Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

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

Minister

Vorsitzenden des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Christian Dirschauer, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/7648

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

nachrichtlich:
Frau Präsidentin des
Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein
Dr. Silke Torp
Berliner Straße 2
24103 Kiel

22. Oktober 2026

Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen (Lph) 1 bis 2 und anteilig 3 nach HOAI für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Pinneberg - Elmshorn

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

in seiner 89. Sitzung am 19. August 2026 hatte sich der Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss mit dem aktuellen Stand der Planungen zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Pinneberg-Elmshorn beschäftigt (vgl. Umdruck 20/7013).
Ich hatte angekündigt, dass die Landesregierung hierzu im Herbst eine Entscheidung treffen werde. Das ist inzwischen geschehen und im Rahmen einer Anhörung mit Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerinitiative „Starke Schiene“ sowie Kommunal- und Landespolitikern am 13. Oktober 2026 in Tornesch auch erörtert und öffentlich mitgeteilt worden.

Das Ergebnis im Kern: Das Land beabsichtigt in die Vorplanungen für eine S-Bahn-Variante für die beiden zusätzlichen Gleise einzusteigen.
Die Untersuchung der Firma Intraplan kommt eindeutig zu dem Ergebnis, dass die vom Land und der Region gewünschte Regionalbahn-Variante nicht förderfähig und damit finanziell nicht realisierbar ist. Eine Regionalbahn-Variante für das dritte und vierte Gleis weist Gesamtkosten von knapp über einer Milliarde Euro auf und kommt zu einem Nutzen-Kosten-Quotient von unter 1,0 auf. Die S-Bahn-Variante ist zwar etwas teurer, weist hingegen einen Nutzen-Kosten-Quotient von ca. 1,0 auf und ermöglicht künftig einen Zehn-Minuten-Takt nach Hamburg, und zwar parallel zu den weiterhin bestehenden halbstündigen Regionalbahnverbindungen von und nach Hamburg.

Im Einzelnen: In der so genannten Tragfähigkeitsuntersuchung hatte Intraplan berechnet, wie hoch die Baukosten der Maßnahme insgesamt sein dürfen, um noch einen Nutzen-Kosten-Quotienten von mindestens 1,0 zu erreichen. Bei der Umsetzung der Regional-Bahn-Variante dürfen dies maximal 122 Millionen Euro sein, bei der S-Bahn-Variante dagegen zwischen 994 Millionen 1,25 Milliarden Euro.

Gleichzeitig hat die DB InfraGO eine neue Kostenschätzung für das Projekt anhand eines Vergleichs mit den Baukosten im Planfeststellungsabschnitt 2 der „S4 Ost (Hamburg-Bad Oldesloe)“ vorgenommen. Ergebnis: Bei der Realisierung der Regionalbahn-Variante liegen die Kosten bei ca. 1,091 Milliarden Euro (inklusive. einem Risikozuschlag von 30%), bei der Realisierung der S-Bahn-Variante betragen die Baukosten ca. 1,17 Milliarden Euro (ebenfalls inklusive Risikozuschlag). Die höheren Kosten der S-Bahn-Variante liegen insbesondere an dem zusätzlichen S-Bahnsteig in Elmshorn, der in der Regionalbahn-Variante nicht notwendig ist.

Aufgrund dieser Ergebnisse scheidet die Regionalbahn-Variante als wirtschaftlich tragfähige Alternative aus. Deshalb sollte sich die DB InfraGO AG bei den weiteren Vorplanungen auf die S-Bahn-Variante konzentrieren. Die Landesregierung kann Argumente, die für die Regionalbahn sprechen, durchaus nachvollziehen. In der Veranstaltung in Tornesch wurde aber durch DB InfraGO und einen Vertreter der Freien und Hansestadt Hamburg sehr deutlich herausgearbeitet, dass hierfür eine ausreichend leistungsfähige Infrastruktur im Knoten Hamburg auf absehbare Zeit nicht verfügbar sein wird. Dass es dort zu weiteren Verzögerungen kommt, war erst vor wenigen Tagen wieder der Presse zu entnehmen.

Für eine Förderung nach Bundes-GVFG ist ein Nutzen-Kosten-Quotient von mindestens 1,0 zwingende Voraussetzung. Daher wäre es nicht wirtschaftlich, für die RB-Variante weitere Planungskosten durch das Land zu finanzieren. Verwaltungshandeln ist an das Wirtschaftlichkeitsgebot gebunden.

Nach Ansicht der Landesregierung bietet die S-Bahn-Variante zudem viele Vorteile für die Region:

- Zusätzlich zu den bestehenden RB-Verbindungen würde die S-Bahn im 10-Minuten-Takt Elmshorn, Tornesch und Prisdorf umsteigefrei mit Eidelstedt, Altona (alt), Reeperbahn, Landungsbrücken, Jungfernstieg und Hamburg Hbf verbinden. Zwar weist die S-Bahn auf einzelnen Relationen längere Fahrzeiten auf, dieser Nachteil

wird jedoch durch die deutlich höhere Taktdichte weitgehend ausgeglichen. Der 10-Minuten-Takt bietet eine hohe Flexibilität für die Fahrgäste, da sie ohne längere Wartezeit jederzeit den nächsten Zug erreichen können. Zudem bleiben die heutigen RB-Züge von Elmshorn nach Hamburg Hbf im 30-Minuten-Takt ebenso wie die RE-Züge der Linien von Hamburg nach Flensburg, Kiel und Westerland erhalten.

