scharbeutz in sehr gutem Zustand. Die Gemeinde habe vorgeschlagen, dass die Bäderbahn im Bereich Breitenkamm verschwenkt werde, sodass nur ein neuer Bahnhof entstünde. Die erwarteten Zugzahlen könnten nicht auf zwei Bahnhöfe verteilt werden.

Bürgermeisterin Schäfer verdeutlicht, sie rechne langfristig mit der Reaktivierung der Bäderbahn, wodurch zwei neue Bahnhöfe entstünden und Haffkrug als kleiner Fischerort innerhalb eines Korridors von 100 Metern, inmitten von Infrastrukturprojekten der Bäderbahn, der Hinterlandanbindung sowie zwei Hochspannungsleitungen in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung läge. Die Bäderorte seien als Verlierer der Hinterlandanbindung zu sehen, denn diese zerstöre an vielen Stellen Natur. Besonders kritikwürdig sei die Nähe der Trasse und eines Masts der Tennet zum Ehrenmal für die Toten des Cap-Arcona- und des Thielbek-Untergangs.

Sie halte eine teure Machbarkeitsstudie zu diesem Zeitpunkt für eine Farce, zumal die DB bereits im zweiten Quartal mit dem Bau beginnen wolle, bevor die Studienergebnisse vorlägen. Eine umstiegsfreie Strecke gebe es mit der Bäderbahn bereits von Hamburg über Lübeck.

Letztlich werde hier über die größte Baustelle Nordeuropas gesprochen. Für ihre kleinen Orte seien die Entstehung von Lost Places und eine keinem Steuerzahler zu erklärende Infrastruktur zu erwarten. Die Landesregierung sei seit Ende 2022 schriftlich auf die Problematik aufmerksam gemacht worden, wie die Ausschussmitglieder aus E-Mails ersehen könnten. Doch erst kurz vor Baubeginn wachse das Bewusstsein für die problematische Situation. Sie halte dies für inakzeptabel.

Herr Partheil-Böhnke, Bürgermeister der Gemeinde Timmendorfer Strand, nimmt Bezug auf die von Staatssekretärin Henkel angesprochene Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus dem Letter of Intent (LoI) von 2014 und die Erreichbarkeit. Beide Punkte trieben die Gemeinde um.

Der Bürgermeister geht darauf ein, dass täglich durchschnittlich über 1.400 Fahrgäste aufgrund der hohen Fahrgastzahlen von bis zu 8.000 Fahrgästen täglich in der Saison die Strecke nutzten. Das Straßennetz nach Timmendorfer Strand sei schon jetzt überlastet, die Erreichbarkeit über die B 76 und die L 181 schlecht. Eine Busanbindung vom Bahnhof Ratekau nach Timmendorfer Strand sei über eine Strecke von sieben Kilometer und weiteren 1,2 Kilometer zum Zentrum nicht praktikabel, um die saisonalen Fahrgastspitzen zu bewältigen. Auch für Anwohner, darunter viele ältere Menschen, die beispielsweise zu Facharztterminen nach Lübeck

müssten, sowie Pendlerinnen und Pendler Richtung Gewerbegebiet, funktioniere die Anbindung nicht ohne Schienenverkehr.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit verweist Bürgermeister Partheil-Böhnke auf Studien, die belegten, dass bei Umsteigezwang mit einem Verlust von bis zu 50 Prozent der Fahrgäste zu rechnen sei. In der Folge wären erhebliche Einnahmeverluste für das Land Schleswig-Holstein zu befürchten, die sich auch bei anderen Strecken auswirkten.

Es sei insgesamt unverständlich, dass die zweitwichtigste Strecke in Schleswig-Holstein, nämlich Hamburg–Lübeck und dann weiter über die Bäderbahn bis nach Neustadt-Holstein stillgelegt werden solle. Dies sei weder ökonomisch noch ökologisch nachvollziehbar.

Dass sich alsbald Lösungen vorstellen, dies bezweifelt Herr Partheil-Böhnke; aus seiner Perspektive gäbe es keine Lösung ohne die Schienenanbindung über die Bäderbahn. Voraussetzung für deren Erhalt sei der Einbau der zweiten Weiche. Die Bäderbahn nicht zu nutzen, erscheine ihm als Irrsinn, so der Bürgermeister. Seit 2008 sei ein 85-prozentiger Anstieg der Fahrgastzahlen zu beobachten gewesen, der weiter anhalte. Er betont die wachsende Bedeutung des Inlandstourismus für Schleswig-Holstein und die besondere Attraktivität der Bäderorte.

Herr Gosch, Bürgermeister der Gemeinde Sierksdorf, leitet ein, die Bäderbahn bleibe von Sierksdorf bis Neustadt erhalten, um kurz hinter der Gemeindegrenze nördlich von Haffkrug einen Abzweiger zu bauen und die Bestandstrasse mit der Hinterlandanbindung zu verbinden. Die entsprechende Trasse sei im letzten Herbst erneuert worden, so auch die Bahnhöfe, die in Neustadt und Sierksdorf teilweise barrierefrei hergerichtet worden seien. Nach Aussage der Bahn stehe in den nächsten drei Jahren die Elektrifizierung an, sodass sowohl Tausende von gästen des Hansa-Parks als auch Pendlerinnen und Pendler versorgt blieben.

Unabhängig davon seien die Herausforderungen für die Region durch Besucherströme gen Lübecker Bucht in der Saison, überfüllte Parkplätze, zugeparkte Straßen und Ähnliches nicht von der Hand zu weisen. Etwa Schwierigkeiten beim Einsatz von Rettungskräften beträfen alle Gemeinden. Pendlerinnen und Pendler aus dem gesamten Nordkreis, Schülerinnen und Schüler der umliegenden weiterführenden Schulen, alle seien auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen.

Die Bäderbahn werde also nicht nur aufgrund vermehrter Bauarbeiten, sondern auch darüber hinaus dringend benötigt. Das Verkehrsaufkommen nur mit Bussen bewältigen zu wollen, halte er schlichtweg für unmöglich.

Es sei allgemein wünschenswert, den Individualverkehr zugunsten des Bahnverkehrs zu verringern. Er erinnere in diesem Sinne an die jahrelange, meist erfolgreiche Zusammenarbeit; die Nachbargemeinden kennten einander und die jeweiligen Probleme und Befindlichkeiten. Diese dürften nicht ausgeblendet werden. Gegenseitige Schuldzuweisungen halte er für nicht zielführend. Es brauche Kompromissbereitschaft, um endlich ein für alle befriedigendes Verkehrskonzept zu entwickeln und umzusetzen.

Herr Keller, Bürgermeister der Gemeinde Ratekau, betont, der dienstälteste Bürgermeister in Ostholstein zu sein und sich seit über 16 Jahren intensiv mit der Bäderbahn befasst zu haben. Eine Lösung habe sich in der langen Zeit nicht ergeben. Bereits 2010 sei im Raumordnungsverfahren die sogenannte 2-plus-1-Lösung diskutiert worden, zahlreiche Gutachten seien erstellt worden, unter anderem durch HTC Hamburg, dreifach durch die Nah-SH PlanMobil Kassel und die SAP Ingenieur Hannover. 2021 sei unter dem damaligen Verkehrsminister Dr. Buchholz das Innovationsprozess mit dem Ziel, eine innovative Verkehrslösung für Timmendorfer Strand zu finden, gestartet.

Trotz des für Frühjahr erwarteten Planfeststellungsbeschlusses herrsche noch immer keine Klarheit über zentrale Fragen, geplante Bahnhöfe oder Haltepunkte, zugrunde zu legende Fahrgastzahlen oder die zukünftige Strukturierung des ÖPNV im Südkreis Ostholstein. Man habe es über Jahre hinweg versäumt, die Verkehrsplanung grundlegend neu zu denken. Weder in Timmendorfer Strand noch in Ratekau sei auf dieser Grundlage eine belastbare Planung möglich. Es brauche ein wirklich klares Bekenntnis der Landesregierung zur Fehmarnbelt-Achse, zur Entwicklung der Fehmarnbeltregion und Unterstützung der Kommunen vor Ort. Die Fragen aufgrund der Bäderbahn betreffen die Interessen des Landes und bedürften nach all den Jahren dringend einer Lösung. Auch werfe das Eisenbahnkreuzungsgesetz ungelöste Fragen auf. Es könne nicht sein, dass eine kleine Gemeinde wie Ratekau für ein Millionen Euro teures Brückenbauwerk, an dem nur die Bahn Interesse habe, zahlen solle.

