



Niederschrift

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 31. Sitzung

(öffentlicher Teil)

am Mittwoch, dem 8. Mai 2024, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 122 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender

Andreas Hein (CDU)

Uta Wentzel (CDU), in Vertretung von Lukas Kilian

Peer Knöfler (CDU)

Rasmus Vöge (CDU)

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

Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Thomas Hölck (SPD)

Kianusch Stender (SPD)

Dr. Bernd Buchholz (FDP)

Sybilla Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Niclas Dürbrook (SPD)

Birte Pauls (SPD)

Marc Timmer (SPD)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Information zur Gründung des Landesfahrzeugpools ZUG.SH	5
	Vorlage des Verkehrsministeriums vertraulicher Umdruck 20/3195	
2.	Bericht des Energiewendeministeriums zur bevorstehenden Energieministerkonferenz in Schleswig-Holstein (EnMK, 15. bis 17. Mai 2024)	6
	Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur	
3.	Vision Zero voranbringen – Mehr Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein	8
	Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/1713	
	Änderungsantrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/1734	
	Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit	8
	Alternativantrag der Fraktion der FDP Drucksache 20/1738	
4.	Bericht zum Sachstand der Verlagerung des Wirtschaftshafens in Flensburg	10
	Antrag des Abgeordneten Kianusch Stender (SPD) Umdruck 20/3196	
5.	Bericht der Landesregierung über den aktuellen Stand bezüglich der Fertigstellung der Akku-Ladeinfrastruktur für die Strecken der Nordbahn	14
	Vorschlag des stellvertretenden Vorsitzenden in der 29. Sitzung vom 6. März 2024	
6.	Bericht der Landesregierung zur Verkehrssituation an der Schlei	17
	Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD) Umdruck 20/3101	
7.	Gespräch: 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	

8.	Gespräch: Austausch mit der Konzernbevollmächtigten der DB AG für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, Frau Ute Plambeck	34
	Vorschlag des Vorsitzenden hierzu: Umdruck 20/3111 – Fragenkatalog	
9.	Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein erstellen	45
	Antrag der Fraktion des SSW Drucksache 20/1885	
	Die effizientere Gestaltung des Güterverkehrs unterstützen	45
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/1917 (neu)	
10.	Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte	46
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 20/1712	
	Optimierung von Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte	46
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/1827	
11.	Bericht über die Cybersicherheit unserer Infrastruktur	47
	Bericht der Landesregierung Drucksache 20/1584	
12.	Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landeskrankenhausgesetzes	48
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 20/1764	
13.	Schleswig-Holstein muss bei Innovationsagentur an Bord bleiben	49
	Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von FDP, SPD und SSW Drucksache 20/1819 (neu) – 2. Fassung	
14.	Information/Kenntnisnahme	50
15.	Verschiedenes	52

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Information zur Gründung des Landesfahrzeugpools ZUG.SH

Vorlage des Verkehrsministeriums
vertraulicher [Umdruck 20/3195](#)

Der Vorsitzende unterbricht die öffentliche Sitzung für einen nicht öffentlichen und vertraulichen Sitzungsteil von 10:08 Uhr bis 10:36 Uhr.

2. Bericht des Energiewendeministeriums zur bevorstehenden Energieministerkonferenz in Schleswig-Holstein (EnMK, 15. bis 17. Mai 2024)

Vorschlag des Ministeriums für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur

Minister Goldschmidt berichtet, nach mehrjährigen Diskussionen gebe es nun endlich eine Energieministerkonferenz, die sich in der Energiekrise oder mit Blick auf die bundesweiten Förderzusagen nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts schon sehr bewährt habe.

In diesem Jahr werde es zwei Sitzungen in Schleswig-Holstein geben, zunächst in Kiel mit den Schwerpunkten Wärmeversorgung, Wärmewende, Finanzierung, Personalausstattung des Bundes zur Förderung entsprechender Projekte, staatlich induzierte Preisbestandteile, Kraftwerksstrategie, Wasserstoffhochlauf und Technologiefragen. Neben den 16 Bundesländern, die einstimmig beschließen müssten, kämen zum ersten Mal auch Energieverbände zu Wort. Die Staatssekretärinnen und Staatssekretäre trafen sich beim Küstenkraftwerk, das mit der Einsparung von circa 1 Million Tonnen CO₂ einen signifikanten Beitrag in Schleswig-Holstein leiste, um sich mit den Stadtwerken über die Wärmeversorgung auszutauschen. Die Ministerinnen und Minister besuchten das GEOMAR, um sich über die Auswirkungen der Erderwärmung auf die Meere und die Folgen der Eingriffe im Zusammenhang mit Offshore-Windenergie zu informieren.

Die zweite Sitzung werde im Herbst in Brunsbüttel mit den Schwerpunkten klimaneutrale Industrie, Industriefragen, Technologiefragen und Wasserstoffinfrastruktur stattfinden.

Vom Abgeordneten Timmer befragt erläutert der Minister, aus Schleswig-Holstein gebe es zwei Anträge, nämlich zum einen zur Finanzierung der Wärmewende, weil die Konnexitätsmittel des Bundes nicht ausreichten, zur Personalausstattung der Bewilligungsbehörden und zur Rolle des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes (KWKG) bei der Finanzierung von Wärmenetzen sowie zum anderen zur Bezahlbarkeit der Fernwärme. Damit setze die Landesregierung den einstimmig gefassten Landtagsbeschluss um. Er werde entsprechende Verhandlungen führen. Ob auch eine gesetzliche Regelung wie in Nordrhein-Westfalen zur Reduzierung des Fündigkeitsrisikos für private Unternehmen auf die Tagesordnung gesetzt werde, wisse er heute noch nicht; entsprechende Anträge kenne er nicht. Allerdings forderten verschiedene Minister eine Regelung des Bundes, das Fündigkeitsrisiko zu versichern. Über die Investitionsbank

strebe Schleswig-Holstein eine Landeslösung an, um nicht auf mögliche Aktivitäten des Bundes warten zu müssen.

3. **Vision Zero voranbringen – Mehr Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein**

Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/1713](#)

Änderungsantrag der Fraktion des SSW

[Drucksache 20/1734](#)

Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit

Alternativantrag der Fraktion der FDP

[Drucksache 20/1738](#)

(überwiesen am 13. Dezember 2023)

hierzu: [Umdrucke 20/2697](#), [20/2745](#), [20/2771](#), [20/2808](#), [20/2809](#),
[20/2826](#), [20/2827](#), [20/2835](#), [20/2836](#), [20/2864](#),
[20/2865](#), [20/2868](#), [20/2876](#), [20/2877](#), [20/2911](#),
[20/2968](#)

Staatssekretär von der Heide unterstreicht, auch die Sachverständigen hielten Vision Zero für eine zentrale Forderung. Als Leitgedanke erweise sich die Verkehrssicherheitsarbeit, die evaluiert werden sollte, um daraus ein Handlungskonzept abzuleiten und die von den Sachverständigen genannten Einzelaspekte einfließen zu lassen. Die drei Anträge erführen von den Sachverständigen breite Zustimmung. Der Bund habe den Einsatz von Radverkehrspiktogrammketten kritisch gesehen und entsprechende Ausnahmegenehmigungen für straßenverkehrsrechtlich unzulässig gehalten. Nachdem andere Bundesländer gleichwohl Ausnahmen zugelassen hätten, zeige sich der Bund offener, sodass auch sein Haus im Laufe dieses Jahres seinen Erlass überarbeiten und Radverkehrspiktogrammketten zulassen wolle. Schon heute könnten die Straßenverkehrsbehörden Schulstraßen auf den Weg bringen, weshalb er eine Rechtsklarstellung für unnötig halte.

Auf die Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz, ob die Landesregierung den Vorschlag seiner Fraktion für einen Aktionsplan für ein Jahr der Verkehrssicherheit umsetzen wolle, weil dann möglicherweise auch ein gemeinsamer Antrag erarbeitet werden könne, erläutert Staatssekretär von der Heide, die Landesregierung empfehle zunächst die Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit, die sehr zeitnah stattfinden solle.

Abgeordnete Waldeck hält die vorhergehende Evaluation ebenfalls für sinnvoll und zeigt sich für ein gemeinsames Vorgehen offen. Insofern möge man nun über die Anträge abstimmen, um mit der Evaluation beginnen zu können.

Nach kurzem Für und Wider bezüglich einer Abstimmung in der Sache kommen die Ausschussmitglieder überein, die Vorlagen erneut nach der Evaluation der Landesregierung zu beraten.

4. Bericht zum Sachstand der Verlagerung des Wirtschaftshafens in Flensburg

Antrag des Abgeordneten Kianusch Stender (SPD)
[Umdruck 20/3196](#)

Abgeordneter Stender erläutert, mit der Verlagerung des Wirtschaftshafens beschäftige sich die Kommunal- wie auch die Landespolitik seit mehreren Monaten, komme allerdings nicht voran, weil das Ministerium keine Entscheidung treffe, sondern stattdessen von der Stadt Flensburg immer Neues fordere. Er bezeichnet die Entbindung von der Betriebspflicht als Grundlage, um die Sanierungsziele erreichen zu können.

Staatssekretär von der Heide betont, die Entlassung aus der Betriebspflicht müsse sorgfältig geprüft werden, um die verschiedenen Interessen gegeneinander abzuwägen. Dabei gehe es beispielsweise um die Kailänge, Lagerflächen, Schutz vor Hochwasser, die verkehrliche Anbindung, die für den Hafenbetrieb erforderliche Infrastruktur, Auswirkungen der Wohnbebauung und die Tatsache, dass einmal stillgelegte Hafeninfrastruktur kaum je wieder in Betrieb genommen werden könne. Die Landesregierung halte eine umfangreiche Hafenstruktur für landesbedeutsam. Sie wolle über den Antrag entscheiden, versichere er, und führe auf verschiedenen Ebenen intensive Gespräche mit der Stadt Flensburg. Eine Entscheidung innerhalb der gesetzten Frist hätte allerdings eine Ablehnung bedeutet.

Das Land benötigte von der Stadt Flensburg noch den Nachweis, mit dem Ersatzhafen einen gleichwertigen Hafenbetrieb sicherzustellen. Tatsächlich gebe es Gutachten, die vielmehr zu einer anderen Einschätzung kämen. Auch fehlten noch verschiedene Kriterien zu den Betriebsabläufen im Hafen. Darüber hinaus unterstelle die vorliegende Studie die Umsetzung von Planungen, die aktuell wohl nicht mehr verfolgt würden. Gegenwärtig bewerte die Landesregierung das ihr von der Stadt am 27. April 2024 zur Verfügung gestellte immissionsschutzrechtliche Gutachten und habe mit ihr die Erstellung eines logistischen Gutachtens verabredet.

Staatssekretär von der Heide resümiert, aus seiner Sicht werde es nur sehr schwer gelingen, den Hafen aus der Betriebspflicht zu entlassen, weshalb er der Stadt Flensburg empfehle, ihre Pläne zu überdenken und neue Modelle wie etwa Mischgebiete zu erwägen. Gleichwohl prüfe die Landesregierung den Antrag intensiv und warte auf die Stadt Flensburg, falls sie über weitere hilfreiche Informationen verfüge.

Herr Dr. Fabian Geyer, Oberbürgermeister der Stadt Flensburg, bestätigt die intensive Zusammenarbeit, um die noch offenen Punkte sachgerecht zu erledigen, wenn er es auch für misslich halte, dass die Landesregierung immer neue Angaben nachfordere. So hätten in den letzten Monaten zusätzliche Gutachten erstellt werden müssen, ohne zu wissen, ob sich weitere Fragen anschließen, was den öffentlichen Druck enorm erhöhe. Dabei hege er ein gewisses Verständnis für das Ministerium, weil es kein vergleichbares Verfahren gebe. Bei dem schon seit Jahren beplanten Gebiet spreche man über die „letzte Perle in Flensburg“, zumal die Stadt dringend Wohnungsbau benötige. Daher plane sie hier ein Mischgebiet für maritime Wirtschaft und Wohnen unter enormem Einsatz von Fördermitteln, die allerdings schon nicht mehr in der ursprünglichen Höhe zur Verfügung stünden.

Er unterstelle allen Beteiligten die Ernsthaftigkeit, ergebnisoffen zu einer sachgerechten Lösung zu kommen. Die Stadt brauche nun eine planerische Konzeption und könne nicht mehr bis Jahresende warten. Mit Blick auf steigende Kosten stehe irgendwann die Wirtschaftlichkeit infrage. Er fordere ein Ergebnis spätestens bis Ende Sommer 2024 und versichere, einen Rechtsstreit mit dem Land vermeiden zu wollen. Flensburg habe bereits für mehrere Millionen Euro einen Wirtschaftshafen an der Westseite errichtet. Auch das Jahrhunderthochwasser habe keine Auswirkungen gezeitigt und insbesondere die dort lagernden Düngemittel nicht überflutet.

Abgeordneter Dr. Buchholz betont, es liege im Interesse des Landes, Hafenflächen zu erhalten, deren Bewirtschaftung mehrere Untersuchungen als sehr zukunftsweisend beschrieben. Die Flächen ließen sich deutlich besser auslasten als in der Vergangenheit. Daher interessiere ihn die Bereitschaft der Stadt Flensburg, den Wirtschaftshafen an seinem bisherigen Standort zu erhalten.

