



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Beate Raudies (SPD)

und Antwort

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

Neues Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der Ausbaustrecke Elmshorn-Pinneberg

Vorbemerkung der Fragestellerin:

In der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 19. August 2026 informierte Verkehrsminister Madsen darüber, dass ein neues Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der verschiedenen im Rahmen des Variantenentscheidungsprozesses diskutierten Ausbauvarianten für die Strecke Elmshorn–Pinneberg in Auftrag gegeben worden sei.¹

1. Wer hat das Gutachten konkret in Auftrag gegeben und wer ist mit der Erstellung des Gutachtens beauftragt worden?

Antwort:

Das Gutachten ist von der NAH.SH an die Firma Intraplan Consult GmbH vergeben worden.

¹ Vgl. https://www.landtag.ltsh.de/export/sites/ltsh/infothek/wahl20/aussch/wirtschaft/bericht/2026/20-089_08-26.pdf

2. Wann wurde das Gutachten konkret in Auftrag gegeben und welches Auftragsvolumen bzw. welche Kosten sind damit verbunden?

Antwort:

Das Gutachten wurde am 23.01.2026 in Auftrag gegeben. Der Auftragswert liegt bei knapp 94 T Euro.

3. Welche konkreten Fragestellungen und Untersuchungsgegenstände umfasst das Gutachten?

Antwort:

Der beschriebene Leistungsumfang für das Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der Ausbaustrecke Elmshorn-Pinneberg lautete:

Da der Streckenausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn ein wesentlicher Zwischenschritt im gesamten Knoten Hamburg darstellt, soll bereits zu Beginn der Vorplanung geprüft werden, inwiefern die beiden Varianten voraussichtlich wirtschaftlich tragfähig sind – als Teil der Gesamtmaßnahme. Die Beauftragung zielt auf eine grobe NKU ab, die als Entscheidungshilfe dient, ob und wie die Vorplanung angepasst oder vertieft werden sollte.

Die zu erbringende Leistung umfasst folgende Schritte:

AP 1 Datenerfassung und -aufbereitung

- Sichtung und Auswertung der vorliegenden Unterlagen zum Abschnitt Pinneberg – Elmshorn (einschließlich Endbericht EBWU, Betriebskonzepte, Infrastrukturpläne etc.)
- Definieren des Ohne-Falls sowie der Planfälle

AP 2 Analyse des zu erwartenden Nutzens

- Ermittlung der Nutzenkomponenten gemäß Bewertungsrichtlinie (z.B. Reisezeitgewinne, Nachfrageprognose, Betriebskostensparnisse, Resilienz, Umweltwirkungen, Unfallkosten) für alle Varianten (Grundsätze der Standardisierten Bewertung (nach BMDV, aktuelle Version))
- Überschlägige Ermittlung der Betriebskosten für alle Varianten

AP 3 Berechnung der Grenzwerte der Investitionskosten

Herleitung der maximalen Investitionskosten je Variante, die für ein $NKV \geq 1,0$ nicht überschritten werden dürfen.

- Grenzkosten Richtungsbetrieb
Berechnung der Grenzkosten der in Kapitel 2 skizzierten Variante A (Regionalverkehr 15-Minuten-Takt)
- Grenzkosten Linienbetrieb
Berechnung der Grenzkosten der in Kapitel 2 skizzierten Variante B (S-Bahn 10-Minuten-Takt)
- Grenzkosten Richtungsbetrieb nach Umbau Knoten Hamburg Berechnung der Grenzkosten für den Umbau der Variante B zur Fernbahn, wenn die einzelnen Maßnahmen des Knoten Hamburg umgesetzt sind und die Gesamtmaßnahme Knoten Hamburg umgesetzt ist. Dabei müsste das Betriebskonzept der Variante B dann als Ohne-Fall angesehen werden, da es sich um eine neue GVFG-Maßnahme handelt.

Folgende Fragen soll die Grenzkostenberechnung beantworten:

- Wie hoch dürfen die Investitionskosten sein, dass ein positiver NKV bei Umsetzung der Variante A entsteht?
- Wie hoch dürfen die Investitionskosten sein, dass ein positiver NKV bei Umsetzung der Variante B entsteht?
- Wie hoch dürfen die Investitionskosten für den Umbau von Variante B zu Zielzustand sein, dass ein positiver NKV bei Umsetzung des Zielzustands entsteht?

AP 4 Ergebnisaufbereitung

Erstellung eines klar strukturierten Ergebnisberichts (als .pdf) mit Darstellung der Wirtschaftlichkeit der Varianten inkl. Tabellen, Grafiken etc.

Tabellen mit Kosten- und Nutzenberechnungen (als Excel-Datei)

Aufbereitung einer Kurzpräsentation der wichtigsten Ergebnisse für Stakeholder

Empfehlungen zur Berücksichtigung der Ergebnisse in der weiteren Vorplanung

4. Welche konkreten Grundlagen und Daten werden dem Gutachten zugrunde gelegt und inwiefern unterscheidet sich die aktuelle Untersuchung von bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bzw. Bewertungen der Ausbauvarianten?

Antwort:

Als wesentliche Grundlage diente die Eisenbahnwissenschaftliche Untersuchung (EBWU) der DB. Eine spezielle Grenzkostenbetrachtung gab es bisher für dieses Projekt noch nicht. Sie war nun notwendig, da die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) zwei mögliche Ausbauvarianten als Ergebnis hatte.

5. Wann ist mit dem Abschluss des Gutachtens und der Vorlage der Ergebnisse zu rechnen?

Antwort:

Der endgültige Abschlussbericht wird voraussichtlich im Oktober 2026 vorliegen.

6. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse darüber vor, dass bei einer oder mehreren der derzeit diskutierten Ausbauvarianten Zweifel an deren Wirtschaftlichkeit bestehen? Wenn ja, welche Zweifel bestehen konkret und auf welchen Erkenntnissen oder Berechnungen beruhen diese?

Antwort:

Im Entwurf des Abschlussberichtes gibt es zwischen den beiden Varianten im Ergebnis erhebliche Unterschiede. Daher werden gerade zusammen mit dem Gutachter die Ergebnisse nochmals näher betrachtet.

7. Welche Auswirkungen hat die Beauftragung des neuen Gutachtens auf den bisherigen Zeitplan für den Variantenentscheidungsprozess und die weiteren Planungsschritte zum Ausbau der Strecke Elmshorn–Pinneberg?

Antwort:

Das Intraplan-Gutachten lief zeitlich parallel zu den anderen Untersuchungen, die notwendig waren, um zu einer Variantenentscheidung zu kommen. Insofern war es im bisherigen Zeitplan bereits berücksichtigt.

8. Beabsichtigt die Landesregierung, die Ergebnisse des Gutachtens dem Landtag bzw. dem zuständigen Ausschuss vollständig zur Verfügung zu stellen?

Antwort:

Der Landtag wird über die Ergebnisse des Gutachtens informiert werden.