Bürgermeister Keller fügt hinzu, dass ein stärkerer Fokus als bisher zudem auf die Auswirkungen der Bauzeit gelegt werden müsste, insbesondere die zu erwartenden Vollsperrungen mehrerer Landesstraßen, die für die Region gravierend wären. Er schließt damit, dass er jedwede

Art von Gutachten vorlegen könnte, die besagten, dass dies oder jenes funktionierte. Er hinterfragt die Sinnhaftigkeit dessen, noch einmal eine Machbarkeitsstudie abzuwarten.

Der stellvertretende Vorsitzende, des Abgeordneter Dr. Buchholz, regt an, die anwesende Konzernbevollmächtigte der Deutsche Bahn AG für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, Frau Plambeck, möge sich zur Planung der beiden Weichen äußern. Die Ausschussmitglieder und Frau Plambeck zeigen sich einverstanden.

Frau Plambeck erläutert, dass eine Weiche im Süden Teil der eingereichten Planfeststellungsunterlagen und weiterhin geplant sei. Seitdem habe sich geändert, dass das Stilllegungsverfahren zurückgezogen worden sei. Danach habe man sich aufgrund der Hinweise und eigener Bewertungen bezüglich der Rechtmäßigkeit des Verfahrens entschieden, auch im Norden eine Weiche einzubauen, um die Anbindung der Bäderbahnen sicherzustellen und Vorwürfen vorzubeugen, eine Stilllegung zu produzieren. Diese Änderung sei gemeinsam mit der Projektleiterin bereits im Dialogforum Ende des Vorjahres kommuniziert worden.

Abgeordnete Waldeck bittet um eine Einschätzung auch generell zur Frage der Verkehrsprognose. – Frau Plambeck erläutert, dass für die Infrastrukturplanung vor allem die Verkehrsprognosen des Bundes als Grundlage des Bundesverkehrswegeplans relevant seien, also die derzeit noch gültige Prognose für 2030. Die Verkehrsprognose für 2040 sei im Entstehen begriffen, jedoch noch nicht auf einzelne Strecken und Linien heruntergebrochen. Aktuell seien nur die aggregierten Zahlen des Bundes ohne direkte Relevanz für die Pläne der DB in der Region veröffentlicht.

Abgeordnete Waldeck betont, sie teile den Standpunkt, dass die Situation für die Region extrem schwierig sei, und könne den Wunsch nach mehr Planungssicherheit nachvollziehen. Entsprechend einer Formulierung im Koalitionsvertrag wünsche sie sich ein Nachdenken über den Erhalt der Bäderbahn. In Anbetracht bisheriger Gutachten zeichne sich keine wirkliche Lösung für die Verkehrssituation ohne eine Bahnstrecke ab.

Bekanntlich sprängen Fahrgäste ab, wenn sie umsteigen müssten, so Abgeordnete Waldeck. Sie verweise auf die Diskussion in Flensburg über die Verlegung eines Bahnsteigs um 600 Meter zu hohen Kosten, um mehr Fahrgäste zu gewinnen. An anderer Stelle werde angenommen, dass es kein Problem darstelle, ein bis drei Kilometer für den Umstieg zu überbrücken. Der Prüfauftrag sei erteilt worden, um diese Frage zu klären und das Ziel zu verfolgen, den Weg

des Fahrgastverlusts zu vermeiden. Sie fragt, inwiefern sich das neue Gutachten von früheren unterscheiden werde und ob es bereits eine präferierte Variante gebe, falls keine Einigung bezüglich der Bäderbahn erzielt werden könne.

Abgeordnete Waldeck erkundigt sich zudem nach der Einstellung der DB beziehungsweise DB InfraGO zu dem LoI von 2014 und ob es möglich sei, davon abzurücken. Durch ihn werde die sich ihr als beste darstellende Option, die Bäderbahn mit Nahverkehrsbestellung zu erhalten, trotz zeitweiser Hoffnung auf eine Wende bislang verhindert. Sie interessiere, ob nach deren Vorliegen die Verkehrsprognose 2040 noch auf das Verfahren angewendet oder weiter die Prognose 2030 herangezogen werden solle. Gegebenenfalls sei von einer deutlichen Zunahme des Güterverkehrs und möglichen Auswirkungen auf die Bäderbahn auszugehen.

Frau Plambeck antwortet zum Aspekt der Verkehrsprognose 2040, den Abläufen in normalen Planfeststellungsverfahren und Formalitätsverfahren entsprechend, solange die Verfahren offen seien, die Verkehrsprognosen anwenden zu müssen. Einfache Berechnungen anhand der vorgestellten Zahlen des Bundes könnten in die Irre führen, da es sich um aggregierte Werte aus einer bundesweiten Betrachtung handele, die sich streckenbezogen völlig unterschiedlich darstellten. Ein Rückschluss aus den veröffentlichten Gesamtzahlen auf die in Rede stehende Achse entbehrten der Grundlage.

Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Knöfler antwortet Frau Plambeck, ein Verfahren sei dann abgeschlossen, wenn der Planfeststellungsbeschluss unumkehrbar rechtswirksam vorliege. Sie ergänzt bezüglich der Verkehrsprognose 2040, der Bund habe die 2040er Zahlen zwar vor einigen Monaten aggregiert für die einzelnen Verkehrsträger vorgestellt, aber eben nicht heruntergebrochen auf die einzelnen Trassen und auf die einzelnen Strecken. Vor der entsprechenden Veröffentlichung der Bundesgutachter ließen die Zahlen sich nicht verwenden.

Das Planfeststellungsverfahren laufe, fügt Frau Plambeck hinzu. Die Fristen für Einwendungen seien für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 am 16. Juni 2025 abgelaufen, sodass jetzt das Genehmigungsverfahren laufe.

Abgeordnete Nitsch hebt hervor, der SSW habe im Dialogforum und Gesprächen mit der Hansebelt Ideen dazu eingebracht, wie mit der Eröffnung der Fehmarbeltstrecke auch SPNV-Züge

verkehren könnten, die Dänemark und die Region Ostholstein verbänden. Dies müsse bei der Planung berücksichtigt werden.

Der SSW kritisiere, dass die Verkehrsplanung offenbar ohne Ortskenntnis erfolge, etwa hinsichtlich Pendlerverkehren in der touristisch geprägten Region Scharbeutz. Obwohl die Bäderbahn eine hohe Auslastung habe, bleibe der Individualverkehr sehr dominant, weshalb sie sich nicht vorstellen könne, wie ein getakteter Busverkehr dort funktionieren solle. Diese Verkehrsplanung laufe dem Ziel der Verkehrswende zuwider, da sie nicht dazu beitrage, den Autoverkehr zu reduzieren, sondern das Gegenteil bewirke.

Die Fahrgastzahlen, so Abgeordnete Nitsch, fielen je nach Erhebungen unterschiedlich aus. Eine Perspektive besage, dass der Erhalt der Bäderbahn im Rahmen eines Regio-S-Bahn-Konzepts für Lübeck sinnvoll wäre. Es sei insgesamt von hohen Fahrgastzahlen auszugehen; zu behaupten, es fehle die Sachgrundlage für eine Prognose, halte sie für sehr vage.

Der SSW plädiere dafür, den LoI von 2014 zu überdenken und anzupassen, da die Region dringend Lösungen benötige und die aktuelle Situation vor Ort unhaltbar sei. Der Bau mehrerer Bahnhöfe zu sehr hohen Kosten, während an anderen Stellen im Land um kleinere Geldbeträge gerungen werde, sei nicht nachvollziehbar.

Abgeordneter Dürbrook bittet die Landesregierung um eine Bewertung der geplanten zweiten Weiche. Darüber, dass die Landesregierung nichts von der Umplanung gehört haben sollte, äußert er sich verwundert und nennt es symptomatisch für Kommunikationsprobleme im gesamten Verfahren, da sie im Dialogforum vertreten sei, wo die DB die Pläne im vergangenen Jahr laut Frau Plambeck thematisiert habe.

Staatssekretärin Henckel erwidert, selbst im Dialogforum nicht dabei gewesen zu sein, doch die Fachbegleitung widerspreche dem, dass die Information im Dialogforum bekannt geworden sei; die DB habe eventuell zu leise vorgetragen. Die Landesregierung nehme den neuen Sachstand zur Kenntnis und stimme sich mit der DB InfraGO zu den weiteren Erfordernissen für die Anbindung der Strecke ab.

Bürgermeisterin Schäfer erklärt, die zweite Weiche sei im Dialogforum nicht erwähnt, sondern im Erörterungstermin zum Planfeststellungsabschnitt 2 von Frau Heine-Seela aufgebracht worden; alle seien davon überrascht worden.