Herr Dr. Geyer räumt ein, selbstverständlich gebe es übergeordnete Interessen, die seine Stadt berücksichtigen müsse. Als Oberbürgermeister ziehe er stets auch Alternativen in Erwägung, zeige sich aber zuversichtlich, dass das Land im Sinne der Stadt entscheiden werde. Aus ihrem eigenen Gebiet, für das ihr die Planungshoheit obliege, wolle sie etwas Gutes entwickeln und habe gewissenhaft Kompromissvorschläge erarbeitet, um die Hafenvirtschaft an der Ostseite teilweise zu erhalten.

Staatssekretär von der Heide meint, die Stadt Flensburg habe die Bedeutung der Entlassung aus der Betriebspflicht unterschätzt und ihren Antrag erst sehr spät gestellt. Darüber hinaus

müsse auch die Entwidmung der Hafenumfläche durch das Amt für Planfeststellung gerichtsfest erfolgen. Berücksichtigt werden dürften dabei nicht nur die Interessen der Stadt Flensburg, sondern auch die aller anderen am Hafen Beteiligten, weshalb es sich nicht nur um eine kommunalpolitische Sicht handele.

Abgeordnete Nitsch bezeichnet es als „Jahrhundertfehler“, den Hafen auf die Westseite zu verlagern, weshalb die Stadt ihre Entscheidung überdenken und die Landesregierung sie nicht aus der Betriebspflicht entlassen möge. Sie wo wissen, wann Stadt und Landespolitik Zugang zu den angesprochenen Untersuchungen erhielten, um sie zu bewerten. Wie auch in anderen Fällen zeitigten Entscheidungen im Oberzentrum Flensburg regional Auswirkungen. So sei der bisherige Hafen verkehrlich gut angebunden, wohingegen die Wohngebiete auf der Westseite mit einer erheblichen Verkehrsbelastung zu rechnen hätten. Auch brauchten die Stadtwerke Kapazitäten für die Transformation.

Abgeordneter Stender betont, es handele sich um einen Mehrheitsbeschluss der Stadt Flensburg. In den letzten Jahren würden immer weniger Güter im Wirtschaftshafen gelöscht, der dadurch Defizite aufbaue, die von der Stadt selbst getragen werden müssten. Die Landesregierung möge darlegen, welche Informationen sie denn noch benötige, um entscheiden zu können. Offenbar habe auch das Ministerium den Antrag auf Entlassung aus der Betriebspflicht unterschätzt, weil es immer wieder neue Informationen einfordere, obwohl das Innenministerium bereits Mittel für die Sanierung freigegeben habe. Insofern interessiere ihn der Zeitplan des Ministeriums für die Entscheidung.

Herr Dr. Geyer stellt fest, der SSW verfolge schon seit vielen Jahren sehr vehement eine eindeutige Position. Seit Jahren führe die Stadt einen intensiven Arbeitsprozess durch und habe mit dem Wirtschaftsministerium verabredet, im August oder September dieses Jahres endlich zu einer Entscheidung zu kommen. Dass die Landesregierung einen detaillierten Aufgabekatalog an die Stadt herantrage, halte er für ein Zeichen, dass es nun zur endgültigen Finalisierung komme, was wohl alle Beteiligten begrüßten. Sodann betont er, als Oberbürgermeister setze er einen eindeutigen Ratsbeschluss um, und räumt ein, er hätte sich gewünscht, die Frage der Betriebspflicht zuerst zu klären, um erst danach die Planungen zu vertiefen und zu investieren. Er hebt hervor, man spreche über ein regelrechtes Filetstück, sodass die Planungen der Stadt mit Blick auf die touristische Vermarktung und den Wohnungsbau durchaus auch im Landesinteresse lägen. Nun brauche es einen großen Wurf und die enge Abstimmung mit dem Land, um nach außen geschlossen aufzutreten.

Staatssekretär von der Heide gibt zu bedenken, die Landesregierung müsse die Infrastruktur in ganz Schleswig-Holstein im Blick behalten. Zukünftig spielten Häfen eine ganz bedeutende Rolle für Logistikkonzepte, gerade mit Blick auf klimaneutralen Verkehr. Insofern gehe es nicht nur um die gegenwärtige Nutzung des Hafens, wobei sein Haus auch berücksichtige, dass die Stadt Flensburg einen adäquaten Ersatz schaffen wolle. Gegenwärtig spreche man vor allen Dingen über Emissionen und Logistik. Er versichert, das Land wolle den Prozess gemeinsam mit der Stadt Flensburg durchführen und ihren Antrag nicht einfach ablehnen. Die Ressortzuständigkeit für den Städtebau liege beim Innenministerium, das insofern auch Mittel für den Wohnungsbau freigeben könne, aber die Beurteilung der Betriebspflicht des Hafens liege in seinem Haus, wobei sich beide untereinander austauschten. Auch er gehe davon aus, dass eine endgültige Entscheidung nach Vorliegen der erforderlichen Informationen im August oder September 2024 erfolgen könne.

Herr Dr. Geyer antwortet auf die Frage der Abgeordneten Nitsch, die Stadtverwaltung berichte der Kommunalpolitik sehr eng und würde ihr bei entsprechendem Wunsch die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung stellen.

Staatssekretär von der Heide ergänzt, aus Sicht seines Hauses handele es sich bei den erfragten Untersuchungen um Dokumente der Stadt Flensburg, die es gerne zur Verfügung stelle, wenn sich die Stadt damit einverstanden zeige. Er werde dies prüfen, so Herr Dr. Geyer.

5. Bericht der Landesregierung über den aktuellen Stand bezüglich der Fertigstellung der Akku-Ladeinfrastruktur für die Strecken der Nordbahn

Vorschlag des stellvertretenden Vorsitzenden in der 29. Sitzung vom 6. März 2024

hierzu: [Umdrucke 20/2163, 20/2280, 20/2328, 20/2341, 20/2519, 20/2850](#)

Staatssekretär von der Heide berichtet von Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der Akkuzüge in den Netzen Nord und Ost-West der Nordbahn. So fehlten noch die Oberleitungsinseln in Husum und Tönning, sodass Husum erst im Juni 2024 in Betrieb gehe. In Tönning werde immer noch gegen das eindringende Grundwasser gekämpft; die Fachleute erachteten die Inbetriebnahme für erst im vierten Quartal 2024 möglich.

Die Oberleitungsinsel Heide nehme heute den Betrieb auf. Nach den notwendigen Tests strebe man den Abschluss der Umstellung für den 10. Mai 2024 an.

Die Oberleitung zwischen Kiel und Kiel-Hassee könne aufgrund schwieriger Rahmenbedingungen und besonders anspruchsvoller Baumaßnahmen erst Ende dieses Jahres in Betrieb genommen werden. So müssten die Trasse zum Unterfahren mehrerer Brücken abgesenkt und dort bestimmte Konstruktionen für die Oberleitungen errichtet werden. Aufgrund der sich verlängernden Baumaßnahmen an der Infrastruktur habe die Nordbahn ihr Personal erst später schulen können, weshalb der Betrieb auf einigen Strecken erst im September dieses Jahres auf Akkufahrzeuge umgestellt werde.

Abschließend unterstreicht der Verkehrsstaatssekretär, alle genannten Termine unterlägen wie bei Bahnprojekten üblich einer gewissen Volatilität. Glücklicherweise verfüge man über eine alternative Transferflotte.

Frau Ute Plambeck k, Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, ergänzt, beim Testbetrieb sei festgestellt worden, dass der Ladebetrieb in Husum und Heide nicht funktioniere. Heide gehe heute Nachmittag und Husum voraussichtlich am 27. Juni 2024 in Betrieb. Es sei beabsichtigt, die gesamte erforderliche Ladeinfrastruktur bis Ende des Jahres bereitzustellen.

Herr Holger Kratz, Nordbahn, berichtet von zur Stunde stattfindenden bislang erfolgreichen Testfahrten, sodass am Freitag voraussichtlich tatsächlich das gesamte Ost-West-Netz auf die Batteriezüge – BEMU (Battery Electric Multiple Units) – umgestellt werden könne. Im Nord-Netz herrsche Personalmangel, sodass keine Kapazität für die zusätzliche Ausbildung für die BEMU bestehe.

Abgeordneter Dr. Buchholz äußert Erleichterung, indem er seine Nachfrage bestätigt sieht, das E-Stellwerk Tönning sei inzwischen in Betrieb genommen worden. Er bitte mit Blick auf die erheblichen Verzögerungen um Mitteilung, welche Maßnahmen nun noch konkret ausstünden, sowie um die Prüfung von Regressansprüchen, welche bereits zugesagt worden sei. – Staatssekretär von der Heide räumt ein, zu möglichen Regressansprüchen nichts mitteilen zu können. Er wolle die Antwort nachliefern.

Herr Jochen Schulz, NAH.SH, versichert, übermorgen werde die Strecke Neumünster–Heide–Büsum umgestellt. Wegen der in Heide festgestellten Probleme gehe Husum einen Monat später in Betrieb. In Tönning sorgten der erwähnte Grundwasserstand und die unzulängliche Abdichtung des Gebäudes für Schwierigkeiten. Eine Lösung sei nun gefunden und werde voraussichtlich im vierten Quartal fertiggestellt. Der Ausbau zwischen Kiel Hauptbahnhof und Kiel-Hassee beginne übermorgen mit einer sechswöchigen Vollsperrung. Während der Kieler Woche gebe es einen vollständigen Betrieb, um danach die Oberleitung zu installieren. Es stimme ihn zufrieden, dass trotzdem alles noch in diesem Jahr in Betrieb gehen könne.

Abgeordneter Dr. Buchholz erinnert an die mehrfache Nachfrage im Ausschuss im letzten Jahr, ob denn zur Fahrplanumstellung alle Oberleitungsinseln realisiert wären, was bis Sommer 2023 stets bejaht worden sei. Seitdem gebe es nun eine prognostizierte Verzögerung von etwa anderthalb Jahren. Dies dürfe niemanden zufriedenstellen. Die BEMU stünden zwar bereit, könnten aber nicht eingesetzt werden, weshalb ihn Regressansprüche interessierten. Die Verzögerungen halte er für Baumaßnahmen der Deutschen Bahn für symptomatisch, die in Zukunft vermieden werden müssten, insbesondere, wenn er an die Hochleistungskorridore wie Hamburg–Lübeck denke, für die Vollsperrungen erforderlich würden. Er betont, seit 2017 sei keine Baumaßnahme der DB in Schleswig-Holstein pünktlich abgeschlossen worden.

Frau Plambeck erläutert, jedes verzögerte Projekt werde evaluiert, um die Ergebnisse bei den folgenden Projekten zu berücksichtigen. Bei den Oberleitungsinseln spreche man über eine völlig neue Technik, sodass die DB sich bei der Terminplanung auch auf die Hersteller und die

ausführenden Firmen verlassen müsse. Selbstverständlich lägen Verzögerungen nicht im Interesse der DB. Auch für den Hersteller erweise sich die neue Technik aber als herausfordernder als gedacht. In Tönning bestehe zudem das Problem des eindringenden Grundwassers, das die Technik im Keller des Gebäudes bedrohe. Entweder müssten bei der Planung erhebliche Pufferzeiten einkalkuliert oder müsse versucht werden, die Risiken zu handhaben. Die Riedbahn als Pilotprojekt werde viele Erkenntnisse für die anderen Hochleistungskorridore erbringen. Um beispielsweise die Zeiten der Vollsperrung möglichst gering zu halten, arbeiteten viele Gewerke parallel auf der Baustelle, was zu mehr Belastung des Personals der ausführenden Firmen führe, die deshalb mehr Ressourcen einplanen müssten.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten Waldeck antwortet Herr Schulz, man bemühe sich, die Baumaßnahmen an den Brücken zu vereinfachen, um schneller zu werden und den Betrieb während der Kieler Woche sicherzustellen, wenn auch ein gewisses Restrisiko verbleibe.

6. Bericht der Landesregierung zur Verkehrssituation an der Schlei

Antrag des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)

[Umdruck 20/3101](#)

Abgeordneter Dürbrook zeigt sich über die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage zur Schleibrücke, [Drucksache 20/2068](#), von ihm und der Abgeordneten Pauls überrascht, weil das Ministerium doch schon seit September 2023 wisse, dass der Zeitplan nicht zu halten sei. Trotzdem habe die DB erst im April und auch nur auf Drängen des Ministeriums die Öffentlichkeit informiert. Darüber hinaus interessierten ihn neue Erkenntnisse zur Fähre.

Staatssekretär von der Heide teilt mit, DB InfraGO habe sein Haus und die Öffentlichkeit im April 2024 über erhebliche Verzögerungen beim Neubauprojekt der Brücke Lindaunis informiert. Er halte dies für äußerst ärgerlich, zumal sich das Land finanziell beteilige, sodass es sich eine bessere Einbindung und Kommunikation wünsche. Daraufhin habe Minister Madsen gegenüber dem Vorstandsvorsitzenden der DB seinen Unmut geäußert und um Aufklärung sowie die Beschleunigung der Maßnahme gebeten, weil aus Sicht des Landes viele Fragen offenblieben.

