



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Martin Habersaat (SPD)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Verzögerungen bei der Vorplanung des Bahnanschlusses für Geesthacht

Vorbemerkung des Fragestellers:

Am 9. Juli berichtete die Lauenburgische Landeszeitung von einem Besuch von Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen am alten Geesthachter Bahnhof. Im Bericht heißt es u. a., dass sein Ministerium in Sachen Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht–Hamburg auf eine Unterschrift aus Hamburg unter die Ländervereinbarung zur Vorplanung der Reaktivierung warte. Solange diese nicht vorliege, könne auch die Vorplanung nicht beginnen.¹

1. Ist der Landesregierung bekannt, warum Hamburg die Ländervereinbarung bislang nicht unterzeichnet hat?

Antwort:

¹ Vgl. <https://www.abendblatt.de/schleswig-holstein/kreis-lauenburg/article412520623/claus-ruhe-madsen-besucht-geesthachter-bahnhof.html>

Nach hiesigem Verständnis ist das Projekt aus Sicht Hamburgs Gegenstand der laufenden Abstimmungen zu mehreren gemeinsamen Verkehrsprojekten der beteiligten Länder, u.a. der S-Bahn Digitalisierung. Inhaltliche Bedenken zur Ländervereinbarung Bergedorf-Geesthacht wurden bislang nicht mitgeteilt.

2. Über Minister Madsen heißt es im Artikel: „Er zeigt sich optimistisch, dass zwischen den beiden Ländern eine Lösung gefunden wird. Man bewege sich aufeinander zu. So sollte sich das nördlichste Bundesland beispielsweise mit 18 Millionen Euro an der Modernisierung der S-Bahn beteiligen.“ Inwiefern kommen sich beide Länder dabei entgegen?

Antwort:

Grundsätzlich stehen die Länder bei einer Vielzahl gemeinsamer Themen im Bereich Schiene in einem konstruktiven Austausch und arbeiten eng zusammen. Diskutiert wird u. a. die Finanzierung der Digitalisierung aller S-Bahn-Fahrzeuge. Schleswig-Holstein hat grundsätzlich zugestimmt, sich an den Kosten zu beteiligen. Der genaue Kostenschlüssel befindet sich noch in Abstimmung.

3. Was ist mit der „Modernisierung der S-Bahn“ gemeint und mit welchem Anteil beteiligt sich Schleswig-Holstein daran bzw. soll sich Schleswig-Holstein daran beteiligen?

Antwort:

Mit der Modernisierung der S-Bahn scheint im genannten Zeitungsartikel die Digitalisierung der S-Bahn-Fahrzeuge gemeint zu sein. Die fahrzeugseitige Digitalisierung umfasst insbesondere die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungssystem (European Train Control System – ETCS) sowie dem automatischen Zugsteuerungssystem ATO (Automatic Train Operation). Die Digitalisierung soll dazu beitragen, mehr Kapazität, eine bessere Qualität und eine betrieblich und energetisch höhere Effizienz des Bahnbetriebs zu ermöglichen.

Bislang hat das Land Schleswig-Holstein 18 Mio. Euro für die Digitalisierung der S-Bahn aus den Mitteln des Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetzes (LuKIFG) eingeplant.

4. Welche Kosten entstehen durch die Digitalisierung der S-Bahn-Fahrzeuge und wie hoch wäre der Anteil Schleswig-Holsteins, wenn es sich an dieser Digitalisierung beteiligte?

Antwort:

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) rechnet mit Gesamtkosten in Höhe von 285 Mio. Euro (Preisstand 2026) für die Digitalisierung von 169 Fahrzeugen (Baureihen 474 und 490) sowie für Maßnahmen zur Lebensdauerverlängerung von 87 Fahrzeugen der Baureihe 474. Die FHH rechnet mit einer Bundesförderung für die Digitalisierung der Fahrzeuge. Die endgültigen Kostenanteile der beiden Länder sind daher noch nicht abschließend bestimmt.

Die Maßnahmen zur Lebensdauerverlängerung sind erforderlich, um die Baureihe 474 bis zum Ende des Jahres 2037 weiterhin einsetzen zu können. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus der optionalen Verlängerung des Verkehrsvertrags um vier Jahre bis zum Fahrplanwechsel Ende 2037 und schafft zugleich den erforderlichen zeitlichen Vorlauf für die Beschaffung und Inbetriebnahme einer neuen Fahrzeuggeneration für das S-Bahn Netz.

5. Was hindert Schleswig-Holstein daran, die Vorplanung für die Bahnreaktivierung sofort zu beauftragen, im Vertrauen auf eine spätere Einigung mit Hamburg, und wie hoch wäre das finanzielle Risiko, wenn Hamburg sich nachträglich nicht an diesem Planungsschritt beteiligte?

Antwort:

Eine Beauftragung ausschließlich durch Schleswig-Holstein ist aus hiesiger Sicht nicht sachgerecht. Das Vorhaben ist als gemeinsames Projekt beider Länder angelegt und soll daher gemeinsam beauftragt und begleitet werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass wesentliche Abschnitte wie z.B. die Verbindungskurve Sander Damm und der Innovationspark Hamburg

auf Hamburger Gebiet liegen (zu den wirtschaftlichen Details vgl. vertraulicher Umdruck 20/4464).

6. Minister Madsen fordert eine Kostenteilung nach Fahrgastzahlen und nicht nach Streckenkilometern. Inwiefern ist es üblich, die Gesamtkosten eines Projekts nach den auf die Länder entfallenden Streckenanteilen aufzuteilen, und inwieweit gibt es Präzedenzfälle für eine Aufteilung nach Fahrgastzahlen?

Antwort:

Bei gemeinsamen Infrastrukturvorhaben der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein werden jeweils projektbezogene Finanzierungsaufteilungen vereinbart, bei denen es bisher üblich ist, eine Kostenaufteilung nach Streckenkilometern vorzunehmen. Dieses Vorgehen ist gemäß der Ländervereinbarung, die Schleswig-Holstein im Februar 2025 gezeichnet hat, auch für die Beauftragung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) für den Ausbau Bergedorf-Geesthacht vorgesehen. Für die weiteren Leistungsphasen ist noch kein Finanzierungsschlüssel vereinbart.

Ein Infrastrukturvorhaben, bei dem eine Kostenaufteilung nach Fahrgastzahlen erfolgt, wäre eine Innovation analog zur in Verkehrsverbünden üblichen Erlösverteilung.

7. Die Fahrgastzahlen wären zunächst nur prognostizierbar. Auf welcher Grundlage beruht die Prognose der Landesregierung und inwiefern werden dabei Personenkilometer berücksichtigt?

Antwort:

Es gibt derzeit keine Überlegungen die Infrastrukturkosten (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) über den Schlüssel Personenkilometer aufzuteilen. Die Finanzierung der folgenden Projektphasen wurde zwischen den Ländern noch nicht weiter erörtert. Daher gibt es noch keine belastbare Prognose.

8. Die Verteilung der Streckenkilometer beläuft sich laut Artikel auf 8/14 (Schleswig-Holstein) zu 6/14 (Hamburg). Welche Kostenverteilung erwartet die Landesregierung bei einer Aufteilung nach Fahrgastzahlen bzw. Personenkilometern?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 7.