

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus | Düsternbrooker Weg 94 | 24105 Kiel

Vorsitzenden des
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Minister

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/5454

—
28. Oktober 2025

**Aufträge im Nachgang zur 67. Sitzung des WID am 08.10.2025 – Übersendung der
Sprechzettel zu TOP 1 und TOP 2**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

wie in der 67. Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses am 08.10.2025
vereinbart, übersende ich Ihnen anbei meine Eingangsstatements zu den
Tagesordnungspunkten 1 und 2 zur Kenntnis. Der Ausschuss hatte um Übermittlung der
Sprechzettel gebeten.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Claus Ruhe Madsen

Anlagen
Sprechzettel zu TOP 1 und TOP 2

**Bericht/Eingangsstatement
VII StV
im Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am
08.10.2025**

TOP „Planungsstand und Zeitplanung für den Ausbau der Strecke Elmshorn–Pinneberg“

Sehr geehrter Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren

Die Bahnstrecke Hamburg-Elmshorn stellt derzeit einen Engpass im Eisenbahnknoten Hamburg dar. In den letzten Jahren ist die Betriebsqualität der dort verkehrenden RE- und RB-Linien stark beeinträchtigt. SH und FHH streben eine möglichst zeitnahe Umsetzung von Verbesserungen der Betriebsqualität an. Geplant ist daher, der Bau von zwei zusätzlichen Fernbahngleisen. Diese können in allen Varianten sowohl von S-Bahnen mit Oberleitung als auch von herkömmlichen Zügen genutzt werden.

Die Länder gehen nicht davon aus, dass in Hamburg der Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) und der Ausbau der nördlichen Güterumgehungsbahn (nGUB) in absehbarer Zeit fertiggestellt sein werden.

Damit können zusätzliche Züge weder über die nGUB noch über die Verbindungsbahn verkehren. Alle zusätzlichen Regionalbahnen (RB) müssten vielmehr im neuen Bahnhof Hamburg-Altona enden.

Daher gibt es für die 1. Ausbaustufe, die vermutlich über einen längeren Zeitraum (ca. 20 – 30 Jahre) Bestand haben wird, zwei Varianten, die in einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) von der DB untersucht wurden:

1. Variante S-Bahn: Verlängerung der S-Bahn von Pinneberg bis Elmshorn
2. Variante Regionalbahn: Einsatz von zusätzlichen Regionalbahnen bis Hamburg-Altona

Die DB hatte beiden Ländern den finalen Entwurf der EBWU vorgelegt. Wir hatten im Juli 2025 diese Ergebnisse gemeinsam hier im Ausschuss diskutiert.

Weitere Vorgehensweise

Um eine endgültige Entscheidung für eine Variante zu treffen, müssen aus Sicht des MWVATT noch weitere Untersuchungen erfolgen.

Dazu müsste u.a. der Kostenunterschied der beiden Varianten ermittelt werden und gleichzeitig untersucht werden, mit welcher Variante mehr Fahrgäste gewonnen werden können.

Für eine fundierte Bewertung der S-Bahn-Variante ist zu prüfen, inwiefern diese mit den laufenden Planungen zum Bahnhofsumbau in Elmshorn vereinbar ist. Ggf. wären planerische Anpassungen erforderlich.

Gleichzeitig muss zur Einhaltung des Zeitplans mit der Erstellung der verkehrlichen Aufgabenstellung begonnen werden.

Zu diesen Betrachtungen stehen die Deutsche Bahn und Länder weiterhin in Abstimmung.

**Eingangsstatement
von VII StV
im Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am
8.10.2025**

TOP 2: „Planung der Hinterlandanbindung und den damit zusammenhängenden Folgen für die Region“

Begrüßung

- Mit Bekanntmachung des Eisenbahn-Bundesamtes am 21. Juli 2025 über die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zur Fehmarnsundquerung wurde eine Bauzeit von 6,5 Jahren genannt.
- Damit ist klar, dass eine Fertigstellung der Schienenanbindung für die Fehmarnbeltquerung in 2029 nicht realistisch ist.
- Da für eine erfolgreiche Anbindung nicht nur die Zeitschiene der FSQ wichtig ist, sondern auch andere Planfeststellungsabschnitte mit betrachtet werden müssen, bin ich dankbar, dass Frau Plambeck heute mit dabei ist, um zum Sachstand zu berichten und auf Fragen einzugehen.
- Ich möchte die Gelegenheit jedoch nutzen, um die Planung der Neuen Fehmarnsundquerung als eine außergewöhnlich aufwendige aber auch spannende

Aufgabe noch einmal vor Augen zu führen und bislang erreichte Meilensteine zu würdigen.

- Es handelt sich um ein anspruchsvolles Projekt, da es um komplexe Sachverhalte und ein umfangreiches Verfahren mit noch zusätzlichen speziellen Aspekten geht:
 - Wir haben zwei Vorhabenträger mit der DB InfraGo und der Auftragsverwaltung SH, die die DEGES beauftragt hat
Beim Allianzmodell betritt zumindest die Straßenseite absolutes Neuland. Dies erfordert u.a. auch im Abstimmungsprozess mit dem Bundesverkehrsministerium neue Wege.
 - Unterschiedliche Richtlinien, Verfahren insbesondere im Hinblick auf Entwurfs- und Finanzierungsfreigaben müssen berücksichtigt werden und am Ende kann es aber nur ein Bauwerk geben. D.h. der Abstimmungsbedarf ist nicht gering.
 - Es handelt sich um einen ökologisch sensiblen Raum, d.h. es bedarf einer großen Anstrengung, gerichtsfeste Unterlagen zu erstellen.
 - Es sind viele Personalkapazitäten im Einsatz – und zwar auf Auftraggeber- und Auftragnehmerseite -, um Planfeststellungsverfahren und Allianzmodell parallel zum Laufen zu bringen – **zwei wichtige Meilensteine erreicht:** Planfeststellungsverfahren läuft und Zustimmung zu den 7 Vergabepaketen für das Allianzmodell sollen noch im November 2025 erfolgen. Im Ergebnis muss festgestellt werden, dass die aufwändigen Schritte (z. B. Marktinformation, Marktdialog) bis zur Vorlage von Angeboten für die 7 Vergabepakete erforderlich sind und erfolgreich

vorbereitet wurden. Das war für alle eine Kraftanstrengung. Daher möchte ich an dieser Stelle allen Beteiligten für ihr Engagement danken.

- Zeitdruck hat es von Anfang an gegeben, da die Entscheidung für eine neue Sundquerung ca. 8 Jahre später erfolgte als der Staatsvertrag in 2008 geschlossen wurde.
- Klar ist nun auch, dass mit einer Bauzeit von über sechs Jahren für die Fehmarnsundquerung das angepeilte Ziel 2029 nicht erreicht werden kann. Neben der Fehmarnsundquerung ist aber auch ein anderer Bauabschnitt (Bad Schwartau) noch zeitlich sehr kritisch.
- Daher ist es wichtig, dass sich Deutschland und Dänemark verständigen.
- Das Bundesverkehrsministerium und das dänische Verkehrsministerium stehen hierzu im Austausch, um sich zur Terminschiene auszutauschen (10.10. erfolgt Telefonat)