Schon vor rund anderthalb Jahren habe die DB vom Plan des Eisenbahnbundesamtes erfahren, neue Richtlinien zu technischen Aspekten von Eisenbahnbrücken einzuführen, und diese bei ihrer Planung berücksichtigt. Der Landesregierung erschließe sich nach der bisherigen Kommunikation noch nicht, welche veränderten materiellen Anforderungen sich daraus ergäben und inwiefern sich deshalb die Planungszeit verlängere. Sie habe die DB daher auf mehreren Ebenen um die Darlegung des neuen Zeitplans und die Prüfung von Beschleunigungsmaßnahmen gebeten, um die Inbetriebnahme im Jahr 2026 zu erreichen. Wenigstens biete die aktuelle Lösung über die Fußgängerbrücke einen Schienenersatzverkehr und die Passierbarkeit für den Schiffsverkehr, was in der Region positiv gesehen werde.

Zur Brücke in Kappeln führt er aus, der LBV.SH habe die Wartungsarbeiten und den Austausch der Lagerschalen entlang der B 203 schneller als geplant abgeschlossen, sodass es in der Tourismussaison 2024 keine weiteren Verkehrsbeeinträchtigungen gebe. Nun folgten weitere Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten. Zusätzlich müssten auch Sturmschäden beseitigt werden, und zwar ohne Sperrungen, indem Arbeiten teilweise nachts durchgeführt würden.

Für die vor drei Jahren vom Land bestellte und mit anderthalb Jahren Verzögerung ausgelieferte Elektroseilfähre Missunde III räumt er einen Fehlstart ein. Für die Übergangszeit sei es gelungen, die bereits an Dänemark veräußerte alte Fähre zurückzukaufen und störungsfrei wieder in Betrieb zu nehmen, wobei das bereits verlängerte Fährzeugnis Ende September endgültig auslaufe. Die Landesregierung bedaure die Einschränkungen und Unannehmlichkeiten für die Menschen in der Region zutiefst und suche bewusst den Kontakt zur Region. Sie tue alles dafür, so schnell wie möglich wieder eine dauerhafte und stabile Verbindung zu gewährleisten.

Er erinnert daran, der Austausch der Missunde II beruhe auf neuen europäischen Sicherheitsvorschriften zur Sicherstellung der Leckstabilität aus dem Jahr 2018, die einen Umbau der alten Fähre unwirtschaftlich machten. Dies belege das Gutachten der Firma Schiffstechnik Buchloh vom 20. August 2019. Es schließe mit der Empfehlung, wegen der sehr schlechten Grundsubstanz und der aufgrund des Umbaus auf elektrische Beförderung verringerten Kapazität eine neue batterieunterstützte solarelektrische Seilfähre zu bauen. Über Fährklappen sollte die Decksfläche vergrößert werden, um so die Transportkapazität bei einer Tragfähigkeit von 40 Tonnen gegenüber der Traglast der Missunde II von 22,5 Tonnen, die später aufgrund technischer Mängel sogar auf 7,5 Tonnen habe reduziert werden müssen, zu erhöhen.

Über das Solardach solle die Fähre in Sommermonaten 45 Prozent der Energie selbst produzieren und damit wirtschaftlicher sein. Das nun vielfach kritisierte höhere Steuerhaus sollte dem Schiffsführer ermöglichen, die Fähre und ihr Umfeld vollständig zu überblicken. Die dadurch bedingten verlängerten Wege würden durch seinerzeit mit dem Pächter abgestimmte zwei zusätzliche Treppen kompensiert. Dank des Internetzugangs biete der Neubau die Möglichkeit, ein E-Ticket-System einzuführen, sodass reine Stichproben ausreichen. Der damalige Verkehrsminister Dr. Buchholz habe im Frühjahr 2020 die Firma Schiffstechnik Buchloh gebeten, einen Wasserstoffantrieb zu prüfen, der allerdings zu um 13- bis 25-fach höheren Betriebskosten geführt haben würde, sodass diese Variante in einer Besprechung mit dem damaligen Minister am 22. Juni 2020 verworfen worden sei.

An dem am 1. September 2020 vom LKN.SH ausgeschriebenen Wettbewerb zur Konstruktionsleistung für die Missunde III hätten sich drei Unternehmen beteiligt. Den Zuschlag habe am 20. Oktober 2020 die Firma Buchloh erhalten und am 19. März 2021 die Unterlage für die Bauausschreibung übermittelt. Neben dem LKN.SH, dem Umwelt- und dem Verkehrsministerium sei auch der Pächter am Verfahren beteiligt gewesen. Um die von der EU verlangte

Leckstabilität sicherzustellen, brauche die Missunde III eine andere Schiffsform. Diese biete darüber hinaus die Möglichkeit, mit wenig Aufwand die Traglast zu erhöhen. Er gibt zu bedenken, die Schleiregion habe als Modellregion in der Corona-Hochphase auf Urlauber aus ganz Deutschland eine hohe Anziehungskraft ausgestrahlt. Seitdem wüchsen die Gästezahlen ganz erheblich. Auch verhindere die veränderte Schiffsform nachweislich das bislang unvermeidliche Aufsetzen der Fähre auf den Landrampen, das zu massiven Schäden an Schiff und Anleger führe. Am 26. November 2020 hätten LKN.SH und Umweltministerium den Vorschlag des Konstruktionsbüros für die veränderte Schiffsform erörtert. Dem Verkehrsministerium seien die Ergebnisse der Vorplanung am 30. November 2020 zum Zwecke der Abstimmung und Zustimmung übersandt worden.

Am 26. Februar 2021 schließlich sei die finale Bauspezifikation für die Missunde III unter Beteiligung des LKN.SH, des MELUND, des MWVATT und des Pächters beschlossen worden. Am 24. März 2021 sei über die Finanzierung der Schätzkosten in Höhe von 2,5 Millionen Euro durch den LKN.SH und die Landesregierung entschieden sowie die EU-weite Ausschreibung begonnen worden und die Submission am 12. Mai 2021 erfolgt, wobei alle drei Angebote, geprüft von der Firma Buchloh, den Schätzwert übertroffen hätten. Letztlich habe am 23. Juni 2021 die Schiffswerft Barthel aus Sachsen-Anhalt mit dem wirtschaftlichsten Angebot in Höhe von knapp 3,4 Millionen Euro den Zuschlag erhalten. Für die Fertigstellung sei der 15. September 2022 vereinbart worden.

Bereits am 26. April 2022 habe man im Rahmen eines Termins entschieden, die landseitigen Anleger mit beweglichen Teilen samt einfachen Mechanismus für die Fähre zu versehen. Bis zum dafür erforderlichen Haushaltsnachtrag am 28. Juli 2022 sei die Bauweise in mehreren Besprechungen erörtert und festgelegt worden, dass die Teile so schwer sein müssten, dass sie der anfahrenden Fähre sicheren Halt bieten könnten. Am 15. August 2022 habe der LKN.SH dann mit dem Umbau der Anlegestelle begonnen. Die Mehrkosten für den Bau der Landteile betrügen 450.000 Euro. Neben einzelnen Kostenanpassungen beim Schiffsbau habe die Missunde III damit inklusive der Keile knapp 3,9 Millionen Euro gekostet, mithin 50 Prozent mehr als in der Machbarkeitsstudie auf Basis der Preise des Jahres 2019.

Die Kritiker stellten diesen Gesamtkosten die gutachterlich ermittelten Kosten für die Ertüchtigung der Missunde II in Höhe von 1,7 Millionen Euro gegenüber. Dies halte er aber für unzulässig, weil es auch dabei zu massiven Preissteigerungen von vermutlich 50 Prozent gekom-

men wäre. Die gleichwohl verbleibende große Differenz habe die Vergabestelle zu der Überlegung gebracht, das gesamte Verfahren abzubrechen und neu zu beginnen. Mit Blick auf das Auslaufen des Fährzeugnisses der Missunde II im Oktober 2022 und weil die Fachleute seinerzeit eine Verlängerung für nicht möglich gehalten hätten, hätten sie diese Idee aber verworfen, um einen Verzug von mindestens einem halben Jahr zu vermeiden. Für den Umbau der Anlegestelle seien Kosten in Höhe von rund 1 Million Euro zu verzeichnen, wobei sie bei einer der Missunde II ähnlichen Konstruktion mit dem dargestellten Verschleiß ebenfalls hätten erneuert werden müssen.

Am 30. August 2022 habe die Werft mitgeteilt, den Liefertermin aufgrund von Lieferschwierigkeiten elektrischer Komponenten nicht halten zu können. Am 21. Dezember 2022 habe sie die Ablieferung der Fähre für Mitte Januar 2023 in Aussicht gestellt, um den Termin später auf Mitte Juni 2023 zu verschieben. Als Folge der Dürre habe der Pegel der Elbe in Sachsen-Anhalt allerdings eine Überführung bis November 2023 verhindert, sodass die Missunde II ihren Dienst erst am 2. Januar 2024 habe einstellen können. Direkt am Folgetag hätten die Umbauarbeiten am Anleger begonnen. Entgegen der ursprünglichen Empfehlung des Gutachters, sie zur Sicherheit zu behalten, sei die Missunde II über das Verwertungsunternehmen des Bundes nach dem üblichen Verfahren versteigert worden. Dem LKN.SH sei es nämlich nicht gelungen, an der Schlei eine geeignete und wirtschaftlich vertretbare Liegemöglichkeit zu finden. Außerdem sei damals irrtümlich erwartet worden, die Missunde III zeitnah einsetzen und das Fährzeugnis der Missunde II sowieso nicht verlängern zu können.

Am 9. Januar 2024 schließlich sei die Missunde III überführt worden, um sie Ende Januar 2024 zu taufen und in Betrieb zu nehmen. Allerdings hätten Probefahrten ergeben, dass die neue Fähre bei höheren Windstärken beim Anlegevorgang verdrifte und nicht sicher in die Landrampe einfahre. Der Verkehrsstaatssekretär weist darauf hin, anders als bei freifahrenden Fähren ließen sich Wagenseilfähren nicht vorab, sondern nur an Ort und Stelle testen. Die elektronischen Komponenten und die Motorsteuerung der Missunde III funktionierten dabei einwandfrei. Um das Anlegen am Landkeil zu ermöglichen, hätten am 16. Februar 2024 der LKN.SH und der Konstrukteur verschiedene, im Ergebnis aber nicht zielführende Lösungsansätze entwickelt.

Am 9. April 2024 habe man daher Experten der renommierten Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas um Einschätzung gebeten, die die seitliche Führung des Antriebsteils als Problem identifizierten. Als Lösung schlugen sie eine Mittelseilführung und zwei Bugstrahlruder in

Kombination mit zwei Dalben als nächtliche Anlegestelle in Brodersby vor. Das für die Dalben erforderliche Bodengutachten erwarte die Landesregierung in diesen Tagen und stehe mit der Stadt Schleswig in Bezug auf die erforderliche Genehmigung zu deren Einsetzen in Kontakt. Dabei würden auch die Schleifischer angehört.

Mit einer Entscheidungsmatrix für den Umbau der Missunde III rechne die Landesregierung Mitte Juni 2024 und könne erst dann belastbare Aussagen über zusätzliche Kosten treffen. Vor der Inbetriebnahme der Fähre müsse die Fährstelle erneut umgebaut werden und stehe für den Verkehr währenddessen nicht zur Verfügung. Sein Haus habe einen Kreis zum Austausch mit den Bürgermeistern und weiteren Vertretern der Region ins Leben gerufen und sage zu, den Ausschuss wie auch die Region über das weitere Vorgehen zu informieren.

Staatssekretär von der Heide unterstreicht, die Landesregierung erkenne derzeit keinen Grund, nicht mehr an der Missunde III festzuhalten, wenn auch weiteres Geld erforderlich werde. Die Fachleute versicherten, dass sie nach dem erforderlichen Umbau sicher, zuverlässig, leise und umweltfreundlich fahren werde. Seit Jahrzehnten leisteten der Pächter und seine Mannschaft eine hervorragende Arbeit; das Land wolle gern weiter mit ihnen zusammenarbeiten. Gegenwärtig gehe die Landesregierung davon aus, dass alle Akteure nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt hätten. Gleichwohl werde sie Schadenersatzansprüche gegenüber Dienstleistern überprüfen. Sodann dankt der Verkehrsstaatssekretär den Mitarbeitenden des LKN.SH und der Ministerien für ihren Einsatz.

Zum Projekt SMILE24 verweist Staatssekretär von der Heide auf die Information des verkehrspolitischen Beirats. Auch mit anderen Projekten werde der Verkehr mit erheblichen finanziellen Mitteln verbessert, und zwar so erfolgreich, dass bundesweite Medien darüber berichteten.