Abgeordneter Dürbrook erkundigt sich nach der Empfehlung der Landesregierung, wie die Kommunen sich hinsichtlich der Bahnhöfe verhalten sollten, das Gebiet der Gemeinde Scharbeutz, aber auch das der Gemeinde Ratekau betreffend. – Staatssekretärin Henckel erwidert, mit den Kommunen über das Dialogforum in Kontakt zu stehen.

Mit Blick auf Timmendorfer Strand fragt Abgeordneter Dürbrook, ob die Studie ergebnisoffen dahin gehend sei, dass ein Erhalt der Bäderbahn dabei herauskommen könne, und ob sie die zuletzt erfolgte Umplanung mit einer Bäderbahn, die an beiden Endpunkten wieder an die Hinterlandtrasse angeschlossen sei, schon berücksichtige.

Die Verkehrsstaatssekretärin erläutert, die Studie prüfe, ob und wie der Busverkehr ausgebaut werden könne, und untersuche sowohl straßen- als auch schienengebundenen Verkehr mit verschiedenen Varianten. Für die Schiene werde ein unveränderter, nicht elektrifizierter Zustand angenommen, wobei ein normaler Taktverkehr oder ein Light-Rail-System denkbar seien. Die Studie solle moderne Lösungen aufzeigen, insbesondere für den straßengebundenen Verkehr, und dabei Fahrzeuggröße, Taktung und Elektrifizierung berücksichtigen, sodass die Varianten gegenübergestellt und gemeinsam bewertet werden könnten.

Abgeordneter Dürbrook fragt, wie sich die Umplanung auf den Güterverkehr auf der alten Bäderbahntrasse auswirke, denn in den Orten bestehe die Befürchtung, er könne zurückgeholt werden. Beispielsweise sei ihm zu Ohren gekommen, die Brücken in Scharbeutz würden in der Durchfahrthöhe geplant, um später noch elektrifizieren zu können.

Frau Plambeck erklärt, die Bäderbahn bleibe im jetzigen nicht elektrifizierten Zustand und würde auch nicht mit dem europäischen Zugsicherungssystem ausgerüstet. Ein durchgehender Güterverkehr auf der Hauptroute über die Bäderbahn sei technisch nicht möglich.

Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, BEMU-fähig wäre diese Strecke allerdings, also mit Akkuzügen insoweit nutzbar, dass die Nicht-Elektrifizierung eine Befahrbarkeit nicht ausschließe.

Staatssekretärin Henckel bestätigt, dass die Strecke BEMU-fähig sei, unter der Voraussetzung, dass die entsprechenden Fahrzeugen beschafft würden. Sobald klar sei, dass über diese Strecke zukünftig SPNV gefahren würde, wäre zu definieren, ob batterieelektrische Züge oder andere Fahrzeuge genutzt werden sollten, und die Beschaffung vorzunehmen.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt, ob die DB InfraGO sich nach den Einwendungen der Gemeinde Scharbeutz eine veränderte Trassenführung vorstellen könne, sodass zumindest in Haffkrug nur ein Haltepunkt entstünde, um den Ort zu entlasten, zumal Wohngebiete durchschnitten würden, und um mit dieser Umplanung dann eine Bäderbahn zu ermöglichen, die Haffkrug nicht zerstöre, sondern einen hochwertigeren Halt schaffe.

Frau Plambeck verweist auf das laufende Verfahren und die Entscheidung, die dann über das Eisenbahnbundesamt getroffen werde. Im Übrigen bietet sie an, Informationen zur zukünftigen Anbindung der Bäderbahn dem Ausschuss im Nachgang schriftlich zuzuleiten (Umdruck 20/5075, Seite 17).

Abgeordneter Dr. Buchholz erkundigt sich, ob die Anbindung von Sierksdorf laut Planfeststellungsunterlagen an der Haupttrasse entlang der Autobahn oder an der weitergeführten Strecke nach Neustadt mit einer Weiche vorgesehen sei. Der Bäderbahnbetrieb böte sich dann nur teilweise über die Hauptstrecke und teilweise über die Strecke Richtung Neustadt für Sierksdorf an. Er richtet die Frage an die Landesregierung, ob eine solche Lösung vorstellbar sei.

Sowohl an die Landesregierung als auch an die DB AG gewandt, möchte Abgeordneter Dr. Buchholz wissen, ob, wenn nicht länger von der Stilllegung der Strecke ausgegangen werde, sie sich eine Aufhebung des LoI von 2014 vorstellen könnten.

Staatssekretärin Henckel bringt vor, zur Beantwortung nicht befugt zu sein. Die Prüfung sei 2024 in engem Einvernehmen mit dem Bund erfolgt und zunächst einmal daran festgehalten worden. Zur Frage nach einer Aufkündigung des LoI sei auch zu bedenken auch, dass der Bund seine Finanzierungszusagen davon abhängig gemacht habe und beim Bund sozusagen eine Kaskade in Gang gesetzt würde, die nicht riskiert werden sollte. Bei diesem komplexen Projekt gelte es, die einzelnen Prozessschritte nicht miteinander zu vermengen. Erst sie einzeln abgeschlossen seien, ergäben sich Möglichkeiten, wie sie teilweise schon in die heutige Diskussion eingebracht worden seien.

Frau Plambeck schließt sich den Aussagen der Staatssekretärin an. Dem LoI und den frühen Projektdiskussionen habe zugrunde gelegen, dass die bestehende Strecke nicht ausgebaut und kein Güterverkehr über die Bäderroute geführt werden sollte, wie ursprünglich im Staatsvertrag vorgesehen. Stattdessen sei die Neubautrasse geplant gewesen. Eine Dreigleisigkeit sei aufgrund der Verkehrsprognosen ausgeschlossen worden. Die Entscheidung für die Neubauvariante habe impliziert, den Nahverkehr unter Berücksichtigung kommunaler Wünsche für Haltepunkte entlang der Bäderbahn darüber zu führen. Diese Entscheidung sei in enger Abstimmung mit der Bundesregierung und dem Verkehrsministerium getroffen worden, auch im Hinblick auf die Finanzierung.

Abgeordnete Redmann bringt Frustration darüber zum Ausdruck, dass die Diskussion vor Ort keine klaren Fortschritte zeige. Der Zustand sei angesichts der langjährigen Dauer des Prozesses beängstigend. Es müsse doch möglich sein, gemeinsam zu Lösungen zu kommen. Sie bitte darum, dass die anwesenden Bürgermeisterinnen und Bürgermeister noch einmal die Gelegenheit bekämen zu reagieren.

Bürgermeister Gosch betont für Sierksdorf noch einmal die Notwendigkeit, gemeinsam eine Lösung zu finden, insbesondere dahin gehend, dass die Bädergemeinden sich nicht ausschließlich über Busverbindungen versorgen ließen. Im Übrigen sei seine Gemeinde Sierksdorf über den geplanten Abzweiger informiert und klar gewesen, dass die Bäderbahn in dem Bereich, auch laut LoI, erhalten bleibe. Als Grund sei der Kopfbahnhof in Neustadt genannt worden und dass aufgrund der Wasserlage dort ein zweiter Bahnhof kaum möglich wäre. Das Anhörungsverfahrens für den Abschnitt 2 (Sierksdorf–Altenkrempe) sei abgeschlossen, nur der Planfeststellungsbeschluss liege noch nicht vor. Er verstehe es so, dass für die Gemeinde die Verkehrsprognose 2030 greife, solange noch keine verwertbaren Zahlen zur Verkehrsprognose 2040 vorlägen.

Ratekaus Bürgermeister Keller nimmt aufgrund einer Information, die aus dem Bundesverkehrsministerium vorliege, an, die auf einzelne Trassen heruntergebrochenen Zahlen seien bis Spätsommer 2025 zu erwarten, wichen aber voraussichtlich nicht gravierend ab und führten nicht zu Änderungen an den Plänen und in den noch offenen Verfahren.

Herr Keller stellt fest, er habe eine strategische Antwort der Landesregierung dahin gehend herausgehört, dass die aktuelle Situation schwierig sei und man abwarten müsse, bis der Planfeststellungsbeschluss vorliege. Er vermute, dass die Wirtschaftlichkeit der Fehmarnbeltquerung durch veränderte Zahlen im SPNV auf keinen Fall infrage stehen solle. Angesichts dessen bestehe die Befürchtung, dass erst nach Abschluss aller Beschlüsse und Gerichtsverfahren, also wenn das Projekt umgesetzt sei, der Weg frei werde, die Bäderbahn wieder aufleben zu lassen und von dem LoI Abstand zu nehmen. Dann wären jedoch, aus der Not heraus, bereits Bauleitplanung und Bahnhöfe fertiggestellt. Chancen im ÖPNV würden vergeben und eine ungünstige Situation entstünde, was für die Region die schlechteste Option wäre.

