



Alternativantrag

der Fraktion der FDP

zu „Für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht“ (Drs. 20/1480)

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vor Grundsatzentscheidung

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag Schleswig-Holstein stellt fest, dass eine Reaktivierung der Schienenverbindung zwischen Geesthacht und Hamburg-Bergedorf bzw. dem bestehenden Hamburger S-Bahn-System nur dann auf Dauer tragfähig wäre, wenn eine „Eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung“ (EBWU) zum Ergebnis eines positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses kommt, damit ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen der Maßnahme bestünde. Gleichzeitig ist dieses positive Kosten-Nutzen-Verhältnis Voraussetzung für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes und nur bei Erfüllung dieser Voraussetzung für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein umsetzbar.

Bevor deshalb kostspielige Grundlagen- und Vorplanungen eingeleitet werden und eine Finanzierung der Planung durch die beteiligten Länder sichergestellt wird, ist zunächst auf der Basis der Machbarkeitsstudie der NAH.SH aus dem Jahr 2020 eine ergänzende Überprüfung und Verkehrsflussuntersuchung durch die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein zu beauftragen, die zur finalen Klärung der Frage führt, wie die höhengleichen Bahnübergänge Weidenbaumweg/Sander Damm, Vierlandenstraße und Curslacker Heerweg ersetzt oder verändert werden müssen und welche Kosten dadurch entstehen würden. Auf der Basis dieser Kosten und der Machbarkeitsstudie der NAH.SH aus dem Jahr 2020 ist dann – unter Anpassung der damaligen Kalkulationen an heutige Preisniveaus – eine „Eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung“ (EBWU) als Grundlage für die Entscheidung über eine Reaktivierung der Strecke zu beauftragen.

Begründung:

Die sparsame Verwendung von Steuergeldern muss dazu zwingen, eine Grundsatzentscheidung zur Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Geesthacht und Hamburg-Bergedorf bzw. dem Hamburger S-Bahn-Netz erst dann zu treffen, wenn der gesamtwirtschaftliche Nutzen der Maßnahme nachgewiesen werden kann. Aufgrund früherer Untersuchungen ist deshalb die Einbindung der Strecke in das Hamburger S-Bahn-Netz bei Nettelnburg bereits verworfen worden. Auch die Kostenüberlegungen nach Vorlage der Machbarkeitsstudie der NAH.SH im Jahr 2020 machten bereits deutlich, dass ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor bei Anbindung mit einer Umsteigerelation in Hamburg-Bergedorf kaum realistisch erschien, soweit eine Veränderung der höhengleichen Bahnübergänge auf dem Hamburger Stadtgebiet notwendig erscheint. Deshalb ist dies vorrangig zu prüfen und zu bewerten.

Dr. Bernd Buchholz
und Fraktion