Frau Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, ergänzt zum Neubau der Brücke Lindaunis, in diesem Jahr werde die Unterkonstruktion fertiggestellt. Sodann gibt sie zu bedenken, anders als im Hochbau müsse bei Bahnbauprojekten der aktuelle Stand der Technik und des Regelwerks nicht zum Zeitpunkt ihrer Genehmigung, sondern bei ihrer Inbetriebnahme erfüllt werden. Die DB stimme sich daher eng mit dem Eisenbahnbundesamt über Anpassungen am Regelwerk ab. Anschließend schätze das Risikomanagement die Auswirkungen der Änderungen ein. Im Ergebnis sei es zu dem Ergebnis gekommen, dass ein hohes Kostenrisiko bestehe, sodass die DB keinesfalls

nach dem alten Regelwerk ausschreiben wolle, auch wenn das neue noch nicht in Kraft getreten sei, weil dem ausführenden Unternehmen andernfalls zahlreiche Möglichkeiten eröffnet würden, Nachträge zu stellen. Außerdem ergäbe sich ein unkalkulierbares Zeitrisko.

Im vorliegenden Fall liege der Fokus auf der Verlängerung der Lebensdauer der Brücken, was gerade die Bauwerksteile betreffe, auf die nach Fertigstellung der Brücke nicht mehr zugegriffen werden könne, insbesondere die Lager. In einem iterativen Prozess mit dem Gutachter des Eisenbahnbundesamtes habe ein Austausch über die Neuregelungen stattgefunden und sei die Qualität des Stahls für die Lager neu definiert worden. Weil die TU München dafür eine ausgewiesene Expertise verzeichnen könne, seien dort entsprechende Versuche durchgeführt worden. Die dabei ermittelte Stahlqualität werde nun der Ausschreibung des eigentlichen Brückenbauwerks zugrunde gelegt.

Die Hauptbauleistung werde im Sommer europaweit auszuschreiben und mit der Vergabe bis Ende des Jahres zu rechnen sein, um nach dem Zuschlag gemeinsam mit dem Unternehmen den Bauplan zu gestalten. Wegen des angespannten Marktes könne es durchaus sein, dass niemand ein Angebot abgebe. Auch Rügen am Vergabeverfahren ließen sich nicht ausschließen, die den Bau massiv verzögern könnten. Anschließend müsse es eine Abstimmung mit weiteren Beteiligten stattfinden, etwa mit Blick auf die Sperrung der Wasserstraße. Die eigentliche Bauzeit der Brücke kalkuliere sie mit etwa zwei Jahren, so Frau Plambeck.

Abgeordneter Dürbrook stellt nach den Ausführungen von Frau Plambeck fest, bei einer reinen Bauzeit von zwei Jahren werde die Brücke Lindaunis wohl nicht wie von der Landesregierung gefordert im Jahr 2026 befahrbar sein. In der Antwort auf eine Kleine Anfrage habe die Landesregierung mitgeteilt, die DB Netz AG habe sie im September 2023 über Verzögerungen informiert, auf zweimalige Nachfragen allerdings erst im Februar 2024 reagiert. Letztlich sei die Öffentlichkeit erst im April auf Drängen des Wirtschaftsministeriums von DB InfraGO informiert worden. Er bittet Frau Plambeck um Mitteilung, ob es sich so zugetragen habe.

Abgeordneter Hein gibt die Meinung des Abgeordneten Jepsen wieder, wonach das Eisenbahnbundesamt als Genehmigungsbehörde zur Erleichterung festlegen könnte, dass ein solches Bauwerk doch zum Zeitpunkt der Planfeststellung dem Regelwerk entsprechen müsse und nicht erst zum Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme.

Frau Plambeck wiederholt, bei seiner Inbetriebnahme müsse das Bauwerk dem dann gültigen Regelwerk oder Stand der Technik entsprechen; eine alternative Regelung kenne sie nicht. Sie unterstreicht, es sei nicht darum gegangen, der Öffentlichkeit Informationen vorzuenthalten, sondern die DB Netz AG habe zunächst noch nicht den Beginn der Ausschreibung absehen können, was zu den Verzögerungen bis in den April 2024 geführt habe.

Abgeordnete Pauls fragt, wer das vom LKN.SH beauftragte Gutachten erstellt habe, ob es die Empfehlung enthalte, die Missunde II nicht zu veräußern, warum dies trotzdem geschehen sei, nach den zu erwartenden Energiekosten der Missunde III, ob die Bugstrahler zusätzlich Energie benötigten, nach der CO₂-Ersparnis, ob der Arbeitsschutz berücksichtigt werde, da die Mitarbeitenden die Treppe mehrmals am Tag benutzen müssten, und warum die Landesregierung die Summen nur in einem vertraulichen Umdruck mitgeteilt habe, wo sie doch Teil der Berichterstattung des NDR aus vom 12. April 2024 gewesen seien. Über deren Höhe könnten die Steuerzahler nur den Kopf schütteln. Sie spricht von einem großen Ärgernis und meint, der Rückkauf könne durchaus öffentlich gemacht werden. Die überwiegende Mehrzahl der Menschen in der Region zeige sich sehr unzufrieden, weil sie die Fähre auch für den Weg zur Schule und zur Arbeit benötigten und eine erhebliche Unsicherheit bestehe. Sie fordere mehr Respekt und eine zusätzliche Planung.

Zwar halte sie die dargestellten Gründe für die Verzögerung für nachvollziehbar, mit denen die Landesregierung aber transparent umgehen müsse, anstatt die Öffentlichkeit erst sieben Monate später darüber zu informieren, denn das hätten die Menschen in der Region nicht verdient. Zwar begrüße sie, dass die Landesregierung auch die Fischer zu Wort kommen lassen wolle, die aber bis heute Morgen noch gar keine Kenntnis von den Planungen gehabt hätten. Außerdem wolle sie wissen, zu welchen Verzögerungen die erforderliche umfangreiche Beteiligung der Fischer führen werde. Die nun erforderlichen Dalben würden die Schlei verengen, bei der es sich um ein empfindliches Gewässer handele. Deshalb interessiere sie, ob die Landesregierung die Übereinstimmung der Baumaßnahme mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie geprüft habe. Abschließend fragt Abgeordnete Pauls, ob und wo für die notwendigen Umbauten an der Missunde III schon ein Werftermin feststehe.

Abgeordneter Hein bezeichnet die Fähre als problematisch für die Region.

Staatssekretär von der Heide sagt die Prüfung zu, ob man den Verfasser der Studie vertraulich mitteilen müsse. Zum Verkauf der Missunde II verweist er auf seine Ausführungen. Die Dalben

würden nur für die Nacht gebraucht, sodass keine extreme Verengung der Schlei zu befürchten stehe. Die Fischer höre die Stadt Schleswig im üblichen Verfahren an, die allerdings über kein erhebliches Mitspracherecht verfügten oder gar ihr Veto einlegen könnten, weil ihre Rechte nach Einschätzung der Landesregierung nicht so wesentlich berührt würden. Zwar habe die Missunde III eine andere Anmutung, für die es aber wie bereits dargelegt gute Gründe gebe.

Frau Birgit Matelski, Direktorin des LKN, gibt zu bedenken, nach einem Umbau hätte auch die Missunde II ihr Aussehen verändert. Zu den Energiekosten könne sie noch keine Auskunft geben, weil die Missunde III noch nicht fahre, aber selbstverständlich hege sie die Erwartung, dass weniger Energie verbraucht werde. Sie räumt ein, keine Angaben zur CO₂-Bilanz machen zu können. In der Region kursierten viele nicht belegte Aussagen, was auch daran liege, dass der Pächter nach bestem Wissen und Gewissen Antworten gebe, dem auch die Abrechnung über die Betriebskosten obliege. Der LKN verfüge beim Arbeitsschutz als eines von sehr wenigen Unternehmen über die Zertifizierung der Unfallkasse Nord. Arbeitsschutz werde sehr ernst genommen und sei schon in der Ausschreibung sowie bei der Abnahme im Januar berücksichtigt worden. Konkreten Bedenken gehe sie gerne nach, zumal der LKN Wünsche des Pächters noch mit diesem besprechen müsse.

Für die Nacht würden lediglich zwei Dalben benötigt, um die Fähre festzumachen. Frau Matelski bezeichnet die Verlagerung der Seilführung in die Mitte der Missunde III als ebenso wenig trivial wie die Nachrüstung mit Bugstrahlern. Niemand zeige sich glücklich über die Verzögerung, aber es müsse nun einmal ordentlich gearbeitet werden, weil die Missunde III unentbehrlich sei. Bislang stehe noch keine Werft fest, weil es noch keine endgültige Lösung gebe, die aber voraussichtlich im Juni erreicht sein werde, sodass mit der bis dahin parallel erstellten Ausschreibung begonnen werden könnte. Selbstverständlich frage der LKN unter Einhaltung des Vergaberechts Werften in der Nähe an.

Abgeordneter Dr. Buchholz äußert, die Menschen in der Region vermuteten, die Behörden wollten schlicht nicht einräumen, dass es sich bei der Missunde III um eine Fehlkonstruktion handele. Jedenfalls hätten die Konstruktionspläne der Hausleitung seinerzeit nicht vorgelegen. Im Nachhinein erweise sich die Auftragsvergabe als Fehler, weil darin die Fahrfähigkeit der Fähre fehle. Daher wolle er mit Blick auf mögliche Schadenersatzansprüche wissen, ob die Betriebsfähigkeit am Seil Gegenstand des Konstruktionsvertrags gewesen sei. Er bittet die Landesregierung um Mitteilung, ob sie versichern könne, dass die Fähre auf Grundlage der

eingeholten Gutachten bei den Strömungs- und Windverhältnissen auf der Schlei letztlich einen stabilen Betrieb aufnehmen könne. Der Pächter habe wohl die Sorge geäußert, dafür eine zweite Person zu benötigen, was den Betrieb aber unwirtschaftlich mache.

Abgeordnete Waldeck hält die Diskussion für nicht hilfreich, inwiefern nicht einfach die mit fossilen Brennstoffen betriebene Missunde II weiter hätte fahren können, deren zügigen Rückkauf sie gleichwohl begrüße.

Staatssekretär von der Heide versichert, die Landesregierung glaube nach wie vor an den Regelbetrieb der Missunde III, die für den Betrieb mit einer Person zugelassen sei. Zukünftig könnte ließe sich darüber hinaus ein E-Ticket-System einführen, sodass der Fährmann nicht ständig hin und her laufen müsste. Allerdings werde die Fähre auch heute schon häufig mit zwei Personen betrieben. Selbstverständlich gelte es, mit dem Pächter auch über die Wirtschaftlichkeit und andere Aspekte zu sprechen. Seinerzeit seien Entscheidungen überwiegend auf Arbeitsebene getroffen worden. Der damalige Minister Dr. Buchholz sei stark bei der Frage eingebunden gewesen, ob Wasserstoff für den Antrieb eine Rolle spielen solle, wobei die Grundkonstruktion der Missunde III in sehr ähnlicher Form schon damals festgestanden habe. Auf Grundlage der Akten komme er zu der Erkenntnis, dass die Hausleitungen wohl eine gewisse grundlegende Kenntnis gehabt habe, wenn vermutlich auch nicht über die konkrete finale Konstruktion. Zur Frage nach Schadenersatzansprüchen halte er sich im Interesse des Landes gegenwärtig noch zurück, um das Thema zu gegebener Zeit wieder aufzugreifen.

7. Gespräch

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: [Umdruck 20/3181](#)

Staatssekretär von der Heide teilt mit, die Landesregierung habe die Möglichkeit, einen Fernverkehrshalt in Flensburg-Weiche, den sie begrüßte, zu realisieren, sehr intensiv geprüft und arbeite gut mit der Stadt Flensburg zusammen. Der LNVP enthalte signifikante Veränderungen der Schienenanbindung Flensburgs. Der Fernverkehrshalt erforderte zwei Bahnsteigkanten und in der Folge eine Personenüberführung, die nach ersten Schätzungen zwischen 5,5 Millionen und 7 Millionen Euro kosten würden sowie für erforderliche Umfeldmaßnahmen weitere 3 Millionen bis 5 Millionen Euro. Er lobt die Bereitschaft der Stadt Flensburg, sich an den Kosten zu beteiligen und sogar als Bauherrin aufzutreten.

Mit der Fertigstellung sei nicht vor Ende 2027 zu rechnen. Aus verschiedenen Gesprächen mit der DB könne er berichten, dass diese es langfristig für nur sehr schwer vorstellbar halte, dass Fernverkehrszüge in Flensburg-Weiche hielten, was auch mit Padborg zu tun habe, von wo die Landesregierung sehr unterschiedliche Signale empfangt, ob die Bereitschaft bestehe, dort auf Fernverkehrshalte zu verzichten.

Die Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung werde die Fernverkehrsverbindungen verändern. Die Landesregierung wünsche sich die sehr gute Anbindung Flensburgs und der Grenzregion und unterstütze das Anliegen, das sich aber nur mit der Deutschen Bahn realisieren ließe. Allerdings verursachte der Fernhaltepunkt Flensburg-Weiche hohen Aufwand und Kosten, wobei auch eine provisorische Lösung nicht kurzfristig zu realisieren sei, und es gebe gegenwärtig keine Sicherheit, dass dort auch tatsächlich Fernverkehr stattfände.