- Die Sitzplatzkapazität erhöht sich mit der S-Bahn um rund 60 % je Stunde und Richtung.
- Alle S-Bahn-Züge beginnen in Elmshorn, sodass für Fahrgäste aus Tornesch und Prisdorf regelmäßig Sitzplätze zur Verfügung stehen. Die meisten RB- und RE-Züge starten dagegen aus nördlich gelegenen Regionen und erreichen Elmshorn daher häufig mit einer höheren Auslastung.
- Die S-Bahn verkehrt auf einer eigenen, vom Fernverkehr unabhängigen Infrastruktur. Dadurch können Betriebsstabilität und Pünktlichkeit gegenüber der heutigen Situation und gegenüber einer RB-Variante deutlich verbessert werden.
- Die S-Bahn-Züge nutzen in Elmshorn eigene zusätzliche Bahnsteige. Dadurch erhöht sich die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs für den übrigen Verkehr.
- Zahlreiche Ziele in der Hamburger Innenstadt können mit der S-Bahn umsteigefrei erreicht werden. Im Regionalverkehr ist dagegen häufig ein Umstieg in Hamburg-Altona (Diebsteich) oder Hamburg Hbf erforderlich, wodurch Zeitvorteile der RB wieder verloren gehen.
- Die neuen Gleise werden im Fernbahnstandard geplant. Dadurch schafft die neue Infrastruktur zusätzliche betriebliche Redundanzen. Im Störungsfall können RE- und RB-Linien die S-Bahn-Strecke mitnutzen, sodass ein aufwändiger Schienenersatzverkehr mit Bussen vielfach vermieden werden kann.
- Die direkten RB-Züge zum Hamburger Hbf im 30-Minuten-Takt benötigen in der RB-Variante 7 Minuten länger als bei der S-Bahn-Variante. Hier hat also die S-Bahn-Variante einen Vorteil. Beim Fahrzeitvergleich bis Altona neu (Diebsteich) zwischen den RB-Zügen und den S-Bahn-Zügen im 10 Minuten-Takt hat die RB-Variante dagegen einen Vorteil. Für diesen Abschnitt benötigt die S-Bahn mit allen Zwischenhalten 35 Minuten. Eine zusätzliche RB würde nur 23 Minuten benötigen. Allerdings müssen alle Fahrgäste, die zum heutigen Bahnhof Altona (oder weiter entlang des City-Tunnels) wollen, bei der RB-Variante in die S-Bahn umsteigen. Bereits bei einer realistischen Mindestumsteigezeit von 7 Minuten, reduziert sich der Fahrzeitvorteil damit auf lediglich 5 Minuten.
- Für viele Fahrgäste aus Elmshorn und Pinneberg verkürzen sich durch die neuen Stationen in Elmshorn Süd und Pinneberg Nord die Wege zum SPNV. Trotz der längeren Fahrzeit der S-Bahn können sich dadurch die Reisezeiten in Richtung Hamburg gegenüber heute reduzieren.

Schon heute nutzen viele Fahrgäste aus Pinneberg die S-Bahn, obwohl hier auch die RB-Züge halten und schneller nach Hamburg fahren. Ca. 1.500 Fahrgäste steigen durchschnittlich täglich (Montag bis Freitag) in die Regionalbahnen in Richtung Hamburg (Dammtor-Hbf oder Altona). Bei den S-Bahnen sind es ca. 6.000 Fahrgäste im täglichen Durchschnitt von Montag bis Freitag.

Vor dem Hintergrund der neuen Kostenschätzung der DB InfraGO AG werden die bisher zur Verfügung gestellten Landesmittel von 16,9 Mio. € (vgl. Umdruck 20/928) voraussichtlich nicht ausreichen. Die DB InfraGO AG geht nunmehr von Planungskosten in Höhe von 34,8 Mio. € (inkl. etwaiger Kostensteigerung von 10%) aus. Die Finanzierungsvereinbarung mit der DB InfraGO AG muss daher angepasst und die Finanzierung des Landes um zusätzliche 17,9 Mio. € erhöht werden. Die bisherige Kosteneinschätzung basierte auf Annahmen von 2020. Insofern waren damals viele Ereignisse, die zu erheblichen Kostensteigerungen geführt haben, noch nicht vorhersehbar. Hinzu kommt der Risikoaufschlag von 30% in der neuen Kostenschätzung der DB InfraGO.

Die Finanzierung der zusätzlichen Kosten soll im Rahmen der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel erfolgen. Entsprechende Mittel sind in der Maßnahmengruppe 02 in Kapitel 0614 sowie im Sondervermögen MOIN.SH vorhanden.

Ich bitte den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen. Das Einvernehmen mit dem Finanzministerium ist hergestellt. Ich bitte den Finanzausschuss, die nach § 23 Absatz 5 Satz 1 Haushaltsgesetz 2026 erforderlichen Einwilligungen zu erteilen und dazu folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Finanzausschuss ermächtigt das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit und Technologie und Tourismus mit der DB InfraGO AG einen Nachtrag zum Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 1 bis 2 und anteilig 3 nach HOAI für die Infrastrukturmaßnahme „Ausbau Pinneberg - Elmshorn“ in Höhe von zusätzlich bis zu 17,9 Mio. € (insgesamt dann bis zu 34,8 Mio. €) abzuschließen.“

Mit freundlichen Grüßen

gez. Unterschrift

Claus Ruhe Madsen