Wohl alle Beteiligten hielten eine Schienenanbindung von Timmendorfer Strand für die beste Lösung, so Herr Keller. Busverbindungen stellten hingegen keine Lösung dar. Er fasst zusammen, dass schnellstmöglich klare, verlässliche Aussagen benötigt würden. Ein weiteres Zögern sei gegenüber den Menschen vor Ort in akzeptabel. Auch die Bahn sei auf Klarheit angewiesen, da die Planung der Stationen kein Alleingang der DB sei.

Bürgermeister Partheil-Böhnke bekräftigt auch für Timmendorfer Strand noch einmal, es brauche klare Ansagen und Planungssicherheit für alle. Nach getroffenen Entscheidungen müssten die Gemeinden zukunftsfähig aufgestellt werden; besonders Timmendorfer Strand sei auf eine gute Schienenanbindung angewiesen. Eine Busanbindung funktionierte hier angesichts der Fahrgastzahlen nicht. Dies sei von vornherein klar und die Offenheit einer Machbarkeitsstudie, die eine solche Option einbeziehe, zweifelhaft. Bei so massiver Kritik aus der Region müsse möglich sein, den LoI als Absichtserklärung ohne Rechtskraft zu überdenken.

Herr Partheil-Böhnke drückt die Befürchtung aus, DB, Land und Kommunen begingen zusammen gerade Fehler bei der Regelung der Verkehrsinfrastruktur, die in fünf bis zehn Jahren nicht mehr korrigierbar wären, sich aber für die nächsten 100 Jahre auswirkten – vier Bahnhöfe für Scharbeutz, von denen zwei nicht gebraucht würden, ein Riesenbahnhof für Ratekau. Die Gemeinde Timmendorfer Strand würde in ihrer Existenz gefährdet. Ohne klare Planung drohten unnötige Kosten und negative Folgen für die touristische Entwicklung.

Bürgermeisterin Schäfer, Scharbeutz, bekräftigt, der LoI sei nicht rechtsverbindlich, und seit 2014 habe sich vieles verändert. So aber kämen auf die Kommunen Millionenbeträge zu, die dann für wichtige Infrastruktur fehlten – für Scharbeutz schätzungsweise sechs Millionen Euro,

würden beide Bahnhöfe gebaut. Andernfalls bestehe, wenn sie Land ankaufe, wiederum das Risiko, die gesamte Förderung von 85 Prozent zu verlieren.

Bürgermeisterin Schäfer weist darauf hin, den Vorschlag einer Verschwenkung habe die DB bereits als umsetzbar in Betracht gezogen. Seitens Scharbeutz habe man eine realistische Weichenstellung auf den Weg gebracht, die den Güterverkehr in die Bäderorte verhindern würde. Nun müssten sich alle Beteiligten an einen Tisch setzen, um eine langfristig akzeptable Lösung in den Orten sicherzustellen, die Menschen und Kommunen weder menschlich noch finanziell überfordere. Baustellenzeiten von bis zu zwölf Jahren und gleichzeitig Sperrungen mehrerer Autobahnen belasteten die Region stark. Die Planung müsse realitätsnah und transparent erfolgen.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, fasst abschließend zusammen, angesichts der langen Bauzeit und des Erfordernisses, Maßnahmen schrittweise umzusetzen, werde hoffentlich noch eine positive Lösung für alle Beteiligten gefunden werden. Auf politischer Ebene gebe es offenbar Einigkeit darüber, dass ein Erhalt der Bäderbahn wünschenswert sei, zugleich sei aber auch die Notwendigkeit der Durchsetzung von Planfeststellungsbeschlüssen zu sehen.

2. Planungsstand und Zeitplanung für die S 4 und den Ausbau der Strecke Elmshorn–Pinneberg

Fortsetzung der Beratung aus der 57. Sitzung vom 30. April 2025

hierzu: Umdrucke 20/5370, 20/5099

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, weist eingangs darauf hin, der Tagesordnungspunkt geheauf den Austausch mit der DB AG vom 30. April 2025 zurück (Niederschrift 20/57). Die Landesregierung habe damals insbesondere auf Fragen der Abgeordneten Raudies hin angeboten, noch einmal gesondert zusammen mit NAH.SH zum Planungsstand zu berichten.

Abgeordnete Raudies erläutert, sie wolle heute mehr über die Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU) erfahren. Es habe sie irritiert, dass, während die Landesregierung auf ihre Kleine Anfrage vom 30. Juni 2025 (Drucksache 20/3329) geantwortet habe, das Ergebnis liege nicht vor, der Pressesprecher des Wirtschaftsministeriums einer örtlichen Zeitung Informationen gegeben habe und die Ergebnisse verkündet worden seien.

Staatssekretärin Henckel geht davon aus, dass die DB etwas zu den Zeitplanen und dazu sagen werde, wann die EBWU abgeschlossen gewesen und die Landesregierung informiert worden sei.

Sie berichtet zum aktuellen Sachstand und stellt dem Ausschuss im Nachgang ihren Sprechzettel zur Verfügung (Umdruck 20/5099). Zusammenfassend gehe es um den hohen Druck, der auf der Bahnstrecke Hamburg–Pinneberg–Elmshorn laste, und darum, für die Fahrgäste eine hinreichend gute Betriebsqualität zu gewährleisten.

Die Überlegungen seien in Richtung einer Abwägung gegangen, ob die Kapazitäten zukünftig besser über einen S-Bahn-Verkehr, insbesondere bei der Führung in den Hamburger Hauptbahnhof, als bei einem Regionalbahnverkehr mit entsprechender Taktverdichtung zu gewährleisten wären. In Zusammenarbeit mit der DB sei die EBWU angestoßen worden, deren Ergebnisse nun präsentiert werden sollten, und zwei Varianten untersucht worden: eine S-Bahn-Variante, das hieße die Nutzung zweier neuer Fernbahngleise zwischen Pinneberg und Elmshorn fast ausschließlich für eine verlängerte S-Bahn im 10-Minuten-Takt, sowie eine Regionalbahnvariante mit Einsatz von zusätzlichen, dann in Hamburg-Altona endenden Regionalbahnen im

verdichteten 10-Minuten-Takt zwischen Elmshorn und Altona. Letzteres bedeutete auch zusätzliche Infrastrukturgleise.

Die Staatssekretärin führt zur S-Bahn Variante außerdem aus, dass diese zwei neue Haltepunkte (Pinneberg-Nord und Elmshorn-Süd) umfassen würde und im Störungsfall auch Regional- und Fernverkehrszüge die zusätzliche Infrastruktur nutzen könnten. Die heute verkehrenden zwei Regionalbahnzüge würden weiterhin entsprechend geteilt werden, um dann Richtung Itzehoe und Wrist im Halbstundentakt weiterzufahren.

Staatssekretärin Henckel betont, dass sowohl kurzfristige Lösungen als auch langfristige Rahmenbedingungen wie militärische Belange sowie die Kostenfrage berücksichtigt werden müssten.

Frau Plambeck führt zum Stichwort Eisenbahnknoten Hamburg aus, dass insbesondere der Bereich zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg-Altona mit ungefähr 140 Prozent Auslastungsquote ein bedeutendes Problem darstelle und deshalb schon als sogenannter überlasteter Schienenweg gegenüber der Bundesnetzagentur definiert sei. Zusammen mit der Bundesregierung werde nun geprüft, wie man den Knoten Hamburg entlasten könne. Die Bundesregierung plane, auf Basis der Verkehrsprognose 2040 eine neue Knotenstudie für Hamburg durchzuführen, die voraussichtlich Mitte oder Ende 2026 in Auftrag gegeben werde.

Herr Sonntag, Leiter der für den Bereich EBWU zuständigen Einheit bei der DB AG, stellt die vorläufigen Ergebnisse der EBWU zur Ausbaustrecke (ABS) Pinneberg–Elmshorn mithilfe einer Präsentation vor (Umdruck 20/5370). Die Ergebnisse seien vorfinal, insofern als sie derzeit zur redaktionellen Prüfung bei den zuständigen Stellen lägen und Rückmeldungen erwartet würden.

Grundsätzlich sei anzumerken, dass die EBWU keine wirtschaftlichen Betrachtungen wie Kosten, Nutzen-Kosten-Verhältnisse oder standardisierten Bewertungen liefere. Allein kapazitiv-betrieblichen Belange der Eisenbahninfrastruktur stünden hier in Rede. Ziel der EBWU sei es, die sachgerechte Dimensionierung der Infrastruktur auf Basis der Betriebsqualität zu gewährleisten.