Deutsche Bahn AG

Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, erinnert an die intensiven Gespräche auf verschiedenen Ebenen. Zwar könne sie den Wunsch nach einem zusätzlichen Halt für den Fernverkehr in Flensburg nachvollziehen, aber die Jütlandroute gebe Einschränkungen vor, insbesondere durch den überlasteten Knoten Hamburg, die Strecke Pinneberg–Elmshorn, Neumünster und den ähnlich wie Hamburg überlasteten Knoten Kopenhagen, was man bei der Entscheidung für Investitionen in die Infrastruktur berücksichtigen möge. Die Strecke Hamburg–Flensburg–Padborg sei zudem für maximal 160 Stundenkilometer ausgelegt, sodass etwa der ICE seinen Geschwindigkeitsvorteil gar nicht ausspielen könnte. Nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung führen die überregionalen Fernverkehrszüge in Richtung Kopenhagen aufgrund der deutlich kürzeren Fahrzeiten über die Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden, was wiederum auf der Strecke nach Flensburg Einzellagen etwa nach Aarhus ermögliche. Abschließend unterstreicht sie, die DB werde sich in der Sache neutral positionieren.

Stadt Flensburg, Oberbürgermeister Dr. Fabian Geyer

Herr Dr. Geyer, Oberbürgermeister der Stadt Flensburg, trägt anhand einer Präsentation vor (siehe [Umdruck 20/3343](#)). Er bewerte die Fehmarnbeltquerung positiv, die mehr Anbindung an Skandinavien ermögliche, befürchte aber auch existenzielle Nachteile für seine Region mit 400.000 Menschen im Grenzgebiet. Insofern wünsche er sich ein klares Bekenntnis zu den zukünftigen Verkehren, wenn er etwa an die Rader Hochbrücke, die A 7 und den Schienenverkehr denke.

Die Attraktivität des Schienenverkehrs in der Region werde wegen des Angebots als sehr gering bewertet, zumal Ende 2023 der Fernverkehr nach Flensburg eingestellt worden sei. In der Tat fahre der Fernverkehr auf dieser Strecke zwar nicht schneller als der Nahverkehr, würde aber völlig andere Ziele anbinden. Aktuell müssten die Menschen immer in Hamburg umsteigen. Außerdem entfalte der grenzüberschreitende Verkehr eine enorm hohe Bedeutung für die Region, was auch die neue Generalkonsulin Dänemarks bestätige. Eine Busverbindung

nach Padborg erweise sich als völlig unwirtschaftlich, wo man ebenfalls den neuen Fernhaltepunkt Flensburg-Weiche begrüßen würde.

Er räumt ein, in der Vergangenheit habe sich seine Stadt gegenüber dem Land nie ausdrücklich zu ihren Zielen bekannt. Nun aber verfüge er über einen einstimmigen Ratsbeschluss ([Umdruck 20/3344](#)), sodass es jetzt um die Finanzierbarkeit und die Planung gehe, die die DB auf keinen Fall übernehmen wolle. Ausweislich der beiden Anträge Sorge sich auch die Landespolitik um die Attraktivität der Region Flensburg. Seine Stadt zeige sich bereit, sich finanziell zu beteiligen, und würde die Planung angehen, für die es zunächst eine Machbarkeitsstudie brauche. Alternativ müsse für den Nahverkehr ein so attraktiver Takt geschaffen werden, dass die Menschen mit Blick auf die Verkehrswende auf die Bahn umstiegen.

* * *

Abgeordnete Wentzel hält dem Argument Frau Plambecks bezüglich der Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern entgegen, Fernverkehrszüge bedienten weniger Zwischenhalte, sodass sich die Fahrzeit sehr wohl verkürze. Sie könne sich für Flensburg sogar noch mehr Haltepunkte als den in Weiche sowie eine Zugteilung vorstellen, um den ÖPNV auszubauen. Schließlich verweist sie auf die Möglichkeit provisorischer Bahnsteige wie etwa in Lindaunis.

Abgeordnete Waldeck versichert, für die Fernverkehrsanbindung Flensburgs ebenfalls eine sehr hohe Priorität zu erkennen, doch seien auch die Kosten im Blick zu behalten. Von der DB wolle sie mit Blick auf die umfassende Sanierung der Strecke Hamburg–Flensburg in den 2030er-Jahren wissen, mit welcher Beschleunigung sich auch die Schleife fahren ließe und in welchem Zusammenhang sie mit Flensburg-Weiche stehe. In Padborg gebe es zudem wesentlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner als in Flensburg. Es stelle sich auch die Frage, was mit dem Fernverkehr auf der Jütlandroute nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung geschehe. Auch interessiere sie, ob die Strecke für die erforderlichen Arbeiten gesperrt werden müsste und ob dies vor 2030 überhaupt möglich wäre.

Herr Michael Körber von der DB Netz AG, führt aus, die Strecke Hamburg–Flensburg werde perspektivisch komplett erneuert. Die Leit- und Sicherungstechnik werde auf die moderne Stellwerkstechnik mit ETCS umgestellt, allerdings nicht die bisherige Höchstgeschwindigkeit

von 160 Stundenkilometern erhöht werden. Im Ergebnis könne man über die verringerten Blockabstände mehr Züge fahren lassen und einige Geschwindigkeitsbegrenzungen aufheben, was Fahrzeitgewinne bedeute, die nach seiner Einschätzung aber vermutlich nicht ausreichten, um am heutigen Hauptbahnhof wieder Fernverkehr zu ermöglichen. Die Aufenthaltszeit am Bahnsteig betrage sowohl am Hauptbahnhof als auch in Flensburg-Weiche drei bis vier Minuten, zu denen beim Halt im Hauptbahnhof noch die zusätzliche Fahrzeit von vier bis fünf Minuten über die Schleife hinzu käme. Die zusammengenommen etwa zehn Minuten Fahrzeit könne man aber über die geplanten Ausbaumaßnahmen nicht erreichen.

Abgeordnete Wentzel moniert, dass die Infrastruktur im Norden besonders schlecht sei, wo täglich 56 Fernzüge hielten und damit genauso viele wie in Schwerin mit 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und ähnlich viele wie in Freiburg. Dabei seien in der Region Flensburg viele der 400.000 und in der gesamten Grenzregion sogar 700.000 Menschen auf die Bahn angewiesen. Sie würden gegenwärtig verkehrlich abgeschnitten. Auf der anderen Seite der Grenze finde sich neben Kopenhagen der wichtigste Wirtschaftsraum Dänemarks.

Frau Plambeck widerspricht: In Schwerin gebe es nur 15 Fernverkehrshalte. Andere Städte wie Freiburg oder beispielsweise auch Kassel lägen an Magistralen und darüber hinaus an Schnellfahrstrecken, sodass die auf höhere Geschwindigkeit ausgelegten Fernverkehrszüge auch die mit ihrem Einsatz verbundenen höheren Kosten wieder einfahren könnten.

Abgeordnete Nitsch greift die Frage der Abgeordneten Wentzel nach dem Einsatz provisorischer Bahnsteiganlagen auf. Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen bekundeten ganz offiziell ihr Interesse am Fernverkehrshalt Flensburg-Weiche. Sie unterstreicht das Interesse des gesamten nördlichen Landesteils, Flensburg attraktiv an den Fernverkehr anzubinden. Dies sei auch ihre Forderung, und es müsse dahin gehend auch mit Dänemark verhandelt werden. Zwar halte sie die Verlagerung der Verkehre auf die Fehmarnbeltquerung für nachvollziehbar, doch sei dabei zu bedenken, dass das wirtschaftliche und industrielle Zentrum Dänemarks ganz in der Nähe von Flensburg liege. Auch wählten viele junge Menschen in der Region Aarhus als Studienstandort. Ebenfalls sei dann Odense auf Fyn nicht mehr an den Norden Schleswig-Holsteins angebunden. Sie halte Flensburg-Weiche für keinen Ersatz des Flensburger Hauptbahnhofs, sondern für eine kurzfristige Lösung, um in der Zwischenzeit den Knoten Flensburg für die Zukunft zu beplanen.

Abgeordnete Nitsch legt dar, von der dänischen Seite der Region komme das ganz klare Signal, Neues planen zu wollen. Bei Padborg werde im Grundsatz über den Ausbau zu einem nationalen Güterverkehrsumschlagsplatz gesprochen, sodass es ein Gesamtkonzept für den Grenzraum brauche. Flensburg könnte zum Knotenpunkt für den Personenfernverkehr ausgebaut werden. Sie bitte die Landesregierung um Mitteilung, auf welcher Grundlage sie die Kosten berechnet habe und was die nächsten Schritte sein müssten, um mit der Planung beginnen zu können. Damit könnte sich auch die deutsch-dänische Verkehrskommission bei ihrer Tagung im Juni 2024 beschäftigen. Auch vom dänischen Verkehrsminister gebe es großes Interesse an einem Dialog mit Schleswig-Holstein und der Stadt Flensburg. Nun gelte es, Detail- und Investitionsfragen zu klären, um für Flensburg und die gesamte Region eine kurzfristige Lösung zu finden.

Frau Plambeck führt aus, beim internationalen Fernverkehr spreche man über Kooperationsmodelle, sodass also nicht ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die gesamte Strecke über die Staatsgrenzen hinweg bediene. Außerdem handele es sich beim Fernverkehr im Gegensatz zum Nahverkehr nicht um bestellte und bezuschusste Angebote, sodass sowohl die DB als auch die Danske Statsbane, die sich regelmäßig miteinander abstimmten, die Wirtschaftlichkeit betrachten müssten. Über weitere Angebote ließe sich sinnvollerweise erst nach der Elektrifizierung von Aarhus und der Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung nachdenken. Die DB werde Fernverkehr anbieten, wo sie über die entsprechende Nachfrage die Kosten decken könne, was in Flensburg-Weiche eben nicht der Fall sei.

Abgeordneter Dr. Buchholz resümiert, für die DB rentiere sich ein Fernverkehrshalt in Flensburg nicht, sodass auch keine provisorische Lösung weiterhelfe, obwohl es sich die Landespolitik anderes wünsche. Auch lasse sich eine kurzfristige Lösung vor der Realisierung der Fehmarnbeltquerung nicht umsetzen und erweise sich zudem als so teuer, dass die Landesregierung offensichtlich keine Finanzierungszusage erteilen wolle. Im Ergebnis lehnten also sowohl die DB als auch Landesregierung die Wünsche der Stadt Flensburg ab. Bei der Anbindung Flensburgs an den SPNV komme es also auf die Realisierung des LNVP an, wofür die Stadt Flensburg nun endlich einen innenstadtnahen Halt herbeiführen müsse, um damit die größtmöglichen Potenziale zu heben.

Abgeordnete Wentzel erkundigt sich nach den Fahrgastzahlen. Es sei sehr wohl ein hohes Potenzial für den Fernverkehr erkennbar, den eine Studie mit der Ziffer 8 bewerte und der

wegen der bislang sehr schlechten Anbindung noch nicht erreicht werde, sodass sich viele Menschen nicht auf die Bahn verließen, sondern das Auto nutzten.

Staatssekretär von der Heide bestätigt, die Vorschläge des LNVP für die Stadt Flensburg habe die Kommunalpolitik bislang noch nicht umgesetzt. Weil seinerzeit alle die schlechte Anbindung von Flensburg kritisiert hätten, sei ein Gutachten in Auftrag gegeben worden, das in den LNVP eingeflossen sei und im Wesentlichen zu dem Ergebnis komme, dass ein Innenstadtbahnhof sehr hilfreich wäre. Diese Meinung vertrete auch die Landesregierung, wohingegen die Stadt Flensburg ihn über lange Zeit abgelehnt habe. Insofern begrüße er, dass sich die Stadt nun bewege. Allerdings handele es sich bei Flensburg-Weiche nur um einen Teil, der zudem auch noch den Halt für den Fernverkehr betreffe, über den die DB aber eigenwirtschaftliche entscheide. Das Land könne sich grundsätzlich nur an den Kosten für die Errichtung des Haltepunkts beteiligen, wenn dort denn überhaupt Fernverkehr stattfinde. Selbst eine schlanke Lösung ließe sich nicht vor 2027 erreichen.

Herr Schulz, Leiter des Bereichs Verkehrsplanung der NAH.SH, trägt vor, die NAH.SH habe die Kosten auf Basis von Erfahrungswerten qualifiziert geschätzt, da man zwei 300 Meter lange Bahnsteige für etwa 3 Millionen bis 5 Millionen Euro sowie eine Überführung mit Aufzügen für zusätzlich circa 2,5 Millionen Euro brauche. Für die erforderliche Anpassung des Umfelds kalkuliere er mit weiteren 3 Millionen bis 5 Millionen Euro.

Herr Dr. Geyer begrüßt, dass das Land im LNVP an den Planungen für Flensburg festhalte, der als wesentlichen Baustein den Fernhaltepunkt in Flensburg-Weiche vorsehe. Er bezeichnet sich selbst als Verfechter des Innenstadthalts, der sich aber nicht ohne den Fernhaltepunkt realisieren lasse. Mit Blick auf die bisherigen Diskussionen habe er daher im letzten Jahr mit dem Staatssekretär darüber nachgedacht, zunächst einmal über die Planung in Flensburg-Weiche zu sprechen, um überhaupt voranzukommen, weil es dafür nun nämlich eine Mehrheit in der Stadt gebe.

