

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 7128 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Clausen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/928

Vorsitzenden des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Lars Harms, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

nachrichtlich:

Frau Präsidentin des
Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24103 Kiel

gesehen
und weitergeleitet
Kiel, den 23.02.2023



über das
Finanzministerium des
Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

10. Februar 2023

Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Pinneberg und Elmshorn

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

eine der wichtigsten und meistbefahrenen Bahnstrecken in Schleswig-Holstein liegt zwischen Pinneberg und Elmshorn. Im Einzugsbereich Hamburgs hat die Strecke eine besonders große Bedeutung für Pendlerinnen und Pendler. So haben sich zwischen Elmshorn und Hamburg in den vergangenen Jahren die Nutzerzahlen verdreifacht.

Doch auch für die Verbindungen Hamburg – Kiel bzw. – Flensburg, Hamburg – Westerland sowie für den Fern- und Güterverkehr nach Dänemark hat der Streckenabschnitt eine hohe Bedeutung.

Steigende Fahrgastzahlen erfordern deutschlandweit einen Ausbau der Infrastruktur – dies betrifft auch den Streckenabschnitt Pinneberg – Elmshorn. Hinzu kommt, dass es bei Streckenunterbrechungen, etwa durch Störungen an der Infrastruktur oder Unfälle, keine elektrifizierte Ausweichstrecke gibt.

Allerdings wurde mit der Entscheidung zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung der Ausbau dieses Streckenabschnittes aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gestrichen. Die Erweiterung der Streckenkapazität wird seitdem in erster Linie als Nahverkehrsprojekt gesehen. Der Ausbau dieser zweigleisigen Strecke hat daher im Landesweiten Nahverkehrsplan die höchste Prioritätsstufe.

Zunächst beauftragte die NAH.SH die DB Netz AG und das Ingenieurbüro SMA mit dem Entwurf einer ersten Variante, die eine deutliche Verbesserung des Angebotes erlaubt. Dazu sollten nördlich von Pinneberg je nach Abschnitt ein bzw. zwei zusätzliche Gleise ausschließlich für die S-Bahn verlegt werden. Mit diesem Szenario könnten neben dem Fern- und Regionalverkehr separate S-Bahnen im 20-Minutentakt über Hamburg-Altona und den City-Tunnel in die Hamburger Innenstadt geleitet werden.

Durch die Herstellung einer separaten S-Bahn-Infrastruktur entstehen zwar deutliche Kapazitätswachse zwischen Elmshorn und Pinneberg. Die weiterhin bestehenden Fernbahngleise werden jedoch kaum entlastet. Daher wurden noch weitere Varianten untersucht:

S-Bahn auf Fernbahngleisen

Grundsätzlich bietet eine gemischte Nutzung der vier Fernbahngleise mit S-Bahnen, Regionalbahnen, Fern- und Güterverkehr eine interessante Kombination von Fahrtmöglichkeiten bei gleichzeitig deutlichem Kapazitätsaufwuchs. Gleichzeitig ermöglicht die Einbindung in das Hamburger S-Bahn-System Umsteigemöglichkeiten in Eidelstedt und Stellingen und die Fahrt in den Hamburger City-Tunnel.

Problematisch ist allerdings der Betrieb von S-Bahn-Zügen (Einstiegshöhe von 96 cm) auf Fernbahngleisen, da dort nur Bahnsteighöhen von 76 cm realisiert werden können. Kritisch betrachtet werden muss auch das Thema eines möglichen Verspätungseintrages in das Hamburger S-Bahn-System, da sich die S-Bahnzüge mit vielen anderen Zügen die Gleise zwischen Elmshorn und Pinneberg teilen würden.

Regionalverkehr auf vier Fernbahngleisen (ohne S-Bahn)

Vorteilhaft an dieser Variante ist, dass kein Überwerfungsbauwerk und keine Systemwechselstelle notwendig sind. Durch die deutlich gleichmäßigere Reisegeschwindigkeit der Züge schneidet die Variante bei der Kapazitätsbetrachtung am besten ab.

Verkehrlich können jedoch keine Übergänge zur S 21 (zukünftig S 5) in Eidelstedt hergestellt werden; ebenso wäre ein Übergang in Stellingen (U5) nur durch den Bau eines weiteren viergleisigen Abschnitts inkl. Regionalbahnhof möglich. Die Weiterführung über Hamburg Altona-Nord hinaus in den City-Tunnel ist mit Regionalzügen leider auch nicht möglich. Bis zur Fertigstellung des Verbindungsbahntentlastungstunnels und der Erweiterung des Knotens Hamburg Hbf müssten daher alle zusätzlichen Regionalzüge in Altona-Nord enden. Eine bessere Anbindung der eigentlichen Innenstadt Hamburgs ist damit bei dieser Variante erst nach Fertigstellung zusätzlicher Infrastruktur möglich.

Die NAH.SH ist derzeit dabei, einen umfassenden Vergleich der drei Varianten zu erstellen. Dieser Variantenvergleich bietet dann eine gute Grundlage für die vertiefte Befassung die letztendlich in eine politische Entscheidung münden soll.

Um nicht weitere wertvolle Zeit zu verlieren, möchte ich schon jetzt mit der DB Netz AG eine Vereinbarung für die Durchführung und Finanzierung der Planung der Leistungsphasen 1 bis 2 sowie anteilig auch Leistungen der Leistungsphase 3 nach HOAI für diese Infrastrukturmaßnahme abschließen.

Mit der Planungsvereinbarung ist noch keine Vorfestlegung auf eine Variante verbunden. Es werden lediglich erste Planungsleistungen vereinbart, die unabhängig von der Variantenentscheidung durchgeführt werden müssen. Ziel ist es, dass die DB Netz AG bereits Anfang 2023 mit ersten konkreten Planungen beginnen sollte.

Die Kosten der Planung betragen nach heutigen Einschätzungen der DB Netz AG in den nächsten 3 Jahren (2023 bis 2025) 16,9 Mio. € und sollen aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden.

Ich bitte daher den Wirtschaftsausschuss, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen. Das Einvernehmen mit dem Finanzministerium ist hergestellt. Ich bitte den Finanzausschuss, die nach § 23 Absatz 5, Satz 2 Haushaltsgesetz 2022 erforderlichen Einwilligungen zu erteilen und dazu folgenden Beschluss zu fassen:

„Vor dem Hintergrund des im Landesweiten Nahverkehrsplans mit höchster Prioritätsstufe festgelegten Ausbaus der Bahnstrecke Pinneberg - Elmshorn ermächtigt der Finanzausschuss den Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit und Technologie und Tourismus und die NAH.SH GmbH mit der DB Netz AG einen entsprechenden Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 3 nach HOAI für diese Maßnahme abzuschließen.“

Gemäß den Regelungen des Finanzministeriums zur vorläufigen Haushaltsführung 2023 und gemäß § 33 Haushaltsgesetz 2022 gelten die Ermächtigungen des Haushaltsgesetzes bis zum Inkrafttreten des Haushaltsgesetzes für das folgende Haushaltsjahr weiter, somit auch § 23 Absatz 5, Satz 2 Haushaltsgesetz 2022.

Mit freundlichen Grüßen



Claus Ruhe Madsen