Herr Sonntag stellt den Untersuchungsaufbau vor, bei dem drei wesentliche Varianten betrachtet worden seien. Als Bezugsfall sei die bestehende Infrastruktur vergleichend herangezogen und demgegenüber seien die zwei Hauptvarianten – erstens die Fernbahnvariante und zweitens die S-Bahn-Variante –, für den Ausbau des Abschnitts Pinneberg–Elmshorn bewertet worden. Die Varianten seien miteinander kompatibel und könnten in verschiedenen Ausbaustufen weiterverfolgt werden.

Im Bezug auf den Bezugsfall stellt er klar, dass die Untersuchung die bestehende Infrastruktur mit einigen geplanten Ausbauelementen unterstelle. Diese beinhalteten den Ausbau des Knotens Elmshorn, der in der Vorzugsvariante V6 der Vorplanung berücksichtigt sei, sowie den neu gestalteten Knoten Hamburg-Altona-Diebsteich, der ebenfalls in die Untersuchung einfließe. Im Kern bleibe jedoch die aktuelle Infrastruktur, eine zweigleisige Mischverkehrsstrecke, als Grundlage, bei der schnelle und langsame Verkehre auf denselben Gleisen liefen, was zu betrieblichen Herausforderungen wie Überholvorgängen und Verspätungsübertragungen führe.

Das Linienkonzept orientiere sich an den heutigen Betriebsprogrammen, mit stündlichen RE 6-Verkehren, RE-Verbindungen nach Kiel und Flensburg sowie RB-Verkehren nach Itzehoe und Wrist. Das klare Ziel des Ausbaus sei, die Kapazität des Korridors zu steigern und den Bürgerinnen und Bürger mehr Züge und pünktlichere Fahrten, auch im Sinne eines Beitrags zur Verkehrswende und zum Klimaschutz, zu bieten.

Herr Sonntag geht näher auf die Fernbahnvariante ein, bei der eine viergleisige Infrastruktur auf Wechselstrombasis, also mit Oberleitung, im Richtungsbetrieb zugrunde gelegt sei. Im Richtungsbetrieb könnten schnelle und langsame Verkehre auf getrennten Gleisen fahren, ähnlich wie auf einer vierstreifigen Autobahn, sodass Überholvorgänge möglich wären.

In der ersten Variante, die einen 10-Minuten-Takt über die Regionalbahn vorsehe, blieben die heutigen RE-Verkehre bestehen. Auf Nachfrage der Abgeordneten Raudies gibt Herr Sonntag an, die Annahme eines 10-Minuten-Takts der Regionalbahn von Pinneberg nach Elmshorn habe das Land gemeinsam mit der DB festgelegt. Das Ergebnis der EBWU für diese Variante sei jedoch negativ, da massive Verspätungsanstiege festgestellt worden seien, insbesondere im Zulauf auf den Knoten Hamburg Hauptbahnhof und den neuen Knoten Diebsteich. Diese Variante sei abzulehnen, da es zu keiner befriedigenden Betriebsqualität käme.

Zweitens sei die S-Bahn-Variante untersucht worden, bei der die Verkehrsausweitung ausschließlich im S-Bahn-System erfolgen sollte. Der Ausbauumfang sei mit der Fernbahnvariante vergleichbar, jedoch mit einer anderen Anordnung der Gleisachsen verbunden. Die S-Bahn-Option würde einen Linienbetrieb ermöglichen, bei dem schnelle und langsame Verkehre auf parallel verlaufenden Gleisen verkehren könnten. Im Störungsfall könnte die S-Bahn-Infrastruktur auch von Fernverkehrszügen genutzt werden, bestätigt Herr Sonntag.

In dieser Variante sei die S-Bahn-Infrastruktur als Wechselstrom-S-Bahn ausgeführt, mit einer Systemwechselstelle südlich von Pinneberg, an der die Gleichstrom-S-Bahn-Fahrzeuge auf Wechselstrom umschwenken würden, um bis Elmshorn weiterzufahren. Die heutigen RB- und RE-Leistungen auf der Fernbahn blieben weitgehend erhalten, allerdings entfielen die HVZ-Verstärker. Die S-Bahn-Variante ginge mit einer massiven Angebotsausweitung im S-Bahn-System mit einer Verbindung zum restlichen Hamburger S-Bahn-Netz einher. Im Rahmen der EBWU seien noch zwei mögliche Linienführungen betrachtet worden. Beide hätten sich als grundsätzlich für eine Führung nach Elmshorn geeignet erwiesen.

Herr Sonntag stellt fest, dass die S-Bahn-Variante aus betrieblicher Sicht als durchführbar und machbar eingestuft worden sei. Langfristig sei die erwähnte Aufwärtskompatibilität zur Fernbahnvariante vereinbart. Es gebe eine Ziellösung mit einer viergleisigen Fernbahninfrastruktur. Voraussetzung sei der Ausbau im Knoten Hamburg; wenn dieser erfolge, könnte die S-Bahn-Variante auf eine Fernbahninfrastruktur im Richtungsbetrieb umgestellt werden.

Da die Ergebnisse im Rahmen der Simulation recht knapp gewesen seien, sei zusätzlich, als zweite abgeleitete Variante, ein reduziertes Angebot im Fernbahnbereich untersucht worden, bei dem statt des 10-Minuten-Takts ein 15-Minuten-Takt vorgesehen sei. Diese Variante erziele bessere Ergebnisse im Zulauf auf den Knoten Hamburg, insbesondere in Altona, wo jeder zusätzliche Zug problematisch wäre. In diesem Szenario würde die S-Bahn weiterhin in Pinneberg enden und als Gleichstrom-S-Bahn bis dorthin verkehren.

Herr Sonntag fasst das Ergebnis der EBWU so zusammen, dass zwei Varianten als vorzugswürdig betrachtet würden: zum einen die reine S-Bahn-Variante im 10-Minuten-Takt unter den gegebenen Bedingungen, zum anderen die reduzierte Angebotsvariante im Fernbahnbereich. Beide Varianten hätten das langfristige Ziel, den 10-Minuten-Takt zwischen Elmshorn und Hamburg zu erreichen, dann jedoch mit entsprechenden Ausbauten im Knoten Hamburg.

Abgeordneter Dr. Buchholz merkt an, dass er selbst noch Verkehrsminister gewesen sei, als das Thema Fernbahn, viergleisig, aufgebracht worden sei. Er wolle von der Landesregierung und der NAH.SH wissen, welche der beiden laut EBWU vorzugswürdigen Varianten die bessere sei und ob der Ausschluss der Variante Fernbahn im 10-Minuten-Takt für alle Beteiligten nachvollziehbar sei. Damals sei es nicht nur um die Frage der Einführung einer S-Bahn, sondern auch um eine erhebliche Entlastung der Gesamtstrecke Elmshorn–Pinneberg gegangen, auf der es etwa durch liegenbleibende Güterzüge immer wieder zu Störungen im Regionalverkehr komme.

Staatssekretärin Henckel erwidert, dass Ergebnis der EBWU diene als Grundlage für die weitere Diskussion, die insbesondere mit der Freien und Hansestadt Hamburg bezüglich deren Bedienungswunsch zu führen seien. Die Präsentation habe verdeutlicht, dass das Regionalbahnkonzept in einem 10-Minuten-Takt zum jetzigen Zeitpunkt so nicht realisierbar sei. Der gefundene Kompromiss mit einem 15-Minuten-Takt verspreche eine Betriebsqualität, die angesichts der Ausbauziele wie dem neuen Bahnhof Altona akzeptabel sei. Bei der Variantenentscheidung müssten dann gemeinsam mit der DB InfraGO natürlich auch die Kosten abgewogen werden. Die Entscheidungsfindung würde zu gegebener Zeit im Ausschuss entsprechend vorgestellt.

Herr Schulz, Mitglied der Geschäftsleitung der NAH.SH, führt aus, dass die ursprüngliche Annahme bei der Entscheidung für die Regionalbahnlösung, der Verbindungsbahnentlastungstunnel und Anpassungen im Hamburger Knoten könnten in absehbarer Zeit umgesetzt werden, sich nicht bewahrheitet habe. Die Regionalbahnvariante stelle deshalb eine Interimslösung dar, die voraussichtlich länger dauern werde. Diese Variante sehe vor, dass Züge im Halbstundentakt weiterhin bis Hamburg Hauptbahnhof führen, während zusätzliche Züge nur bis Altona führen, was nicht ideal sei.

Mit Hamburg sei man sich einig, dass die S-Bahn-Interimsvariante den Vorteil hätte, allen Fahrgästen eine Direktverbindung in die City zu ermöglichen. Dieses Konzept sei für eine gewisse Zeit akzeptabel, jedoch müsse das langfristige Ziel weiterhin sein: vier Gleise für Fern- und Regionalverkehr.