Die Menschen in der Region bräuchten eine Perspektive, weshalb er die Aussage der DB, nicht investieren und keinen Fernverkehr einrichten zu wollen, sehr bedaure, so Herr Dr. Geyer. Er äußert den Appell, darüber nachzudenken, zukünftig doch wieder den Hauptbahnhof anzufahren. Letztlich brauche die Stadt Flensburg Planungssicherheit. Dafür bringe es nichts, wie in den letzten Jahren an Maximalforderungen festzuhalten, die er kommunalpo-

litisch noch nicht durchsetzen könne. Nach seiner Einschätzung werde es einen Innenstadtbahnhof geben, weil die Gleisflächen nicht zugunsten eines Fahrradweges entwidmet würden. Insofern wünsche er sich die klare Antwort des Landes zu seiner Position.

Abgeordnete Waldeck spricht sich mit Blick auf die fortgeschrittene Zeit dafür aus, dieses Thema gesondert vom Fernhaltepunkt Flensburg-Weiche zu besprechen. Frau Plambeck stehe dem Ausschuss nicht allzu oft zur Verfügung. Ohne dass ein ICE nach Aarhus fahre, lohne sich eine Investition in dieser Höhe allerdings nicht. Insofern wäre zuerst sicherzustellen, dass dort überhaupt Fernverkehr fahre, wonach es gegenwärtig aber nicht aussehe.

Abgeordnete Nitsch unterstreicht, eine ganze Region werde vom Fernverkehr abgeschnitten, wenn nun keine Maßnahmen ergriffen würden. Dafür brauche es entsprechende Signale, die die Flensburger Kommunalpolitik inklusive der Grünen an das Land aussende. Die Diskussion begleite sie bereits seit 15 Jahren. Trotz der inzwischen schon zehn Jahre alten Pläne gehe es nicht voran. Selbstverständlich seien geringe Fahrgastzahlen zu konstatieren, wenn es gar kein entsprechendes Angebot gebe.

An Frau Plambeck richtet Abgeordnete Nitsch die Frage nach neuen Kooperationsmodellen der DB mit den Danske Statsbane zu Aarhus und Odense, zumal der dänische Verkehrsminister klar seinen Wunsch signalisiert habe, mit dem Land und der Stadt zusammenzuarbeiten. – Frau Plambeck wiederholt, wo die Deutsche Bahn in Zusammenarbeit mit den Danske Statsbane Potenzial entdecke, schafften beide auch Angebote. Dies gelte im vorliegenden Fall bislang noch nicht.

Staatssekretär von der Heide hält das Gutachten zur Entwicklung der Bahnhofstruktur in Flensburg aus dem Jahr 2014 für sehr eindeutig. Trotzdem habe sich die Stadt Flensburg bei wichtigen Punkten dagegen entschieden, sodass nun nicht das Land oder die Deutsche Bahn in die Pflicht genommen werden dürften. Ein innerstädtischer Bahnhof brächte für das Gesamtnetz mehr Fahrgäste. Weil sich dessen Realisierung in Flensburg aber problematisch gestalte, habe sich die Landesregierung bereit erklärt, Flensburg-Weiche isoliert zu betrachten. Obwohl sich die Umsetzung dieses Haltepunkts als schwieriger erweise als vor einem Jahr gedacht, wolle die Landesregierung weiter prüfen, ob beispielsweise der Verzicht auf einen Halt in Padborg zu Veränderungen führe.

Abgeordnete Nitsch fragt, ob Eisenbahnverkehrsunternehmen ihr Interesse am Fernhaltepunkt Flensburg-Weiche bekundet hätten. Sie wisse jedenfalls vom Interesse an Nachtzughalten. Der Staatssekretär möge klarstellen, ob sich die Landesregierung die Beteiligung des Landes vorstellen könne.

Staatssekretär von der Heide antwortet, die Angebote anderer Anbieter, etwa von Nachtzügen, seien im Kontext mit Angeboten der Deutschen Bahn zu betrachten. Außerdem führe eine bloße Ankündigung zum Beispiel von FlixTrain noch nicht zu tatsächlichem Verkehr. Er begrüße jedenfalls die Bereitschaft der Stadt Flensburg, die Bauherrschaft zu übernehmen und zu finanzieren. Eine Finanzierung des Landes komme nur für den Nahverkehr in Betracht.

Der Vorsitzende beendet das Gespräch mit einem Dank an die Beteiligten. Der Ausschuss wird die Anträge, [Drucksachen 20/1587](#) und 20/1737, in einer kommenden Sitzung erneut beraten.

8. Gespräch

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

Vorschlag des Vorsitzenden

hierzu: [Umdruck 20/3111](#) – Fragenkatalog

Frau Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DB für die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, verweist zu den ersten vier Themen entsprechend [Umdruck 20/3111](#) auf die Ausführungen zu den Tagesordnungspunkten 5 bis 7.

Der Vorsitzende leitet durch den weiteren Fragenkatalog

Hochleistungskorridore Hamburg–Berlin und Hamburg–Lübeck

Der Hochleistungskorridor zwischen Hamburg und Berlin werde in seinem gesamten Streckenabschnitt von knapp 270 Kilometern vom 1. August 2025 bis zum 30. April 2026 runderneuert, wozu auch die Leit- und Sicherungstechnik zähle, die komplett ausgetauscht und zukünftig von sechs elektronischen Stellwerken bedient werde. Dafür müssten rund 500 neue Signale, 70 Kilometer Kabelkanäle und rund 550 Kilometer Kabel verbaut werden. Am Ende verfüge die Strecke über ETCS, Level 2. Über die Ersatzkonzepte führe die DB gute Gespräche, weil man in Mecklenburg-Vorpommern noch Herausforderungen begegnen könne, da es nicht möglich sei, Gleisanschlüsse für den Güterverkehr während der gesamten Baumaßnahmen zu unterbrechen.

Die Strecke zwischen Hamburg und Lübeck werde 2027 für fünf Monate komplett gesperrt, weil ihre Erneuerung mit den Baumaßnahmen der S 4-Ost verbunden werde, um insgesamt Sperrzeiten zu reduzieren und auch hier die komplette Leit- und Sicherungstechnik erneuern zu können. Am Ende werde nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung eine durchgängige ETCS-Ausstattung auf dem kompletten internationalen Korridor bestehen. Über die Kosten für den Schienenersatzverkehr verhandelten gegenwärtig die Bundesländer mit dem Bund. Es gebe nun eine Arbeitsgruppe, um die Anbindung des Hafens Lübeck während der Sperrzeit sicherzustellen, und zwar auch mit Blick auf die Bedürfnisse der Umschlagbetriebe und des Baltic Rail Gate für den kombinierten Verkehr.

Umleitungen sehe die DB über die gegenwärtig noch nicht elektrifizierte Strecke zwischen Lübeck und Büchen vor, wofür die DB InfraGO Schlepploks bereithalte, um die Züge auf Kosten der DB InfraGO zu schleppen. Gegenwärtig liefen die Vorbereitungen für die Ertüchtigung dieser Strecke, für deren Elektrifizierung aus planungsrechtlichen Gründen deutlich mehr Planungsvorlauf benötigt werde. Gleiches gelte für ein Kreuzungsbauwerk, das zudem über eine sehr große Rampenhöhe verfügen müsste. Behelfsbahnsteige im Süden und Norden von Büchen und die Reaktivierung der ehemaligen Station Witzeetze müsse man aus planungsrechtlichen, baulichen und kapazitativen Gründen verwerfen, weil etwa die dann erforderliche Anpassung der Bahnübergänge schlicht zu lange dauerte. Die Anbindung Lüneburgs werde in diesem Jahr sowie für die Baumaßnahmen am Korridor zwischen Hamburg und Lübeck realisiert.

Abgeordnete Waldeck dankt für die Realisierung des Haltes Lüneburg und fragt nach der Möglichkeit, den Nahverkehr an den Ersatzverkehr anzupassen, damit die Menschen noch den Anschluss an den Fernverkehr erreichten.

Herr Michael Körber von der DB Netz AG, räumt ein, dies sei im laufenden Jahr nicht mehr möglich. Gegenwärtig prüfe man die Möglichkeiten für den Korridor im nächsten Jahr, die vom Betriebskonzept, von der Notwendigkeit der Kreuzung in Echem und auch davon abhingen, wie weit die Züge verkehrten.

Sachstand S 4 (Ost)

Abgeordneter Dr. Buchholz gibt zu bedenken, für den Teil außerhalb Hamburgs gebe es noch keinen Planfeststellungsbeschluss für die S 4-Ost. Er wolle wissen, ob dieser überhaupt bis zur Realisierung des Hochleistungskorridors erreicht werden könne. –Frau Plambeck bejaht dies. Die Projektentwicklung befinde sich auf einem sehr guten Weg, zumal die Verzahnung mit dem Hochleistungskorridor Vorteile für die S 4 erbringe, und zwar gerade bei der Leit- und Sicherungstechnik sowie mit Blick auf die Reduzierung der notwendigen Sperrzeiten. Die Realisierung befinde sich im Zeitplan. Beim letzten noch offenen Planfeststellungsabschnitt bei Ahrensburg befinde man sich auf einem guten Weg, weshalb sie mit Blick auf den Planfeststellungsbeschluss zuversichtlich sei.

Die Beseitigung des Nadelöhrs Hamburg stelle eine enorme Herausforderung dar, zumal es große Auswirkungen auf den Nahverkehr nach Schleswig-Holstein entfalte. Bei der Verbindungsbahn zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und der Abzweigstelle Reinbek handele es sich um einen überlasteten Schienenweg mit einer Auslastung von über 140 Prozent mit vielen Baustellen wegen des Instandhaltungsrückstaus. Die DB verhandle mit der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Bund über einen neuen S-Bahn-Tunnel zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem neuen Bahnhof Hamburg-Altona, den man frühestens Mitte der 2040er-Jahre fertigstellen könne. Anschließend würden die beiden bisherigen S-Bahn-Gleise der Verbindungsbahn für den Fernverkehr frei, sodass für Regional- und Fernverkehr dann vier Gleise zur Verfügung stünden. Darüber hinaus entlaste die S 4-Ost den Hamburger Hauptbahnhof, weil die Gleichstrom-S-Bahn noch über Kapazitäten verfüge, was mehr Puffer für den Hauptbahnhof bedeute.

Auch der Hamburger Hauptbahnhof selbst bringe bauliche Begrenzungen mit sich, sodass darüber nachgedacht werde, die Verkehrsflächen für die Reisenden zu erweitern. Dazu liege ein Masterplan vor, und es würden viele Gespräche zur Finanzierung mit dem Bund als Eigentümer und der DB InfraGO geführt, weil es sich insgesamt um ein enormes Projekt handele, um die Verkehrswende voranzubringen. Da beide Elbbrücken erneuert werden müssten, wolle die DB nach Süden zwei zusätzliche Gleise planen. In Richtung Norden bestehe bereits die Planungsvereinbarung mit dem Land Schleswig-Holstein für den viergleisigen Ausbau der Strecke Pinneberg–Elmshorn. Nun werde darüber nachgedacht, die zwei zusätzlichen Gleise auch zwischen Altona und Pinneberg zu realisieren.

Sanierungsarbeiten der Strecke Kiel–Lübeck

Sodann führt Frau Plambeck zu den Sanierungsarbeiten an der Strecke Kiel–Lübeck aus, für die Reaktivierung benötigte man Anschlussweichen, worüber mitunter schon Gespräche geführt würden, sowie möglicherweise weitere Infrastruktur. In jedem Fall müssten die reaktivierten Strecken an die Stellwerkstechnik angepasst werden. In Eutin gebe es bereits eine schlüsselabhängige Weiche. Die Infrastruktur in Malente und Gremsmühlen stehe nicht im Eigentum der Deutschen Bahn. Die Beteiligten hätten allerdings Gespräche zu konkreten Planungen für den Bau einer schlüsselabhängigen Weiche geführt. In Ascheberg gebe es noch keine konkreten Pläne. Sie unterstreicht, auch bei schlüsselabhängigen Weichen müsse man die Stellwerkstechnik anpassen.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten Waldeck, bis wann Maßnahmen mit Blick auf die vermutlich erforderliche Sperrung feststehen müssten, antwortet Herr Körber, eine Sperrung von etwa sechs bis acht Stunden lasse sich nicht vermeiden, um die Weichen in die Software für den Fahrdienstleiter einzubinden. Für die Projektierungsarbeiten und Testläufe in den Laboratorien der Signalbaufirmen müsse allerdings die entsprechende Vorlaufzeit einkalkuliert werden.

Schienernanbindung Northvolt

Zur Anbindung der Firma Northvolt verweist Frau Plambeck auf die bereits seit 2019 im Hintergrund laufenden Gespräche aller Beteiligten über die Anbindung des potenziellen Standorts für die Batteriefabrik, für den seit dem 22. Januar 2024 Planungssicherheit bestehe. Die prognostizierten Güterzüge könne die Brücke Hochdonn nicht tragen, wohl aber die Grüntaler Hochbrücke auf der Strecke Heide–Neumünster. Es handele sich um einen Neu- und Ausbau einer Strecke, die sich mit Blick auf die Vorlaufzeiten nicht im Bundesverkehrswegeplan finde. Allerdings könne sie von einer sehr engen Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium und einem Spitzengespräch in der kommenden Woche zwischen Minister Madsen, Staatssekretärin Henckel und Berthold Huber, dem für Infrastruktur verantwortlichen Vorstandsmitglied der DB AG, berichten, um eine Lösung für die Finanzierung zu finden.

Auf die Nachfrage des Abgeordneten Stender erläutert sie, die Grüntaler Hochbrücke aus den 1980er-Jahren weise die erforderliche Tragfähigkeit auf. Erweitert werden müsse allerdings die bislang nicht elektrifizierte eingleisige Strecke, die ausschließlich für den Nahverkehr genutzt werde.

Abgeordneter Hein fragt nach der zeitlichen Perspektive für den Anschluss der Strecke zum neuen Werk und erinnert daran, die unzureichende Tragfähigkeit der Brücke Hochdonn sei lange bekannt. Die nur eingleisige Strecke über Neumünster dürfe zudem nur mit 80 Stundenkilometer befahren werden, sodass sich Züge gegenseitig blockieren könnten, weshalb so intensiv nach einer Lösung gesucht werde.

Herr Körber erläutert, der Anschluss des Werks erfolge parallel zur Errichtung der Infrastruktur im Werk. Die DB stehe planerisch bereit und in Gesprächen mit Northvolt. Auf der Strecke Heide–Neumünster brauche man Kreuzungsbahnhöfe, um die zwölf Zugpaare täglich, von denen bislang ausgegangen werde, abwickeln zu können. Diese Maßnahmen ließen sich zudem auch deutlich schneller realisieren als die Verstärkung der Brücke Hochdonn, sofern sie denn

überhaupt möglich sei. Die Verstärkung der Flensburger Hochbrücke habe jedenfalls gut zehn Jahre gedauert.

Staatssekretär von der Heide betont, Minister Madsen und er bemühten sich seit zwei Jahren sehr intensiv um die Anbindung von Northvolt, wenn auch die Zuständigkeit fast ausschließlich beim Bundesverkehrsministerium liege. Er begrüße die Taskforce mit Staatssekretärin Henckel und Berthold Huber sehr, um zu Lösungen zu kommen. Letztlich gehöre das Bauwerk aber dem Bund.

Abgeordneter Hölck möchte wissen, ob man die Brücke Hochdonn überhaupt entsprechend ertüchtigen könnte und ob die DB die Landesregierung über die Situation der Brücken über den Nord-Ostsee-Kanal vor der endgültigen Entscheidung von Northvolt informiert oder ob umgekehrt die Landesregierung danach gefragt habe.

Nach seiner Kenntnis würden in den nächsten Jahren an der Brücke Hochdonn Ertüchtigungsmaßnahmen vorgesehen, so Herr Körber, die aber den Status quo beibehielten und sie nicht verstärkten. Ob sie überhaupt verstärkt werden könnte, wisse er nicht. Die zulässige Befahrbarkeit sei in der Tat schon lange bekannt.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten Waldeck führt Herr Körber aus, zum Ausbau der Strecke Heide–Neumünster würden bereits Vorüberlegungen angestellt, unter anderem wegen der Betroffenheit des Nahverkehrs mit der NAH.SH. Bislang gebe es eine klare Vorstellung über die Maßnahmen und eine grobe Kostenschätzung, aber noch keinen Terminplan; die Realisierung könnte mittelfristig erfolgen.

Abgeordneter Dr. Buchholz bestätigt, die Tragfähigkeit der Brücke Hochdonn sei in der Tat immer bekannt gewesen. Nach seiner Erfahrung benötige die Elektrifizierung einer Strecke durchaus mehr als zehn Jahre. Insofern könnte man auch darüber nachdenken, übergangsweise die Brücke Hochdonn mit von Dieselloks gezogenen Teilzügen zu überqueren, um sie in Itzehoe zusammenzustellen und ab dort elektrisch weiterzufahren.

Herr Körber bestätigt, auch dieses realistische Szenario werde weiterverfolgt, zumal es in Itzehoe die erforderlichen Kapazitäten gebe. Für Züge, die das Werk vom Norden her anführen, biete sich diese Option allerdings nicht an. Für die Strecke Heide–Neumünster spreche

man über zwei Baustufen, nämlich zunächst über Kreuzungsbahnhöfe, Neigungen und Steigungen sowie im Weiteren über die Elektrifizierung beziehungsweise den Einsatz von Hybridloks.

Staatssekretär von der Heide betont, die Güterverkehrsmaßnahme liege in der Zuständigkeit des Bundes, bei der das Land gerne helfe. Übergangsweise ließe sich die Strecke Heide–Neumünster nutzen, aber letztlich müssten sehr intensive Gespräche über die Brücke Hochdonn geführt werden, worin er eine Kernaufgabe der vorgestellten Taskforce sehe, um die Anbindung der Westküste zu organisieren.

Verbindungen nach Skandinavien

Frau Plambeck erläutert, die Jütlandroute sei ein Teil des EU-ScanMed-Korridors, der mit ETCS ausgestattet werden müsse. Dafür würden neue Elektronische Stellwerke zwischen Flensburg und Maschen benötigt. Die DB wolle die Strecke zwischen 2027 und 2030 mit ETCS Level 2 mit Signalen ausrüsten. Nach der Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung werde der Korridor grundlegend saniert, den man bis dahin nämlich nicht komplett sperren könne, weil über ihn der Skandinavienverkehr abgewickelt werde. Maßnahmen am Oberbau und an den Weichen liefen weiter.

Abgeordnete Nitsch interessiert die Perspektive für den Fern- und Güterverkehr zwischen Hamburg und Esbjerg, weil sich Wirtschaftsunternehmen wegen der Nähe zum Hafen Esbjerg gezielt im Nordwesten Schleswig-Holsteins ansiedeln wollten – Frau Plambeck erklärt, über weitere Destinationen im Fernverkehr tauschten sich die DB und die Danske Statsbane aus. Bislang kenne sie allerdings keine entsprechende Planung. Wie auch der Fernverkehr müsse der Güterverkehr eigenwirtschaftlich betrieben werden. Die DB-Tochter DB Cargo Scandinavia bemühe sich sehr intensiv darum, in Dänemark und Schweden neue Kunden zu gewinnen und Verkehre zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden anzubieten, bei denen sich der Hafen Esbjerg gewiss als wichtig erweise.

Sachstand Fehmarnsundquerung und Feste Fehmarnbeltquerung

Zum aktuellen Stand der Fehmarnsundquerung erläutert sie, bis zum Jahresende den Genehmigungsantrag für den Fehmarnsundtunnel beim Eisenbahnbundesamt einreichen zu wollen.

Die DB befinde sich in enger Abstimmung mit den Behörden, um das Verfahren rechtssicher und zügig abzuwickeln. Dabei handele es sich um das Partnerschaftsmodell, das auch für die Genehmigungsbehörden ein neues Verfahren der Projektabwicklung darstelle.

Für die Sanierung der Fehmarnsundbrücke gebe es eine sehr kleinteilige Abwicklung, von der vieles schon abgeschlossen sei. Als großer Punkt erweise sich die sogenannte Brückenentwässerung bis voraussichtlich 2025. Der neue Brückenuntersichtswagen könne vermutlich im Sommer 2024 eingebaut werden. Gegenwärtig liefen Instandsetzungsmaßnahmen beim Beton am Unterbau und an den Pfeilern, weil rund 7.000 Abplatzungen im Wasser beseitigt werden müssten, und zwar von Mai bis Oktober 2024 an Pfeiler 1 und ab Mai 2025 an Pfeiler 2. Der Wechsel der Seile und der Seilklemmen verzögere sich aufgrund der Wetterbedingungen und der Korrosionsschäden, die sich als größer als vermutet erwiesen. Mit den ausführenden Firmen werde gegenwärtig der finale Zeitplan überarbeitet. Es finde eine enge Abstimmung mit dem Baustellenkoordinator ab, um die unvermeidbaren Einschränkungen für Straßen- und Radverkehr zu gestalten. Maximal sieben Seile erforderten eine vollständige oder einseitige Sperrung der Straße. Die Arbeiten am Korrosionsschutz für das gesamte Bauwerk werde man 2027 abschließen, die allerdings keine Einschränkungen für die Straßendurchquerung bedeuteten.

Abgeordneter Knöfler lobt, dass es bei der Sanierung und der einseitigen Straßensperrung auf der Brücke zu keinen Staus gekommen sei, indem Forderungen berücksichtigt worden seien und dem österreichischen Vorbild gefolgt worden sei, Blockverkehre einzurichten. Großenbrode dürfe die Straßen in den Ort bei einem Rückstau auf der Kreisstraße sperren, um nicht als Ausweichroute zur Fehmarnsundbrücke benutzt zu werden, weil die Gemeinde dann nämlich beispielsweise Rettungsfristen nicht mehr einhalten könne. Der Abgeordnete kritisiert, manchen Gesprächspartnern sei nicht einmal klar, dass in Großenbrode keine Feldwege als Ausweichrouten zur Verfügung stünden. Sodann erinnert er daran, die Hinterlandanbindung dürfe erst nach der Umsetzung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen in Betrieb genommen werden, was auch für die temporäre Hinterlandanbindung gelten müsse. Ferner äußert Abgeordneter Knöfler seine Hoffnung, dass die sieben Seile, für deren Austausch die Straße gesperrt werden müsse, außerhalb der Saison und je nach statischer Möglichkeit auch bei schlechtem Wetter ersetzt würden.

Abgeordneter Dr. Buchholz möchte wissen, bis wann die DB eine Entscheidung über die Elektrifizierung der Fehmarnsundquerung fällen müsse und warum es zur starken Verzögerung der bisherigen Planungen gekommen sei.

Abgeordneter Dürbrook hält es für technisch nur schwer vorstellbar, eine temporäre Lärmschutzlösung zu finden, weshalb sich die DB mit den Kommunen darüber abstimmen müsse, ob sie trotzdem schon Güterverkehr fahren lassen dürfe. Als Engstellen bei der Hinterlandanbindung identifiziert er den Fehmarnsundtunnel, dessen Fertigstellung im Jahr 2029 er infrage stelle, und Bad Schwartau. Würden nicht beide bewältigt, brauche man sich über die Elektrifizierung der Strecke keine Gedanken zu machen.

Frau Plambeck erinnert daran, dem Planfeststellungsabschnitt Fehmarn habe bei der Vorbereitung der Unterlagen noch immer der Auftrag zugrunde gelegen, die Bestandsstrecke und die Fehmarnsundbrücke auszubauen. Um den Planfeststellungsbeschluss nicht zu gefährden, habe die DB das Planfeststellungsverfahren mit der Ertüchtigung der Fehmarnsundbrücke begonnen und dabei stets darauf hingewiesen, sie wolle parallel auch den Fehmarnsundtunnel so schnell wie möglich umsetzen, weil selbstverständlich auch die DB kein Interesse an einer Doppelausrüstung hege. Voraussichtlich im Jahr 2027 werde man die Entscheidung treffen müssen und dabei selbstverständlich auch den Sachstand in den anderen Planfeststellungsabschnitten berücksichtigen, da die Realisierung nur im Ganzen erfolgen könne.

Auf die Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz, ob der DB tatsächlich zwei bis drei Jahre ausreichen, um die gesamte Brücke zu elektrifizieren, erinnert sie daran, es bestehe Planrecht. Außerdem zeige sie sich ob der bisherigen Vorbereitungen sehr zuversichtlich. Ein Planfeststellungsbeschluss werde nur noch erlassen, wenn die Lärmvorsorge erfüllt werde. Insofern seien auch für die Elektrifizierung und die Trassierung über die Fehmarnsundbrücke sämtliche rechtlich erforderlichen Lärmvorsorgemaßnahmen hinterlegt.

Abgeordneter Dr. Buchholz verweist auf den Vorbehalt im Planfeststellungsbeschluss für die Beltquerung, wonach Güterverkehr mit 800 Meter langen Zügen nur betrieben werden dürfe, sofern der Lärmschutz der Hinterlandanbindung realisiert sei, mithin der Gemeinden, allerdings nicht der Sundbrücke. – Daraufhin stellt Frau Plambeck klar, auch die Sundbrücke müsse die notwendigen Lärmvorsorgemaßnahmen umsetzen, weil man andernfalls für diesen Planungsabschnitt gar kein Planungsrecht erhalten hätte.

Abgeordneter Knöfler gibt zu bedenken, es könnten sowieso keine 800 Meter langen Güterzüge die Sundbrücke queren, deren Tragfähigkeit dafür nämlich gar nicht ausreiche, sodass sie weiterhin „oben herum fahren“ müssten. In der Folge spreche man für die Region um Großenbrode also lediglich über Personenverkehr während der Ertüchtigung und der Elektrifizierung der Sundbrücke.