Staatssekretärin Henckel berichtet, in einer Zwischendiskussion habe die Hamburger Seite deutlich gemacht, dass für sie vor allem Stabilität und Kapazität eine entscheidende Rolle spielten. Der Einsatz von Langzügen mit bis zu 1.500 Sitzplätzen entsprechend dem S-Bahn-

Konzept in Verbindung mit zwei neuen Haltepunkten sei für Hamburg attraktiv. Jede Veränderung im Regionalbahnverkehr, die darauf abziele, in den Hamburger Hauptbahnhof einzufahren, führe zu Restriktionen auf ganz anderer Ebene, die nicht kurzfristig gelöst werden könnten. Da sei Hamburg in Bedrängnis. Die Feststellung eines überlasteten Fahrwegs, zunächst ein regulatorischer Begriff der Bundesnetzagentur und der DB InfraGO, könne zur Verhinderung von Leistungsbestellungen genutzt werden. Wenn aber der Infrastrukturbetreiber die Nutzung der Trassen verweigere, bestehe keine Chance, diese zu befahren. Genau dies drohe an der Stelle, wenn eben nicht etwaige Entlastungen für den Hamburger Hauptbahnhof geschaffen würden.

Der Bund werde die Knotenstudie mit möglichen Ergebnissen frühestens in einem Jahr vorlegen können, woraus zusätzliche Unsicherheiten erwüchsen. Die Infrastruktur biete aber, angebunden über eine Weiche, den Vorteil, auch für den Güter- und Fernverkehr befahrbar zu sein und somit bei Engpässen oder Störungen zur Kapazitätserweiterung beizutragen. Im Normalbetrieb werde die S-Bahn-Trasse indessen für den regelmäßigen S-Bahn-Verkehr in zuverlässigem 10-Minuten-Takt, mit enormer Kapazität bei hoher Pünktlichkeit genutzt werden können.

Abgeordnete Raudies fragt, wer wann und warum entschieden habe, einen 10-Minuten-Takt für die Regionalbahn zu prüfen. Es überrasche sie, dass ein solches Ergebnis als machbar dargestellt werde. Auch halte sie die Attraktivität einer S-Bahn-Verbindung von Elmshorn nach Hamburg Hauptbahnhof für fraglich, die mit über einer Stunde Fahrzeit als unattraktiv angesehen werde. Im Gegensatz dazu sei die Regionalbahn mit einer Fahrtzeit von 25 Minuten attraktiv. Die Menschen in der Region wollten keine S-Bahn, so die Abgeordnete.

Abgeordnete Raudies fragt nach den Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf den Neubau oder Umbau von Bahnhöfen und ob die S-Bahn-Züge an den bestehenden Bahnsteigen halten könnten oder Anpassungen erforderlich wären. Besonders die Frage nach der Länge der Bahnsteige in Orten wie Prisdorf, Tornesch und Elmshorn-Süd stelle sich, da diese Züge dort möglicherweise nicht halten könnten. Außerdem interessiere sie, wo in Elmshorn das Wendegleis und wo möglicherweise eingleisige Abschnitte sein sollten.

Herr Homfeldt, Leiter der DB für das Bauprojekt S 4, erklärt, dass die Infrastruktur für die S-Bahn und Fernbahn unterschiedliche Bahnsteigkantenhöhen erfordere: Die S-Bahn nutze eine 96er Bahnsteigkante, die Fernbahn eine 76er. Fernbahnen könnten zwar an S-Bahn-Bahnsteigen vorbeifahren, aber das Ein- und Aussteigen sei weniger attraktiv. Werde die

S-Bahn-Variante zur Fernbahn umgerüstet, müssten Bahnsteige angepasst werden. Auch die Leit- und Sicherungstechnik unterscheide sich, was aber nicht ausschließe, würde die S-Bahn-Variante mit Oberleitung ausgestattet, dass Züge von der Fernverkehrsstrecke auf die S-Bahn-Strecke übergeleitet werden könnten. Die schematische Darstellung, die Herr Sonntag im Kontext der EBWU vorgestellt habe, enthalte noch nicht alle Weichenverbindungen. Weitere Details zu möglichen Überleitungen würden sich in der nächsten Planungsphase aus der Vorplanung ergeben, sobald die Variantenentscheidung getroffen sein werde.

Herr Homfeldt fährt fort, es müsse ein Wendegleis gebaut werden, wobei der genaue Standort sich noch in der Planung ergeben werde. Der Bau neuer Gleise für die S-Bahn bedeute auch, dass neue Bahnsteige erforderlich würden, da die S-Bahn-Züge nicht auf den Fernverkehrsgleisen verkehrten. Auf Nachfrage der Abgeordneten Raudies meint er, wegen der neuen Gleise und Bahnsteinkanten müsse nicht vom Umbau an allen Bahnhöfen an der Strecke die Rede sein, aber natürlich wirke es sich auf die Bestandssituation aus, etwa indem Unterführungen verlängert und Zugänge angepasst werden müssten.

Herr Reestorff, Mitarbeiter des Referats Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen im Verkehrsministerium, erläutert, dass für die S-Bahn-Variante ein 10-Minuten-Takt mit sechs zusätzlichen Zügen pro Stunde gesetzt gewesen sei. Für den Vergleich zur Regionalbahnvariante, habe sich als Bezugsfall voraussetzen lassen, dass jetzt schon zwei Züge zum Hauptbahnhof führen. Die Frage sei gewesen, wie viele zusätzliche Züge fahren müssten, um einen objektiven Vergleich zu ermöglichen und gleichzeitig genügend Fahrgäste zu befördern. Zusammen mit der NAH.SH habe man beschlossen, einen 10-Minuten-Takt für die Regionalbahnvariante, hieße vier zusätzliche Züge pro Stunde, zu wählen. Im direkten Vergleich zwischen der Regionalvariante und der S-Bahn-Option würden nur zwei zusätzliche Züge pro Stunde je Richtung nötig, doch sei – mit Blick auf den Reisezeitvergleich – zu bedenken, dass die Fahrgäste bei der Regionalbahnvariante in Diebsteich umsteigen müssten, um weiter zum Hauptbahnhof zu gelangen, während die sechs zusätzlichen S-Bahn-Züge direkt über den City-Tunnel bis zum Hauptbahnhof führen.

Abgeordneter Hölck weist darauf hin, dass sich das derzeitige Bahnhofsgebäude hinter den Gleisen im S-Bahnhof Pinneberg im Umbau befinde. Er frage sich, wie mit diesem Gebäude verfahren werde und ob die Entscheidung für die S-Bahn-Variante Auswirkungen auf die Sanierung des Bahnhofs hätte.

Herr Homfeldt bestätigt, es gebe die Herausforderung mit dem Bahnhofsgebäude, das gerade saniert werde, und zwar bei beiden Varianten, da in beiden Fällen zwei neue Gleise angedacht wären. Diese Themen würden in der nächsten Planungsphase aufgenommen.

Herr Schulz ergänzt, die Entscheidung, trotz der möglichen S-Bahn-Durchfahrt in der Zukunft das Bahnhofsgebäude zu erhalten, sei bereits 2005 getroffen worden, um mit der Sanierung nicht noch 20 Jahre auf eine endgültige Entscheidung zu warten. Der Erhalt des Empfangsgebäudes sei mit den aktuellen Betriebsvarianten vereinbar. Da viel Geld in das Gebäude investiert werde und es weder abgerissen noch verschoben werden könne, bleibe es erhalten.

Abgeordneter Hölck fragt, ob im Falle der Einführung der S-Bahn-Variante das derzeitige Angebot an Stopps der Regionalbahn an den Haltestellen in Tornesch und Prisdorf erhalten bliebe. Er rege zudem an, die Zeitachsen für die verschiedenen Varianten für die Strecke Pinneberg– Elmshorn zu ermitteln, um besser vergleichen zu können.

Herr Sonntag antwortet eine Gegenüberstellung zum Thema Reisezeiten zwischen S-Bahn und Fernbahn nach Möglichkeit im Nachgang zuzuleiten (siehe Umdruck 20/5075, Seite 15).

Abgeordnete Raudies und Abgeordneter Hölck erkundigen sich, wann die Knotenstudie voraussichtlich vorliegen und wann die Variantenentscheidung getroffen werde, und danach, wie lange der Ausbau nach der Variantenentscheidung dauern werde, je nachdem ob es zur Fernbahn-Zwischenlösung im 15-Minuten-Takt oder Ausbau der S-Bahn nach Elmshorn komme.

Staatssekretärin Henckel führt, auch auf Fragen der Abgeordneten Wentzel hin, aus, das Thema Knoten Hamburg sei eine große Herausforderung, und nicht alle Fragen ließen sich momentan beantworten. Es gebe finanzielle Einschränkungen wegen anderer Großprojekte, weshalb neue Lösungen für Hamburg entwickelt werden müssten. In mehreren Phasen solle ein kluges Konzept aufgebaut werden; die Studie des Bundes werde dafür wichtige Zahlen liefern. Der Abschluss dieser Studie werde voraussichtlich Mitte bis Ende nächsten Jahres erwartet. Offene Fragen gebe es auch noch bezüglich der Fahrzeiten, Infrastruktur und Kosten. Diese müssten für die beiden vorzugswürdigen Varianten weiter untersucht werden. Weitere Details und Ergebnisse würden später folgen.

Abgeordnete Raudies stellt fest, die Frage nach einer Prognose für eine Variantenentscheidung sei ebenso wenig beantwortet worden wie die Frage nach den Auswirkungen der Planung auf den Neubau des Bahnhofs Elmshorn. Sie betont, dass der Neubau des Bahnhofs mit einem großen Stadtentwicklungsprojekt verbunden sei, das innerstädtische Umbaumaßnahmen umfasse. Wenn sich die Entscheidung weiter verzögere, sei eine Kürzung der Städtebauförderungsmittel in diesem Zusammenhang umso problematischer.

Herr Homfeldt erwidert, der Knoten Elmshorn werde derzeit in der Fernbahnvariante geplant, also eine Viergleisigkeit unterstellt. Falls sich für eine S-Bahn-Variante entschieden werde, müssten an einigen Stellen Weichen und Gleisführungen sowie möglicherweise auch Bahnsteige angepasst werden. Die Entscheidung zur Variante der ABS Pinneberg–Elmshorn werde noch getroffen, und im Rahmen dieses Projekts wird auch der Bahnhof Elmshorn berücksichtigt, um alles sozusagen aus einem Guss umzusetzen.

Herr Schulz ergänzt, die geplante S-Bahn-Variante ergäbe zunächst keine großen Änderungen für die Planungen zum Bahnhof Elmshorn und das aktuelle Projekt. Die Lage der Bahnsteige und Zugänge, wo in Elmshorn bereits viel geschehen sei, bliebe unverändert. Lediglich auf der Westseite des Bahnhofs müssten zwei zusätzliche Gleise eingebaut werden, wofür genug Platz vorhanden sei, da der Bahnhof früher größer gewesen sei. Details seien noch zu klären, doch scheine insgesamt kein großes Problem auf.

Abgeordnete Raudies widerspricht, für die Stadtplanung und -entwicklung ergebe sich aus der Situation schon ein großes Problem. Seit über 20 Jahren laufe ein Stadtumbauprojekt, das mit langen und harten Verhandlungen mit der Bahn verbunden gewesen sei. Die Stadt habe geliefert, etwa mit zusätzlichen Querungen. Es müsse eine gewisse Planungssicherheit geben, da viele Aspekte davon abhingen. – Herr Schulz unterstreicht noch einmal, dass keine komplette Neuplanung des Bahnhofs erforderlich sei. Man sei zu den Planungen zu Elmshorn und dem Umfeld mit der Stadt in engem Austausch.

Abschließend sagt Staatssekretärin Henckel zu, den Ausschuss nach der Sommerpause erneut zu dem Thema, insbesondere zur weiteren Zeitplanung und zum Sachstand bezüglich der Variantenentscheidung, zu informieren.

3. Neuen Bahnsteig für den Schienenverkehr in Flensburg-Weiche errichten

Antrag der Fraktion des SSW
Drucksache 20/1587

Flensburg besser an den Fernverkehr anbinden

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/1737

(überwiesen am 14. Dezember 2023)

hierzu: Umdrucke 20/2588, 20/3181, 20/3257, 20/3343, 20/3344, 20/5016, 20/5027

Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW
Umdruck 20/5027

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass neben den schriftlichen Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren jüngst noch eine Zuschrift der Norddeutschen Eisenbahn Niebüll GmbH/ RDC zur Thematik, Umdruck 20/5016, eingegangen sei.

Seitens der Koalitionsfraktionen und des SSW liege ein neuer Antrag, Umdruck 20/5027, als Tischvorlage vor.

Abgeordnete Nitsch erläutert, der SSW freue sich, dass nach zwei Jahren schließlich ein gemeinsamer Beschlussvorschlag habe ausgehandelt werden können. Sie betont die besondere Bedeutung Flensburgs und des Jütlandkorridors für die Verbindung nach Dänemark und ins übrige Skandinavien, doch sei die Situation um den Bahnverkehr in Flensburg sehr angespannt, die Infrastruktur veraltet. Heute sei im Flensburger Tageblatt zu lesen gewesen, Flensburg verliere seine letzte Fernzugverbindung. Die Stadt Flensburg habe sich inzwischen geschlossen hinter die im Landesweiten Nahverkehrsplan genannten Bahnprojekte gestellt. Man wolle der Stadt Flensburg sozusagen ein Mandat geben, mit der Landesregierung in konkrete Planungen zur Ertüchtigung des Bahnhofs Flensburg-Weiche für den Regional- und Fernverkehr einzutreten. Das Land dürfe nicht zulassen, dass die drittgrößte Stadt Schleswig-Holsteins abgehängt werde.

Staatssekretärin Henckel bestätigt und begrüßt, dass nach langer Zeit mit der Zustimmung der Flensburger Ratsversammlung ein klares Signal für die Verlegung des Bahnhofs vorliege. Zum Thema Sicherung von Fernverkehrshalten gebe es fragliche Punkte bezüglich der Bestellung entsprechender Verkehre und dahin gehend, inwieweit die DB Fernverkehr als eigenwirtschaftliches Unternehmen, das hinreichende Anreize benötige, etwas garantieren könnte. Es gelte zu beachten, dass hier bei Infrastrukturbau und -finanzierung andere Rahmenbedingungen bestünden als im SPNV.

Die Staatssekretärin erklärt, dass es der Landesregierung sehr wichtig sei, bei dem Projekt weiterzukommen, mit der DB zusammenzuarbeiten und weitergehende Untersuchungen zu machen, um zu einer Lösung zu kommen.

Frau Plambeck stellt klar, der Wegfall der Fernverkehrszüge habe nichts mit der Situation in Flensburg zu tun, sondern mit der Korridorsanierung Hamburg–Berlin. Ab dem 1. August 2025 werde durch Sperrung der Strecke für neun Monate Umleitungen der Zugverkehr nicht mehr auf der Gesamtlänge möglich sein. Wie der Fahrplan ab Dezember aussehe, stehe noch nicht fest, da sich dieser noch in der Erstellung befinde.

Abgeordneter Dürbrook stellt fest, der neu vorgelegte Antrag begrüße zwar die Beteiligung Flensburgs und fordere die Unterstützung des Bundes, umgehe aber den Punkt einer Kostenbeteiligung des Landes. Zudem enthalte er im letzten Absatz einen Fehler bei der Quellenangabe zum Grundgesetz, und der ebenda hergestellte Bezug auf eine in Auftrag gegebene Studie sei nicht nachvollziehbar.

Es folgt eine Diskussion zur Klärung der Inhalte, in deren Verlauf sich bestätigt, richtig sei Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes gemeint, und Abgeordnete Waldeck auflöst, die entsprechende Studie trage laut einer Internetseite des Bundes den Titel „Möglichkeiten der betrieblichen Umsetzung von Fahrplankonzepten im Deutschlandtakt“.

Abgeordneter Dr. Buchholz interpretiert den ersten Satz des letzten Absatzes des Antrags als Aufforderung an den Bund, das Grundgesetz ernst zu nehmen, derer es nicht eigens bedürfe. Er und Abgeordneter Dürbrook sprechen sich dafür aus, den Absatz wegzulassen.

Nach einer kleinen Verfahrensdiskussion schlägt der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, folgende alternative Formulierung des letzten Absatzes vor, mit der sich die Ausschussmitglieder einverstanden zeigen:

> „Darüber hinaus bittet der Landtag, die Landesregierung, sich im Bund dafür einzusetzen, dass im Rahmen des Artikels 87e Absatz 4 des Grundgesetzes auch Verkehrsverbindungen für Städte mit etwa 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern wie Flensburg Berücksichtigung finden können.“

Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag einstimmig, den aus dem Antrag der Koalitionsfraktionen und des SSW, Umdruck 20/5016, ersichtlichen Beschlussvorschlag mit der entsprechenden Änderung des letzten Absatzes zu übernehmen und ihm zuzustimmen. Mit Zustimmung der antragstellenden Fraktionen empfiehlt der Ausschuss dem Landtag zugleich einstimmig den Antrag Drucksache 20/1587 und den Alternativantrag Drucksache 20/1737 für erledigt zu erklären.

4. Hafeninfrastruktur in Schleswig-Holstein nachhaltig finanzieren und ausbauen

Antrag der Fraktion des SSW
Drucksache 20/3176

(überwiesen am 23. Mai 2025)

Staatssekretärin Henckel stellt fest, die Bedeutung der Häfen befinde sich derzeit ökonomisch, ökologisch und strategisch im Umbruch. Man hinke den Entwicklungen noch etwas hinterher, wie sich in Gesprächen mit Hafenbetreibern und Fachkolleginnen und -kollegen, zeige, weshalb dringend ein Nachdenken nötig sei, wie der Wandel sich strategisch begleiten lasse.

Im Mittelpunkt stehe eine nachhaltige Finanzierung. Bestehende Anlagen müssten erhalten, gesichert und saniert, neue Vorhaben erprobt und etabliert werden. Dafür brauche es ausreichende Mittel. Ziel müsse sein, dass sich die Länder zusammenschlössen, um gemeinsam Druck auf den Bund auszuüben, da die Hafenfinanzierung seit Jahren unzureichend sei. Dies sei jedoch mühsam und nicht in wenigen Monaten zu lösen.

Es gelte deshalb, ein strategisches Konzept zu erarbeiten, das aufzeige, welche Ziele man mit den Häfen in Schleswig-Holstein verfolge und welche Prioritäten gesetzt werden könnten. Der Auftrag zur Erstellung einer Hafenstrategie habe genau diesem Zweck gedient.

Die Staatssekretärin berichtet, bei ihrem Amtsantritt vor acht Wochen habe sie als erstes die Anfrage beantworten müssen, dass die Hafenstrategie noch nicht fertig sei. Der vorgelegte Bericht habe sie nicht begeistert. Die Gutachter hätten es sich insofern etwas leicht gemacht, als sie zwar eine umfangreiche, wichtige Bestandsaufnahme, aber wenig operative Empfehlungen gemacht hätten. Der weitere Austausch mit den Gutachtern habe keine große Bereitschaft zur Überarbeitung erkennen lassen, und sie habe entschieden, dieses Konzept fertigstellen, aber stoppen zu lassen.

Vor dem Hintergrund habe man sich nun vorgenommen, auf Basis der vorhandenen Analyse strategisch Handlungsempfehlungen zu entwickeln. Die Erwartungen an eine echte Strategie müssten erfüllt werden. Es stellten sich die Fragen: Welche Häfen werden für militärische Bedürfnisse ertüchtigt? Welche Häfen sollen welche Güter und Umschlagstellen bedienen? Was sind die Güter und Waren der Zukunft? Wie verändern sich Antriebstechnologien, und welche

Rolle spielt das Stichwort Energiehäfen für die künftige Hafenlandschaft? Die Ergebnisse einer Studie des Bundes und der Deutschen Energie-Agentur (DENA) sollten berücksichtigt werden.

Staatssekretärin Henckel äußert, sie übernehme die Verantwortung dafür, dass derzeit noch keine fertige Hafenstrategie vorgelegt werden könne und stattdessen sozusagen ein Turbo eingelegt werde. Ziel sei es, innerhalb von vier bis sechs Wochen gemeinsam mit einem weiteren externen Berater strategische Elemente einer Landeshafenstrategie Schleswig-Holstein zu erarbeiten, und dem Ausschuss zu Beginn des vierten Quartals – verspätet, aber mit einer strategischen und operativen Empfehlung – vorzulegen.

Nach kurzer Verfahrensdiskussion verständigen die Ausschussmitglieder sich darauf, den Tagesordnungspunkt wieder aufzurufen, sobald gemäß Ankündigung der Landesregierung die Hafenstrategie im vierten Quartal 2025 vorliegen werde.

Der Ausschuss beschließt einstimmig, dazu ein Fachgespräch zu führen und avisiert, sich im September auf den Teilnahmekreis zu einigen.

5. Camping in Schleswig-Holstein stärken – Kleinstcampingplätze wieder möglich machen

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 20/3040

(überwiesen am 28. März 2025 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

hierzu: Umdrucke 20/4644 (nicht öffentlich), 20/4647, 20/4811 (nicht öffentlich), 20/4847, 20/4852, 20/4873 (nicht öffentlich), 20/4901, 20/4909, 20/4922, 20/4923, 20/4924, 20/4928, 20/4929, 20/4958, 20/4972

Der Ausschuss vertagt die Beratung auf Antrag des Abgeordneten Hölck mit der Bitte an das Innenministerium, sobald der Tagesordnungspunkt wieder aufgerufen werde, Stellung zum Aufwand des Genehmigungsverfahrens für Kleinstcampingplätze zu nehmen.

6. Entwurf eines Gesetzes zum Vertrag über die Errichtung, den Betrieb und die Weiterentwicklung des Nationalen Once-Only-Technical-Systems (NOOTS) – Vertrag zur Ausführung von Artikel 91c Absatz 1, Absatz 2 GG – NOOTS-Staatsvertrag

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 20/3130

(überwiesen am 23. Mai 2025 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

Der Ausschuss schließt sich einstimmig dem Votum des Innen- und Rechtsausschusses an, den Gesetzentwurf, Drucksache 20/3130, dem Landtag unverändert zur Annahme zu empfehlen.

7. Gastronomie stärken

Antrag der Fraktionen von SPD, FDP und SSW
Drucksache 20/3284 (neu)

(überwiesen am 19. Juni 2025 an den **Finanzausschuss** und den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss)

Einstimmig schließt sich der Ausschuss dem Verfahren des federführenden Finanzausschusses an.

8. Schieneninfrastruktur zügig und bürokratiearm modernisieren

Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 20/3215

(überwiesen am 20. Juni 2025)

Die Ausschussmitglieder beschließen einstimmig, zu Drucksache 20/3215 schriftliche Stellungnahmen einzuholen. Die Fraktionen werden um Benennung der Anzuhörenden bis 25. Juli 2025 gebeten.

9. Terminplanung 2026

Vorschlag des Vorsitzenden
Umdruck 20/4984

Einstimmig beschließt der Ausschuss den Zeitraum der gemeinsamen Informationsreise nach Lettland im Frühjahr 2026, in Übereinstimmung mit dem Europaausschuss, sowie die Sitzungstermine 2026 entsprechend Umdruck 20/5036.

10. Information/Kenntnisnahme

Umdruck 20/4996 – Antwort der Staatskanzlei im Nachgang zur Sitzung vom 4. Juni 2025, Versorgungssicherheitsfonds in der Landesstrategie „Nordisch innovativ“

Unterrichtung 20/256 – Beschlüsse der 97. Konferenz der EMK, Beschluss „Transformation der europäischen Automobilindustrie gemeinsam gestalten“

Unterrichtungen 20/257 und 20/263 – Ergebnisprotokolle der MPK vom 5. und 18. Juni 2025

Unterrichtung 20/258 – Bundesratsinitiative betreffs Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes

Der Ausschuss nimmt die aufgeführten Vorlagen zur Kenntnis.

11. Verschiedenes

a) Der Ausschuss nimmt das Angebot der Landesregierung zur Verlängerung der Dauer der Aktenvorlage Northvolt bis zunächst 30. September 2025 in Übereinstimmung mit dem Finanzausschuss an.

b) Die nächste gemeinsame Sitzung mit dem Finanzausschuss zum Thema Northvolt findet am Mittwoch, 17. September 2025, 11 Uhr, statt.

c) Die Ausschussmitglieder beschließen einstimmig, die Husum Wind als Delegation am Donnerstag, 18. September 2025, 10:30 bis 12 Uhr, zu besuchen.

d) Einstimmig beschließt der Ausschuss, eine Einladung der Handwerkskammer Flensburg anzunehmen und 2026 im Rahmen einer auswärtigen Sitzung zur wirtschaftlichen Lage des Handwerks und weiteren Themen auswärtig in Flensburg zusammenzukommen.

e) Der Ausschuss beschließt einstimmig, Frau Wicklein, Mitglied des Nationalen Normen kontrollrats (NKR), einzuladen, um sich den Projektbericht des NKR und des Statistischen Bundesamts „Schneller zur Anlagengenehmigung – Beschleunigungspotenziale aus Sicht der Vollzugsbehörden“ (siehe Umdruck 20/5033) im Zusammenhang mit der laufenden Beratung zur Planungsbeschleunigung, Drucksachen 20/2207 und 20/2225, vorstellen zu lassen.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abgeordneter Dr. Buchholz, schließt die Sitzung um 13:50 Uhr.

gez. Dr. Bernd Buchholz	gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Stellvertretender Vorsitzender	Geschäfts- und Protokollführerin