Frau Plambeck bestätigt, die Fehmarnsundbrücke könne 835 Meter lange, entsprechend schwere Güterzüge nicht tragen. Ähnlich wie bei Northvolt werde man auch hier über den übergangsweisen Einsatz von Hybridloks nachdenken müssen. Sodann führt sie aus, von den zehn Bauabschnitten verfüge der auf Fehmarn über Baurecht. Die DB beabsichtige, in diesem Jahr die Anträge zu stellen und stehe mit Bad Schwartau in intensiven Gesprächen.

Sie hebt hervor, bei den Regionalverbindungen über den Fehmarnbeltkorridor handele es sich um ein großes europäisches Projekt, das hervorragende positive Effekte auf den Nahverkehr zeitige, weil sich die Fahrzeit zwischen Großenbrode und Lübeck von einer Stunde und 18 Minuten auf 39 Minuten reduziere und von Oldenburg in Holstein nach Lübeck von rund einer Stunde auf 29 Minuten.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten Waldeck führt sie aus, die Höhe der Maut für die Nutzung des Tunnels der Fehmarnbeltquerung werde ausweislich der Website von Femern A/S erst kurz vor der Inbetriebnahme verkündet.

Bäderbahn

Die Frage zur Bäderbahn könne sie nicht beantworten, so Frau Plambeck, weil noch Abstimmungen liefen. In jedem Fall wäre eine mögliche Übertragung der Elemente der Bäderbahn, die man nicht für die Hinterlandanbindung benötige, erst nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke möglich. Selbstverständlich werde die DB bis dahin auf der Bäderbahn wie bisher fahren. Baubedingte vorübergehende Sperrungen könne sie nicht ausschließen wie von September bis Mitte Dezember dieses Jahres zwischen Haffkrug und Neustadt wegen der grundlegenden Erneuerung des Oberbaus sowie wegen des Einsatzes großer Maschinen auch ein bisschen weiter südlich.

Auf die Nachfrage der Abgeordnete Waldeck versichert Frau Plambeck, es käme selbst dann nicht zu einer Verzögerung des Planfeststellungsverfahrens, wenn die Bäderbahn wegen eines Bieters nicht stillgelegt werden könnte.

Stillegelegte Strecken

Auf die Frage 13 nach stillgelegten Strecken führt Frau Plambeck aus, ihre Kolleginnen und Kollegen des Netzes Kiel erarbeiteten gemeinsam mit der NAH.SH und dem Land einen Folgetrassensicherungsvertrag, und zwar ganz besonders über die gegenwärtig nicht in Betrieb befindlichen Strecken. In diesen neuen Infrastrukturentwicklungsvertrag müsste man Entsprechendes aufnehmen.

Abgeordnete Waldeck weist darauf hin, sehr engagierte Vereine zeigten sich bereit, Freischneidungen und Weiteres zu organisieren, was die Frage aufwerfe, ob sie dann rechtlichen Problemen begegneten. – Frau Plambeck bittet darum, die konkrete Strecke und die Maßnahmen zu benennen, um es entsprechend bewerten zu können.

Qualitäts- und Pünktlichkeitsentwicklung bei DB Regio, insbesondere Netz West und Mitte

Zur Frage 14 nach der Qualitäts- und Pünktlichkeitsentwicklung führt Frau Plambeck aus, die Pünktlichkeit insbesondere im Netz Mitte könne nicht zufriedenstellen. Ähnlich wie beim Netz West prüfe die DB mit allen Beteiligten im Lenkungskreis Netz Mitte, wie es sich stabilisieren lasse, um die Pünktlichkeit zu verbessern.

Die Untersuchungen etwa zu der Frage, ob man die Fahrpläne anpassen und Pufferzeiten aufnehmen sollte, liefen noch. Sie erinnert an die guten Erfahrungen mit einer neutralen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung im Zusammenhang mit der Marschbahn im Netz West, über die man auch die theoretisch mögliche Pünktlichkeit vor dem Hintergrund des Betriebskonzepts und der Infrastruktur im Netz Mitte untersuchen könnte.

Große Herausforderungen stellten die Fahrplanabweichungen aufgrund von zahlreichen Baustellen insbesondere um den neuen Altonaer Bahnhof und der Engpass im Knoten Hamburg

dar. Auf der Verbindungsbahn würden große Brückenbaumaßnahmen durchgeführt, derentwegen hin und wieder Sperrungen erforderlich würden.

Staatssekretär von der Heide berichtet, es fänden sehr intensive Abstimmungen hierzu statt, die die Landesregierung selbstverständlich fortsetzen werde.

9. 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 BÜND-
NIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/1917 \(neu\)](#)

(überwiesen am 21. März 2024)

– Verfahrensfragen –

Abgeordnete Nitsch beantragt eine schriftliche Anhörung sowie ein Fachgespräch, um umfassende Stellungnahmen aus der Wirtschaft einzuholen.

Abgeordneter Hein spricht sich dafür aus, zunächst die schriftliche Anhörung abzuwarten.

Einstimmig beschließt der Ausschuss, schriftliche Stellungnahmen zu den Vorlagen einzuholen. Es wird um Benennung der Anzuhörenden bis 21. Mai 2024 gebeten.

10. Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 20/1712](#)

Optimierung von Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[Drucksache 20/1827](#)

(überwiesen am 25. Januar 2024)

hierzu: [Umdrucke 20/2872](#), [20/2941](#), [20/2955](#), [20/2962](#), [20/2967](#),
[20/2971](#), [20/2974](#), [20/2975](#), [20/2976](#), [20/2977](#),
[20/2987](#), [20/3012](#)

Abgeordneter Hein teilt mit, man könne in der Sache abstimmen.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von SPD, FDP und SSW dem Landtag, den Antrag der Fraktion der SPD, [Drucksache 20/1712](#), abzulehnen. Sodann lautet seine einstimmige Empfehlung an den Landtag, den Alternativantrag der Koalitionsfraktionen, [Drucksache 20/1827](#), anzunehmen.

11. Bericht über die Cybersicherheit unserer Infrastruktur

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 20/1584](#)

(überwiesen am 24. Januar 2024 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss zur abschließenden Beratung)

hierzu: [Umdrucke 20/2873](#), [20/2909](#), [20/2937](#), [20/2942](#), [20/2948](#),
[20/2966](#), [20/2969](#), [20/2970](#), [20/2978](#), [20/2979](#),
[20/2980](#), [20/2981](#), [20/2983](#), [20/3011](#)

Der Ausschuss beschließt einstimmig die Durchführung einer mündlichen Anhörung zu der Vorlage. Es wird um Benennung der Anzuhörenden bis 21. Mai 2024 gebeten.

12. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landeskrankenhausgesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 20/1764](#)

(überwiesen am 26. Januar 2024 an den **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss** und den Sozialausschuss)

hierzu: [Umdrucke 20/2735](#), [20/2772](#), [20/2806](#), [20/2839](#), [20/2900](#),
[20/2901](#), [20/2904](#), [20/2905](#), [20/2907](#), [20/2910](#),
[20/2912](#), [20/2957](#)

In Übereinstimmung mit dem mitberatenden Sozialausschuss beschließt der Ausschuss einstimmig, dem Landtag die Annahme des Gesetzentwurfes zu empfehlen.

13. Schleswig-Holstein muss bei Innovationsagentur an Bord bleiben

Dringlichkeitsantrag der Fraktionen von FDP, SPD und SSW
[Drucksache 20/1819](#) (neu) – 2. Fassung

(überwiesen am 26. Januar 2024)

Abgeordneter Dr. Buchholz stellt dar, er halte den Antrag für positiv erledigt. Allerdings habe die Staatssekretärin des Wirtschaftsministeriums erklärt, die Finanzierung der Innovationsagentur müsse nach der zweijährigen Pilotphase mit weiteren Partnern unter anderem aus der Wirtschaft besprochen werden. Insofern wolle er wissen, ob sich die Wirtschaft finanziell beteiligen solle. Dies möge die Landesregierung gegebenenfalls schriftlich im Nachgang darlegen, was Staatssekretär von der Heide zusagt.

Mit Zustimmung der antragstellenden Fraktionen beschließt der Ausschuss einstimmig, dem Landtag zu empfehlen, den Antrag der Fraktionen von FDP, SPD und SSW für erledigt zu erklären.

14. Information/Kenntnisnahme

[Unterrichtung 20/145](#) – Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich

[Unterrichtung 20/148](#) – Bundesratsinitiative „Entschließung des Bundesrates zur Verlängerung der Mobilfunkförderung des Bundes“

[Unterrichtung 20/150](#) – Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Vergabegesetzes Schleswig-Holstein

[Umdruck 20/3003](#) – Zuschrift Regionskontor: Forderungen der Region Sønderjylland-Schleswig zum Erhalt und Ausbau der schienengebundenen Mobilität im deutsch-dänischen Grenzland

[Umdruck 20/3036](#) – Schreiben des Wirtschaftsministers zum Besuch des DB-Regio-Vorstands am 23. Mai 2024 bezüglich SPNV-Qualität und Maßnahmen/Qualitätsoffensive in Schleswig-Holstein

[Umdruck 20/3043](#) – Förderung von Gewerbezentren (Technologie- und Gründerzentren)

[Umdruck 20/3137](#) – Sachstand der Fähren Missunde II und III

vertraulicher [Umdruck 20/3138](#) – Sachstand der Fähren Missunde II und III

[Umdruck 20/3077](#) – Bürgerschaftsprogramm Wärmenetze

[Umdruck 20/3119](#) – Mehr Akzeptanz durch Preistransparenz in der Fernwärme

Staatssekretär von der Heide teilt mit Verweis auf [Umdruck 20/3197](#) mit, die Vergabeunterlagen zu MWS IV könnten nun eingesehen werden, woraufhin Abgeordneter Dr. Buchholz die Frist bis zum 15. Mai 2024 moniert. Staatssekretär von der Heide sagt zu, die Vergabeunterlagen könnten auch danach noch eingesehen werden.

Abgeordnete Nitsch greift die Antwort der Landesregierung auf ihre Kleine Anfrage „Verlängerung der Züge des RE 7 über Tinglev hinaus in Richtung Fredericia“ auf, [Drucksache 20/2057](#), und bedauert, dass diese Option keinen Eingang in das Vergabeverfahren finde, die das Land aber trotzdem weiter verfolgen möge, um die Anbindung nach Dänemark zu verbessern. Über

die bessere Anbindung an den skandinavischen Fernverkehr hinaus gehe es dabei auch um die Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs.

Staatssekretär von der Heide betont, die Landesregierung bleibe keinesfalls untätig und plane, den RE 7 alle zwei Stunden von Flensburg nach Tinglev fahren zu lassen. Die Anbindung von Fredericia müsse noch intensiver mit der dänischen Seite besprochen werden.

Herr Schulze, Bereichsleiter Betrieb bei der NAH.SH, ergänzt, vornehmlich handele es sich um eine dänische Angelegenheit, die nach seiner Wahrnehmung bislang noch nicht in die dortigen Konzepte passe, weil auf dänischer Seite bereits eine Verbindung nach Fredericia im Stundentakt bestehe. Der Vergabevertrag sehe die Option vor, Entsprechendes später noch mit dem Bieter zu verhandeln.

Der Vorsitzende kündigt an, das Thema „Mehr Akzeptanz durch Preistransparenz in der Fernwärme“, [Umdruck 20/3119](#), aufgrund eines von der FDP angemeldeten Beratungsbedarfs voraussichtlich in der Juni-Sitzung auf die Tagesordnung zu nehmen.

Im Übrigen nimmt der Ausschuss die oben aufgeführten Umdrucke sowie den [Umdruck 20/3197](#) (SPNV-Vergabeverfahren Netze Mitte und Süd-West) zur Kenntnis.

15. Verschiedenes

Termine

- Die Ausschussmitglieder beschließen eine Sondersitzung am 23. Mai 2024, im Anschluss an die Vormittagssitzung des Landtags, um Anregung des Wirtschaftsministers, [Umdruck 20/3036](#), den Vorstand der DB Regio in den Ausschuss einzuladen.
- Die Juni-Sitzung wird auf den 5. Juni 2024, 10 Uhr, vorverlegt.
- Auf Einladung der NordBau und nach Verweis des Vorsitzenden auf die Lage der Bauwirtschaft, kommen die Ausschussmitglieder überein, am 4. September 2024 wieder am Rande der Baufachmesse auswärtig in Neumünster zu tagen. – Abgeordnete Waldeck regt an, zukünftig auch einmal auf anderen Messen zu tagen.

Beratung des Integrations- und Zuwanderungsberichts

Der Ausschuss bittet den federführenden Innen- und Rechtsausschuss um nachrichtliche Einladung zu dem geplanten Fachgespräch zu [Drucksache 20/1452](#).

Berichterstattung zur Northvolt-Ansiedlung

Abgeordneter Dr. Buchholz erinnert daran, die Landesregierung möge regelmäßig – nächstens in der Juni-Sitzung – zur Ansiedlung der Batteriezellfabrik bei Heide und den Auswirkungen für die Region berichten. – Der Vorsitzende teilt mit, es sei bereits mit der Staatskanzlei abgestimmt, dass der Bericht in der Juni-Sitzung erfolgen werde.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 13:35 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin