



# **B e r i c h t**

## **Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg**

20. Wahlperiode – 2. Sitzung

am Freitag, dem 16. September 2022, 17:00 Uhr,  
im Rathaus der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Kaisersaal

## Protokoll

der öffentlichen Sitzung

**des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein**

**Sitzungsdatum:** 16. September 2022  
**Sitzungsort:** Hamburg, Rathaus, Kaisersaal  
**Sitzungsdauer:** 17:00 Uhr bis 21:05 Uhr  
**Vorsitz:** Abg. Lars Pochnicht (SPD)  
**Schriftführung:** Abg. Dennis Thering (CDU)  
**Sachbearbeitung:** Dr. Monika Potztal

Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Tagesordnung tagte der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg des Schleswig-Holsteinischen Landtags.

---

### Tagesordnung:

1. NEW 4.0 / Norddeutsches Reallabor  
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Planungen und Sachstand zum Ausbau der S 21, S 4 West und S 4 Ost  
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
3. Planungen und Sachstand des Ausbauprojekts A 23  
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
4. Bilanz und Ausblick 9-Euro-Ticket

(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der  
Hamburgischen Bürgerschaft)

5. Verschiedenes

## **Anwesende:**

### **I. Ausschussmitglieder**

Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)  
Abg. Jennifer Jasberg (GRÜNE)  
Abg. Stephan Jersch (Fraktion DIE LINKE)  
Abg. Gulfam Malik (SPD)  
Abg. Kirsten Martens (SPD)  
Abg. Dr. Christel Oldenburg (SPD)  
Abg. Lars Pochnicht (SPD)  
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)  
Abg. Dennis Thering (CDU)  
Abg. Krzysztof Walczak (AfD)

### **II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter**

Abg. Uwe Lohmann (SPD)

### **III. Mitglieder des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein des schleswig-holsteinischen Landtags**

Abg. Martin Balasus (CDU)  
Abg. Oliver Brandt (B'90/ Die Grünen)  
Abg. Bettina Braun (B'90/ Die Grünen)  
Abg. Bernd Buchholz (FDP)  
Abg. Martin Habersaat (SPD)  
Abg. Lars Harms (SSW)  
Abg. Patrick Pender (CDU)  
Abg. Beate Raudies (SPD)  
Abg. Andrea Tschacher (CDU)  
Abg. Wiebke Zweig (CDU)

### **IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter**

#### Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Herr	Staatsrat	Martin Bill
Herr	Senatsdirektor	Martin Huber

### **V. Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung**

#### Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt, Natur

Herr	Staatssekretär	Joschka Knuth
------	----------------	---------------

#### Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Herr	Staatssekretär	Tobias von der Heyde
------	----------------	----------------------

#### NAH.SH

Herr	Bereichsleiter Angebot	Jochen Schulz
------	------------------------	---------------

## **VI. Auskunftspersonen**

Prof. Dr. Werner Beba, Leiter des Projektes Norddeutsches Reallabor (NRL)

## **VII. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei und der Landtagsverwaltung Schleswig-Holstein**

Dr. Monika Potztal, Dr. Sebastian Galka, Nadine Otte

## **VIII. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit**

10 Personen

Vor Eintritt in die Tagesordnung fasste der Ausschuss jeweils einstimmig die Beschlüsse gemäß § 53 Absatz 2 GO für die auf der Tagesordnung stehenden Selbstbefassungen sowie gemäß § 58 Absatz 2 GO für die Anhörung Herrn Prof. Dr. Werner Bebas als Auskunftsperson im Rahmen des TOPs 1.

### **Zu TOP 1**

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die im Rahmen der Beratung gezeigte Präsentation ist als Anlage 1 diesem Protokoll beigefügt.

### **Zu TOP 2**

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die im Rahmen der Beratung gezeigte Präsentation ist als Anlage 2 diesem Protokoll beigefügt.

### **Zu TOP 3**

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft.

### **Zu TOP 4**

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die im Rahmen der Beratung gezeigte Präsentation ist als Anlage 3 diesem Protokoll beigefügt.

### **Zu TOP 5**

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses schlug folgende Sitzungstermine für das kommende Jahr vor:

- 20. Januar 2023
- 30. Juni 2023
- 15. September 2023
- 17. November 2023

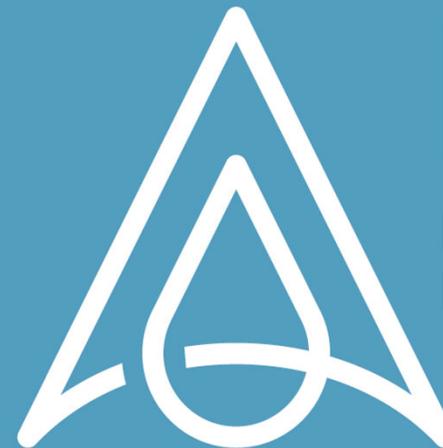
Die Abgeordneten beider Ausschüsse wurden um Rückmeldung gebeten, falls Änderungswünsche bestehen. Die Ausschüsse stimmten diesem Verfahren zu.

Lars Pochnicht (SPD) (Vorsitz)	Dennis Thering (CDU) (Schriftführung)	Dr. Monika Potzta (Sachbearbeitung)
--------------------------------------	---	--

# Bürgerschafts-Ausschuss Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

16.09.2022

Prof. Dr. Werner Beba,  
Projektkoordinator NRL/Leiter CC4E



**NRL**

Norddeutsches  
RealLabor

# Rahmenbedingungen für die Energiewende und industrielle Transformation

- Versorgungssicherheit und Energiepreise
- Massive Reduzierung Importabhängigkeit von Energie
- Beschleunigter Ausbau der EE-Erzeugung in Deutschland
- Technologie-Souveränität bei Schlüsseltechnologien



# Souveränität bei Schlüsseltechnologien für die Energiewende



Wechselrichter



Großspeicher (Strom /  
Wärme)



Elektromobilität



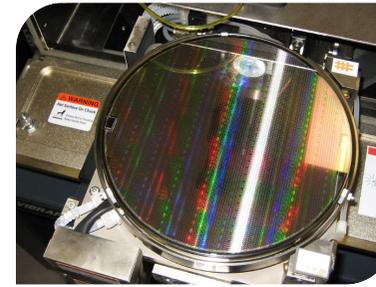
Wärmepumpen /  
Power-to-Heat



Photovoltaik



Windenergie



Halbleiter



Elektrolyse

# Rahmenbedingungen für die Energiewende und industrielle Transformation

- Versorgungssicherheit und Energiepreise
- Massive Reduzierung Importabhängigkeit von Energie
- Beschleunigter Ausbau der EE-Erzeugung in Deutschland
- Technologie-Souveränität bei Schlüsseltechnologien
- Globaler Wettbewerb um Klimaschutz-Technologien
- Aufbau Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen
- Die Transformation der Industrie modernisiert und stärkt den Industriestandort Deutschland



# Norddeutsches Reallabor – Auf einen Blick



**Einzigartige  
Modellregion  
SH, MV, HH**



**53 Partner/  
Innovations-  
allianz  
Transformation  
Industrie**



**Transformation  
des  
Energiesystems  
für  
Klimaneutralität**



**Sektorkopplung &  
Wasserstoff: 22  
Demonstrations-  
anlagen, 42 MW  
Wasserstoff, 700  
Gwh Industrie-  
wärme**



# Die Projektpartner des Norddeutschen Reallabors



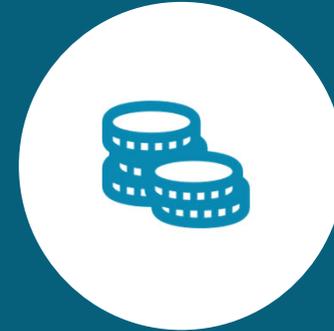
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



**First Mover:**  
2022-2025 in Betrieb,  
350-500 Tsd. to CO<sub>2</sub>  
> 20 Mio. Nm<sup>3</sup> Gas  
Minderung pro Jahr



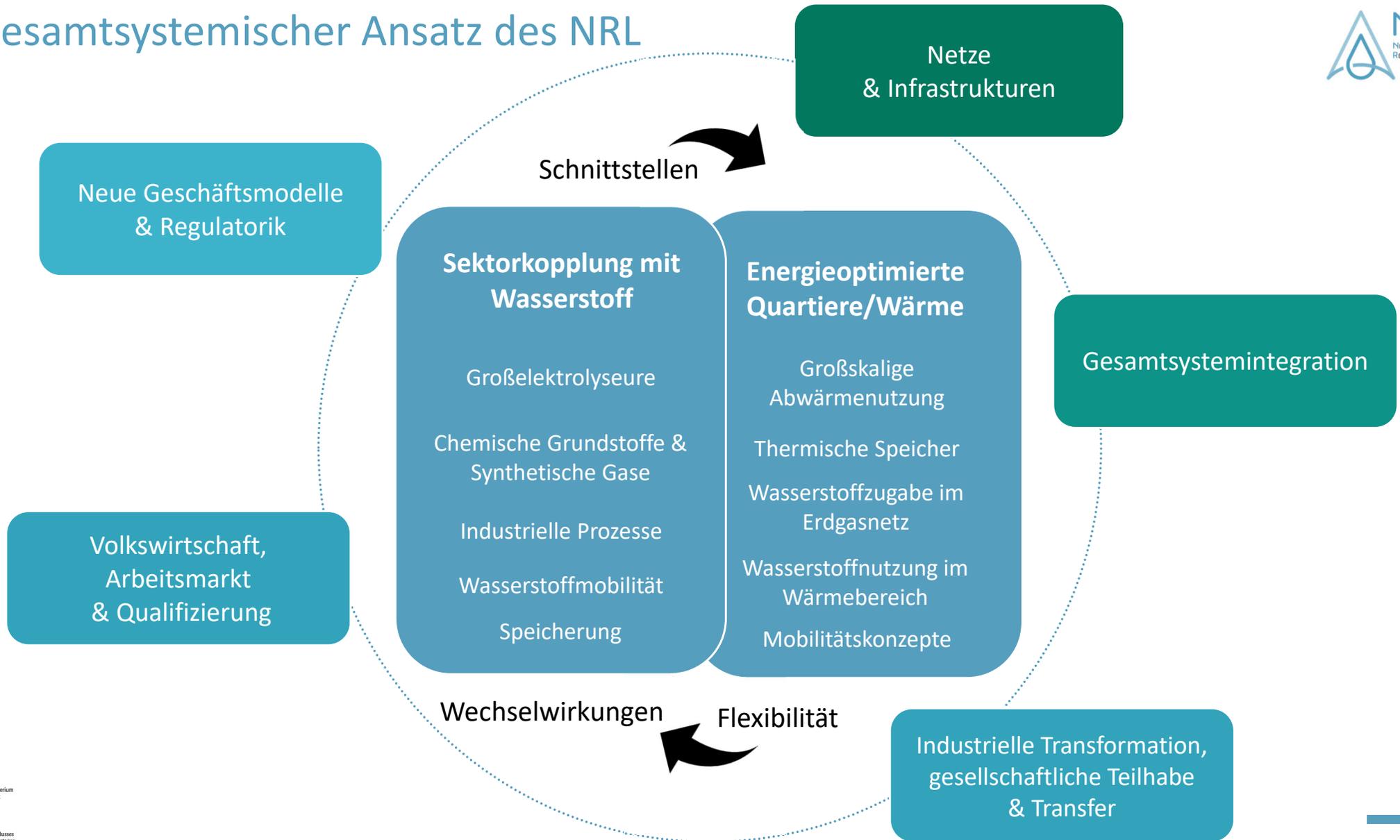
**Erprobung neuer  
Technologien &  
Marktmodelle,  
Skalierungspotentiale,  
Gesamtsystem-Integration**



**Investitions-  
volumen  
von rd. 300 (398)  
Mio. €**

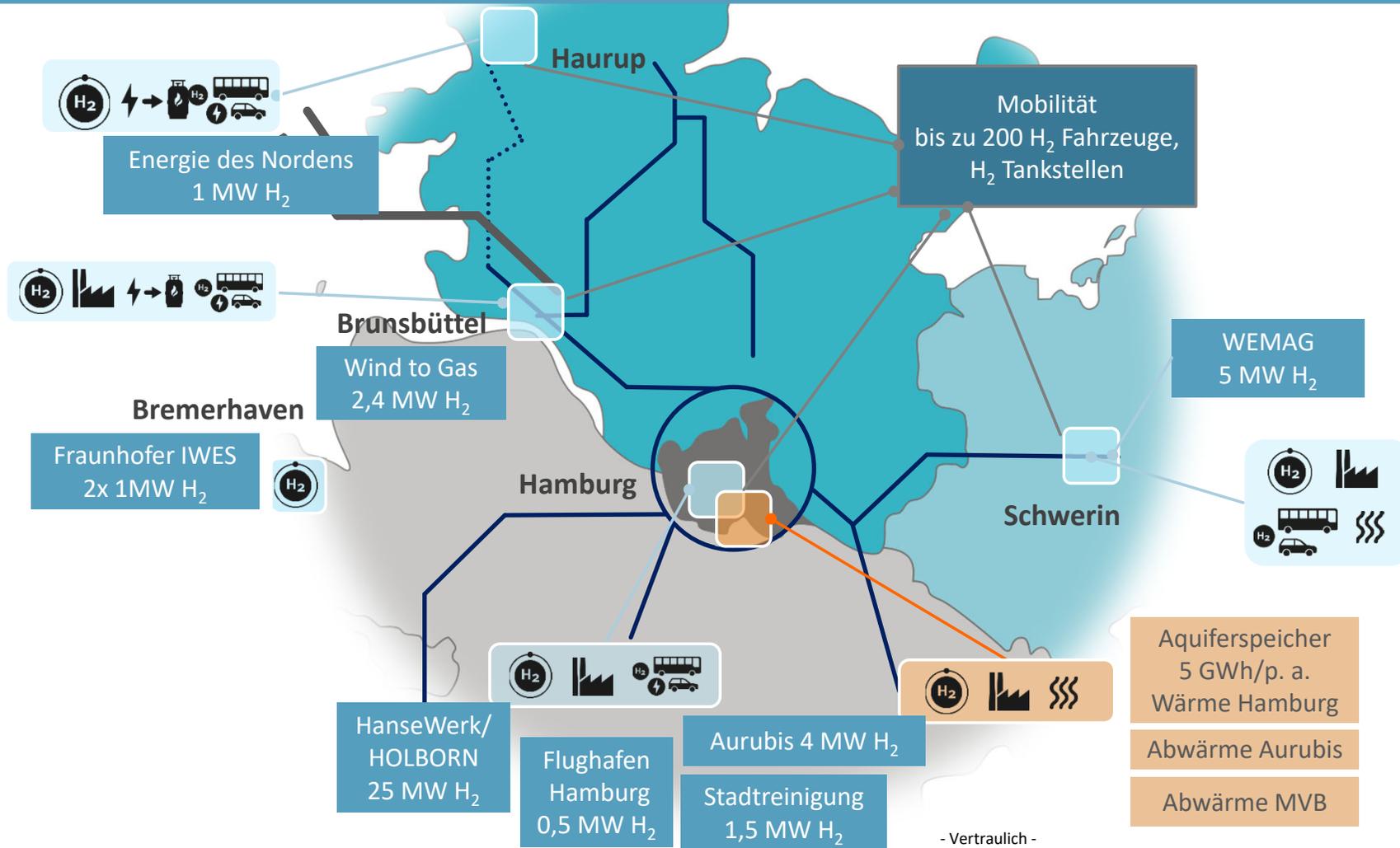


# Gesamtsystemischer Ansatz des NRL



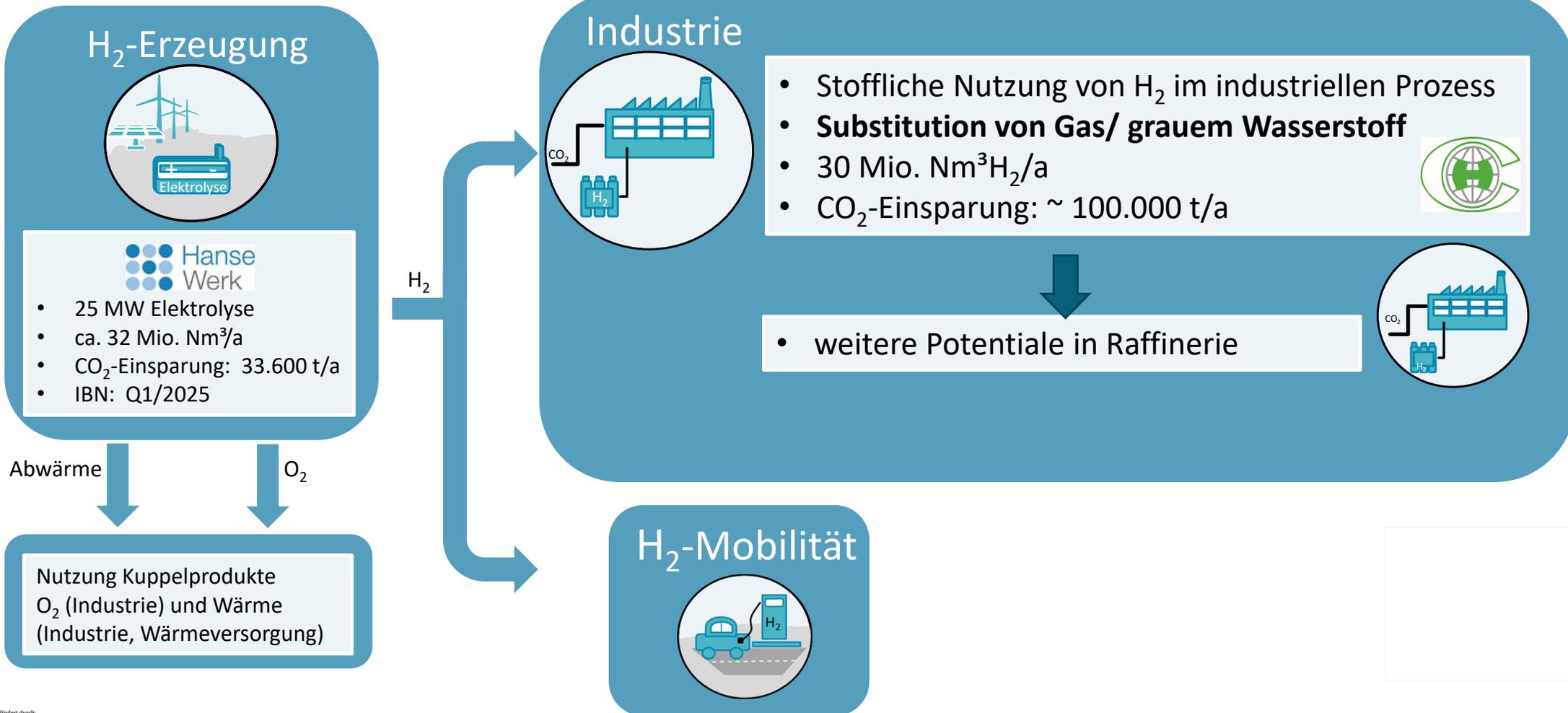
# NRL: Integrierte Sektorkopplung & Wasserstoff

25 Projekte mit 22 Demonstratoren (8 Elektrolyseure), 42 MW H<sub>2</sub>-Erzeugung, 700 GWh Abwärmenutzung im gesamtsystemischen Verbund, 350-500 Tsd. to CO<sub>2</sub>-Minderung



- Vertraulich -

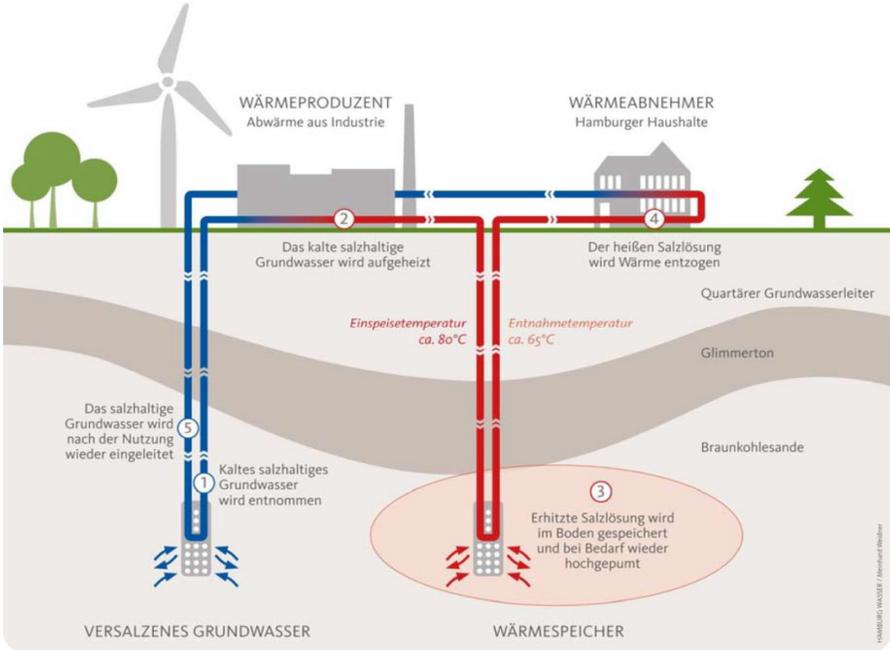
# Industrie: Sektorkopplung mit H<sub>2</sub> in Hamburg



# Wärme: Aquiferspeicher mit Industrie-Abwärme als integrierter Bestandteil des Fernwärmesystems

## Wärmepotenzial

- Abwärme 700 GWh/a
- **Reduzierung Kohle**
- CO<sub>2</sub>-Einsparung: 220.000 t/a



## Wärmeabnehmer

- Hamburger Wärmenetz

Nutzwärme

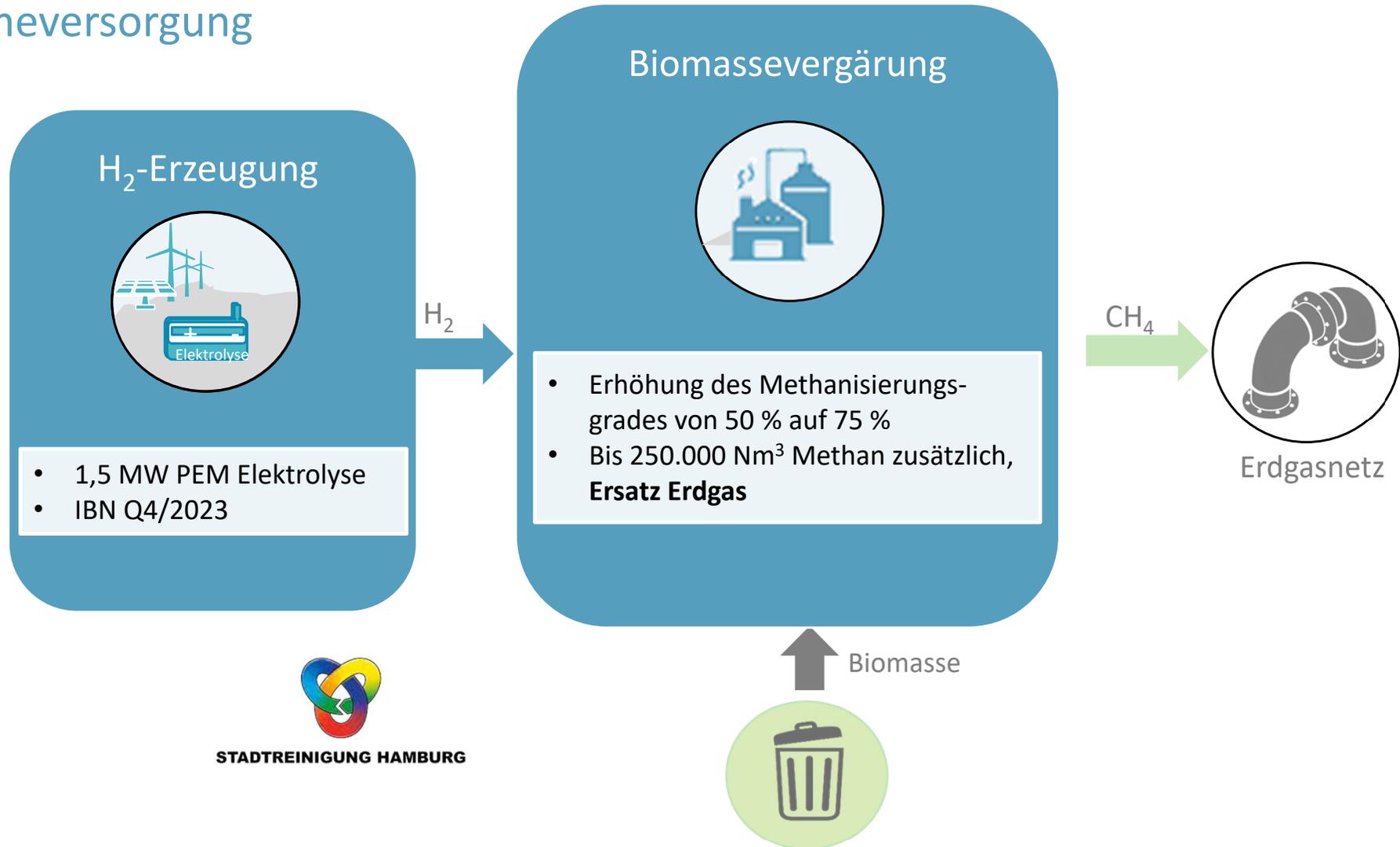
## Aquiferspeicher Tiefstack

- Erschließen ungenutzten Wärmepotenzials
- Einspeisung im Sommer in (100°)
- Ausspeisung im Winter (~65°)

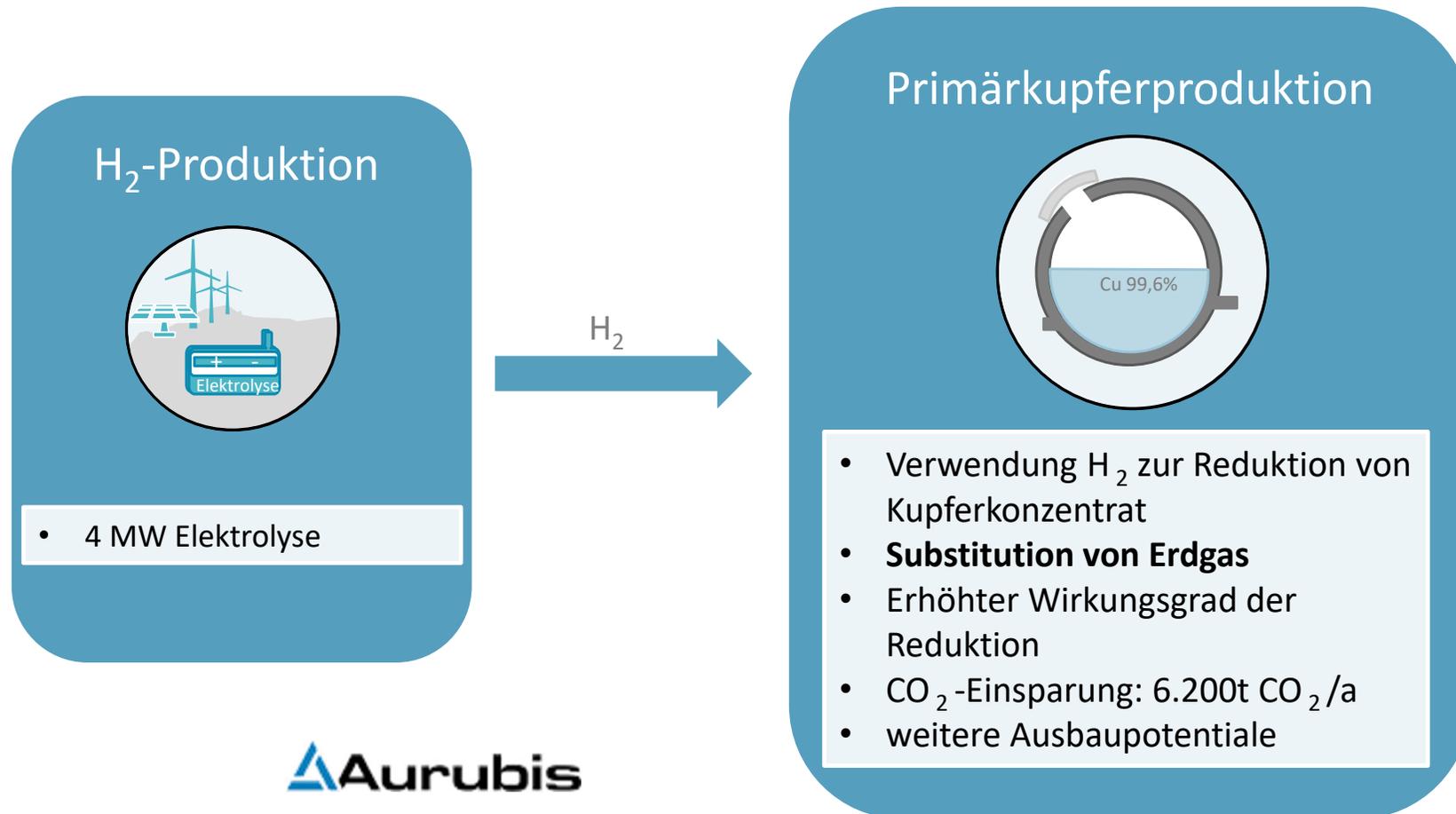
- Speicherleistung 2,6 MW, 5 GWh
- Perspektivisch Erweiterung 20 GWh
- IBN Q2/2024

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

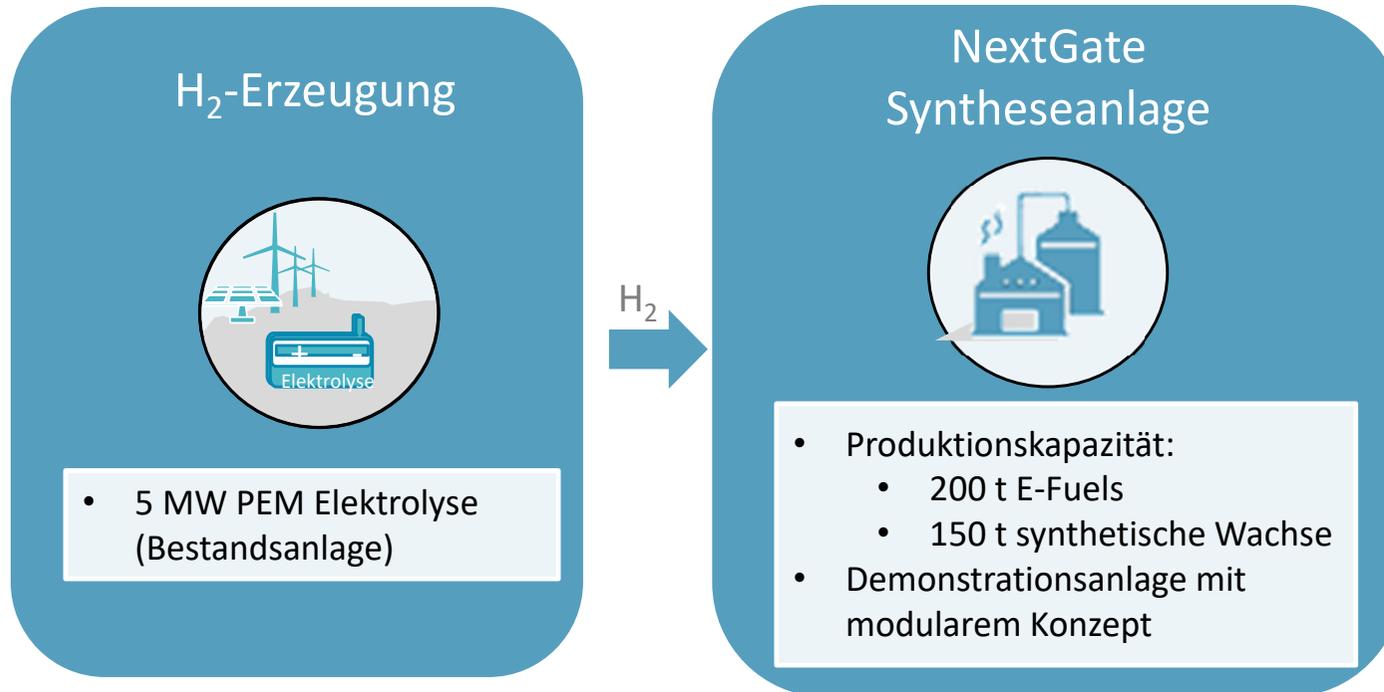
# Wärme: Stadtreinigung Hamburg - Wasserstoffeinsatz zur Wärmeversorgung



# Industrie: Aurubis AG - Wasserstoffeinsatz in der Kupfererzeugung

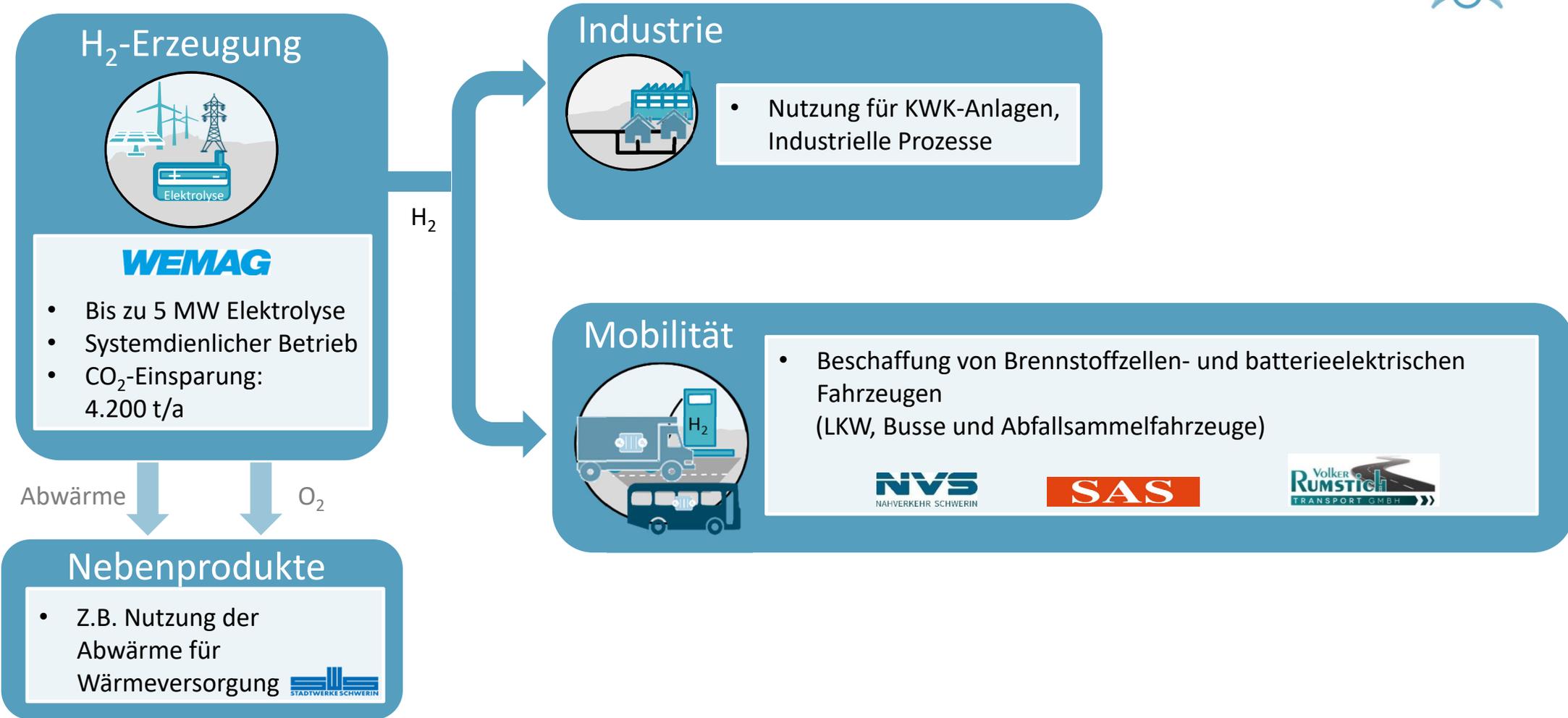


# H&R GmbH & Co. KGaA: Power-to-Liquid „NextGate“

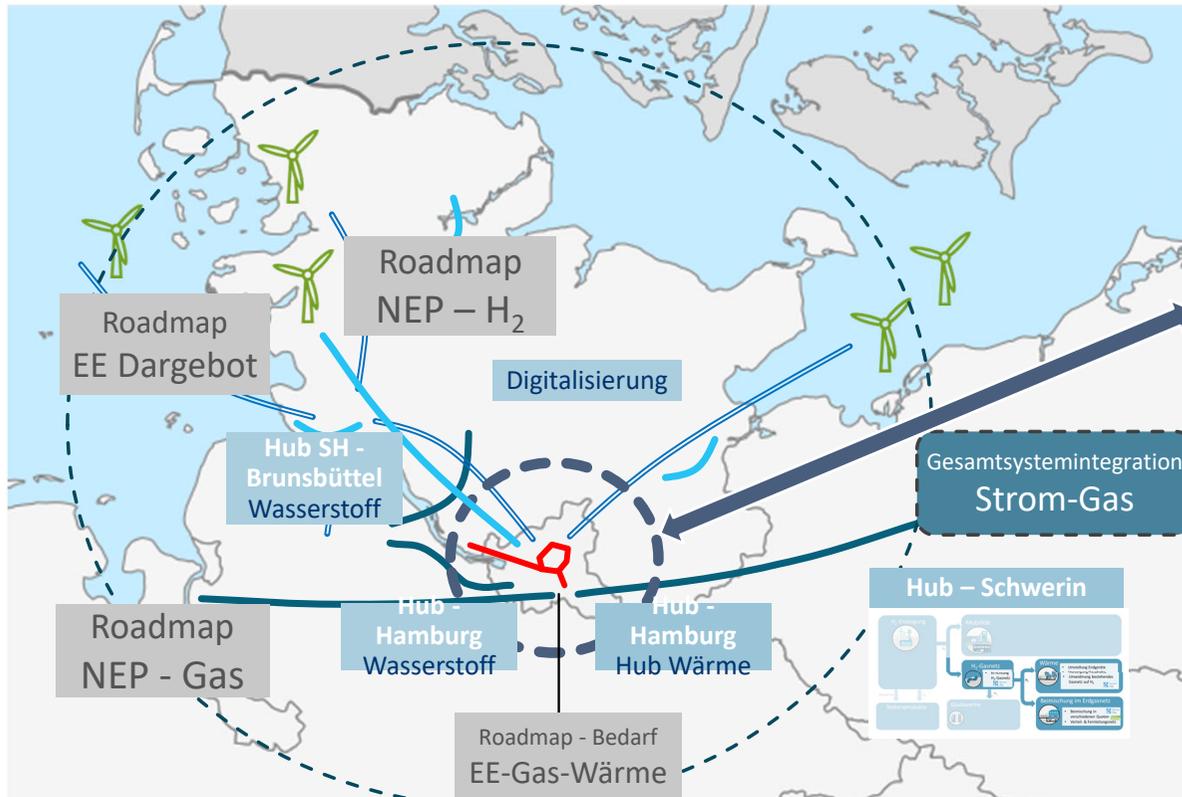


↑ Biogenes CO<sub>2</sub>

# Hub Schwerin – Sektorkopplung mit H<sub>2</sub>



# Netze und Infrastrukturen im Norddeutsches Reallabor: Verzahnung von Strom-, Wärme-, Gas-Infrastrukturen



integrierte Netzplanung



## Nutzen

- Koordiniertes Szenario / Roadmap Netzenergie-Transformation HH sowie Erprobung und Bewertung in Lübeck bzw. im Hub Schwerin
- Bedarfsfeststellung für Klimaschutz bis 2045, auch für Netzentwicklungsplan
- Erhöhung Aufnahmefähigkeit und Identifikation des EE-Ausbaubedarfs Erneuerbaren Energien
- vorausschauende Planung bei Strom-/Gas-Netzen und Fern-/Nahwärme
- Netzsynchrone Transformation für Industrie
- Netzplanung im „Fit“ zu Klimaplanzielen

# Mobilität in den Hubs Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern

## Hamburg

Gepäckschlepper mit Brennstoffzelle & Tankstelle



Betrieb von Brennstoffzellenbussen



Brennstoffzellen-PKW



Betrieb von Abfallsammelfahrzeugen und Kehrmaschinen mit Brennstoffzelle



## Ziele

- Umsetzung grüner Mobilität mit bis zu 200 Fahrzeugen und mindestens 5 weiteren Tankstellen
- Erprobung von 5 verschiedenen Fahrzeugklassen in mehreren Flotten
- Vollständige Wertschöpfungskette der Sektorenkopplung Mobilität
- Schaffung eines ersten Marktes für grünen Wasserstoff
- Nachweis der Wirtschaftlichkeit, Geschäftsmodelle
- Best Practice Analysen: optimales Zusammenspiel zwischen Produktion, Logistik, Tankstelleninfrastruktur und Anwendung

## Mecklenburg-Vorpommern

Betrieb von Brennstoffzellenbussen & Tankstelle



Betrieb von Abfallsammelfahrzeugen mit Brennstoffzelle



Betrieb von Brennstoffzellen-LKW

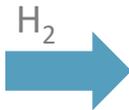


# Energie des Nordens: H2-Projekt Haurup

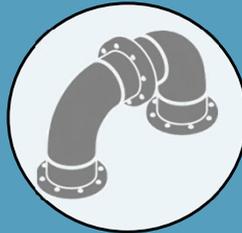
## H<sub>2</sub>-Erzeugung



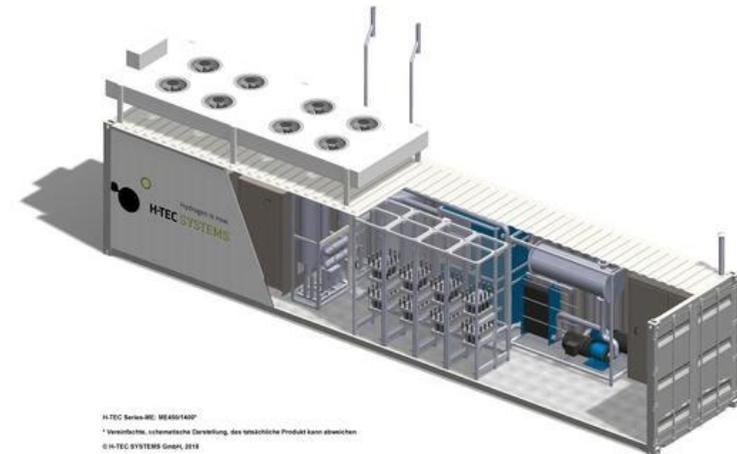
- 1 MW PEM Elektrolyse
- Strombezug aus Windenergie



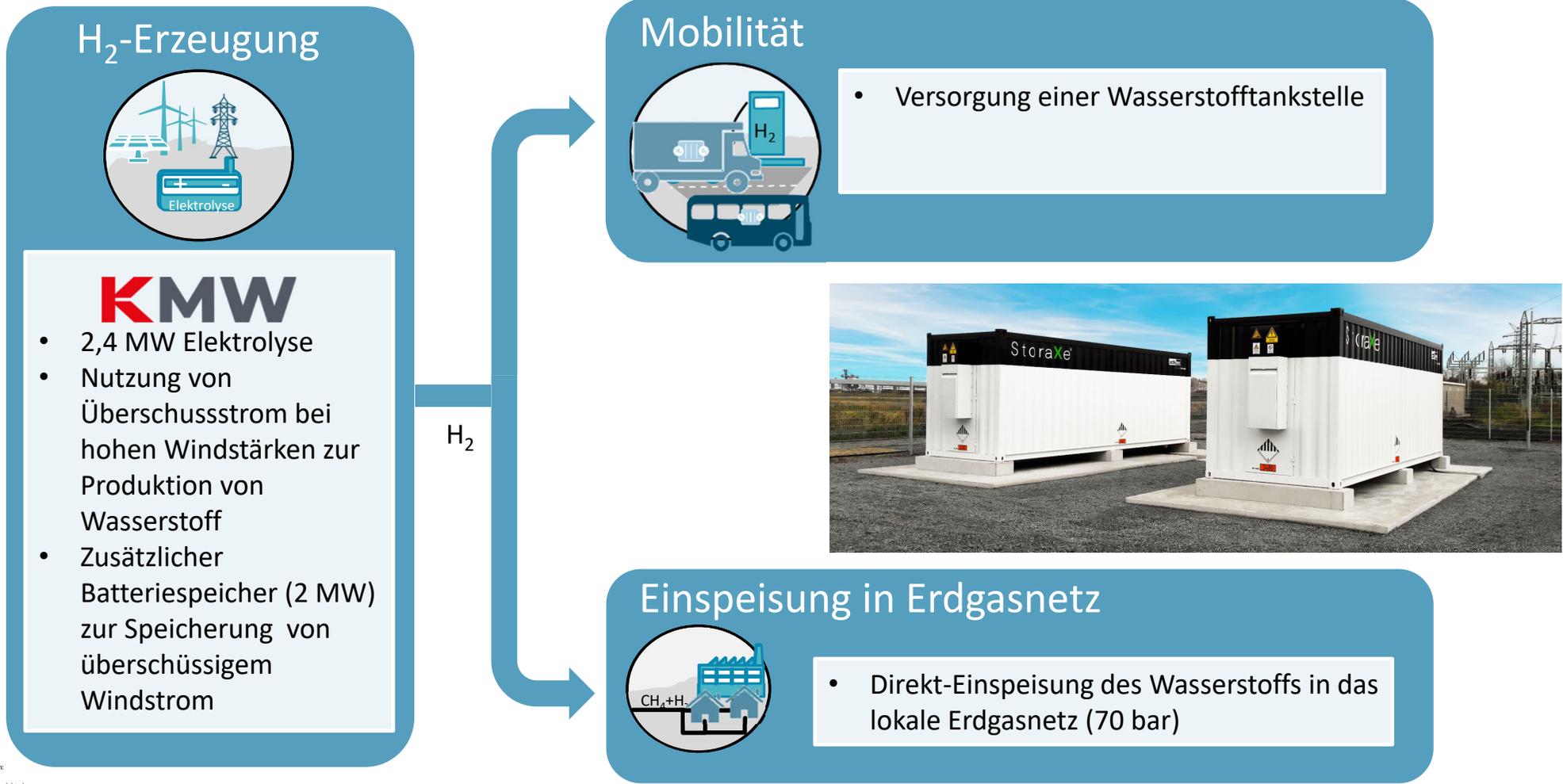
## Beimischung in das Erdgasnetz



- Wasserstoffeinspeisung in das bestehende Ferngasleitungsnetz (Gasleitung „DEUDAN“)
- Potenzielle CO<sub>2</sub>-Vermeidung: 530 t/a (Vergleich mit Wärmebereitstellung durch Erdgas)



# KMW AG: Wind-to-Gas-Park Brunsbüttel



# Das NRL als skalierbare Innovations- und Kooperationsplattform



## Starke Gemeinschaft auf Augenhöhe

im Verbund aus 50 Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik



## Hohe Sichtbarkeit

im industriepolitischen Umfeld durch erfolgreich abgeschlossene Vorgängerprojekte (z.B. NEW 4.0)



## Kurzfristiger Realisierungshorizont

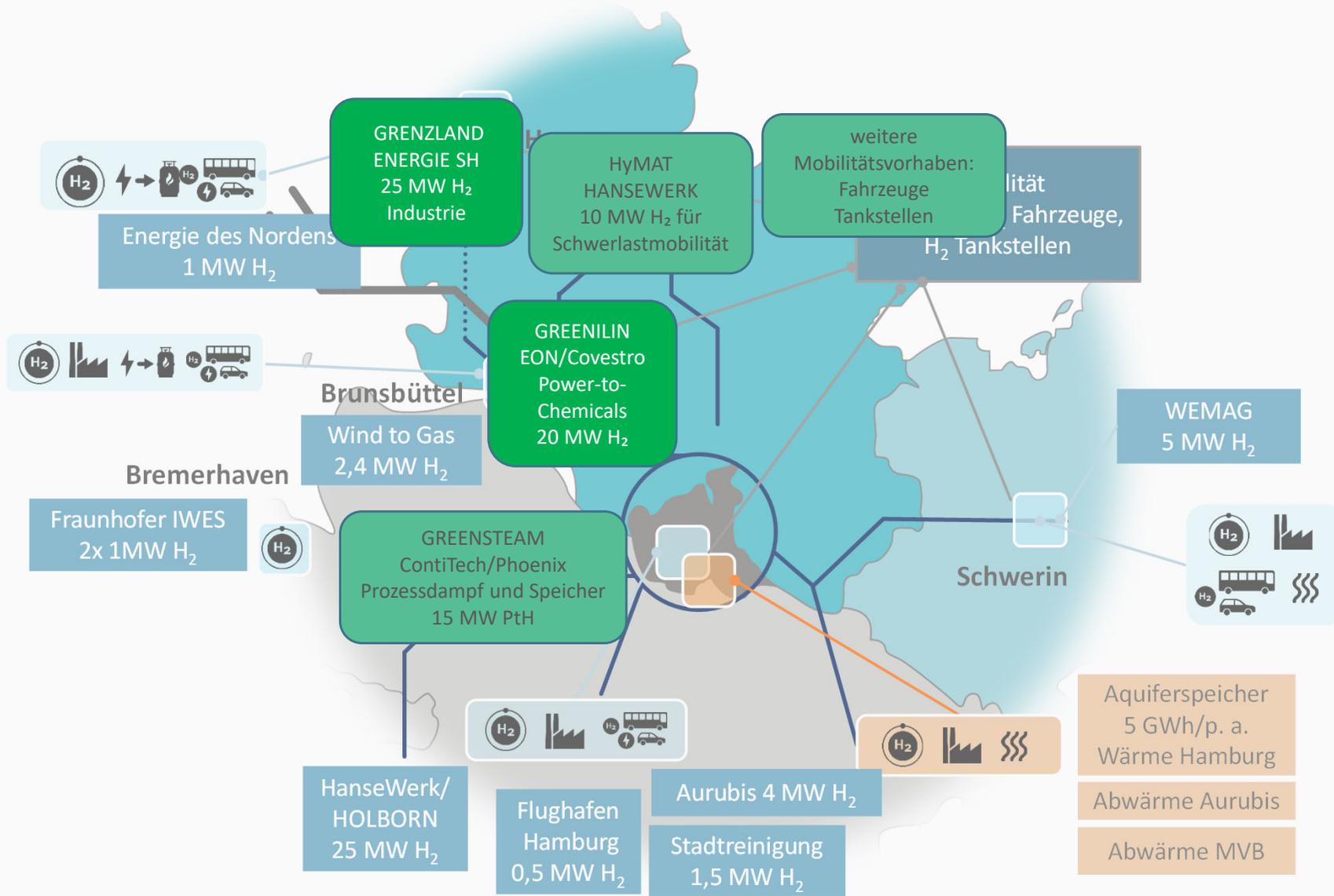
neuer Teilvorhaben durch Erfahrungen & Zwischenergebnisse\* aus dem bisherigen Projektverlauf



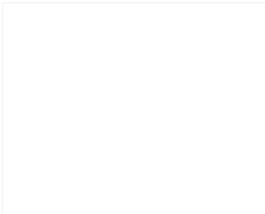
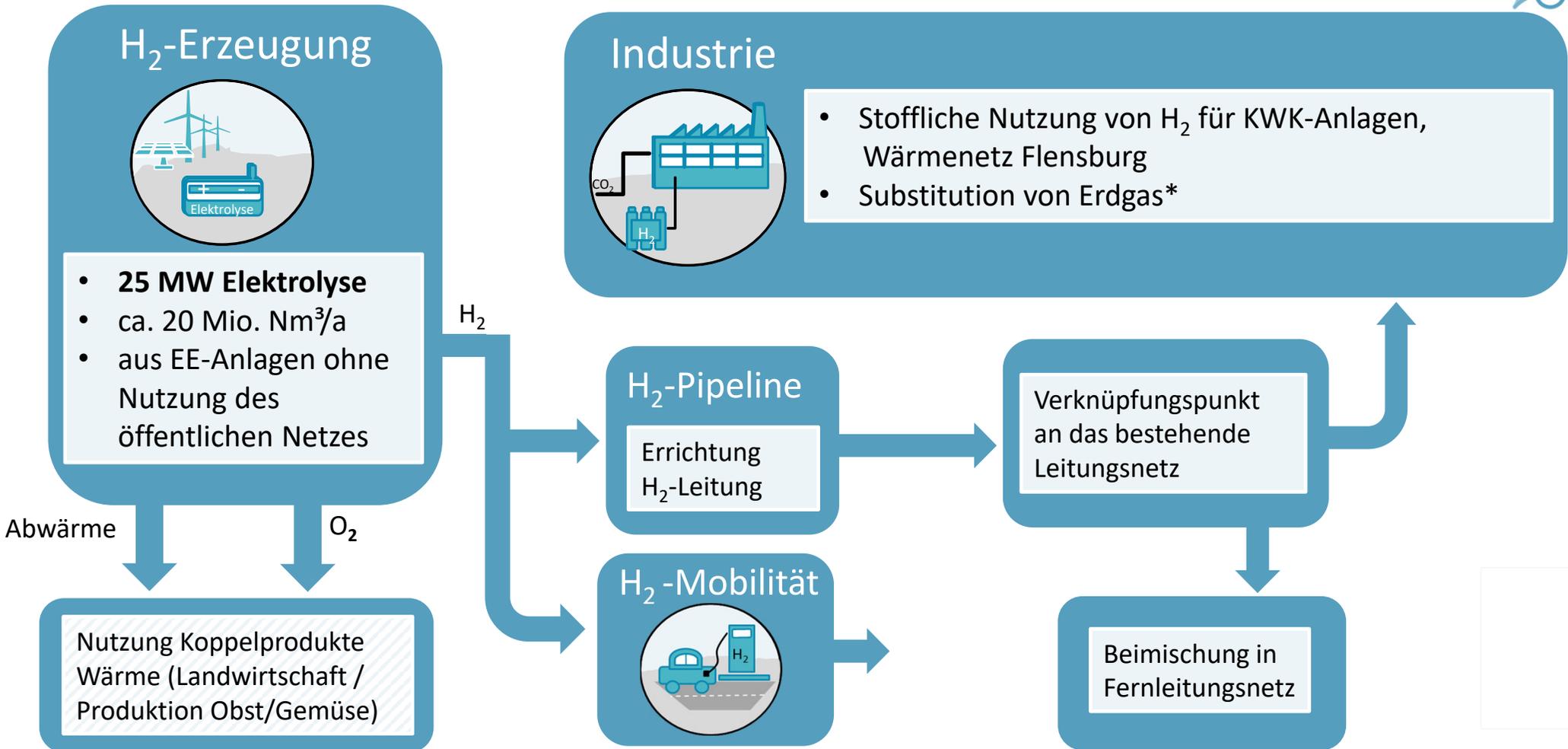
## Erweiterung um neue Vorhaben

In Planung / Vorbereitung

# NRL: Ausbau des Norddeutschen Reallabors

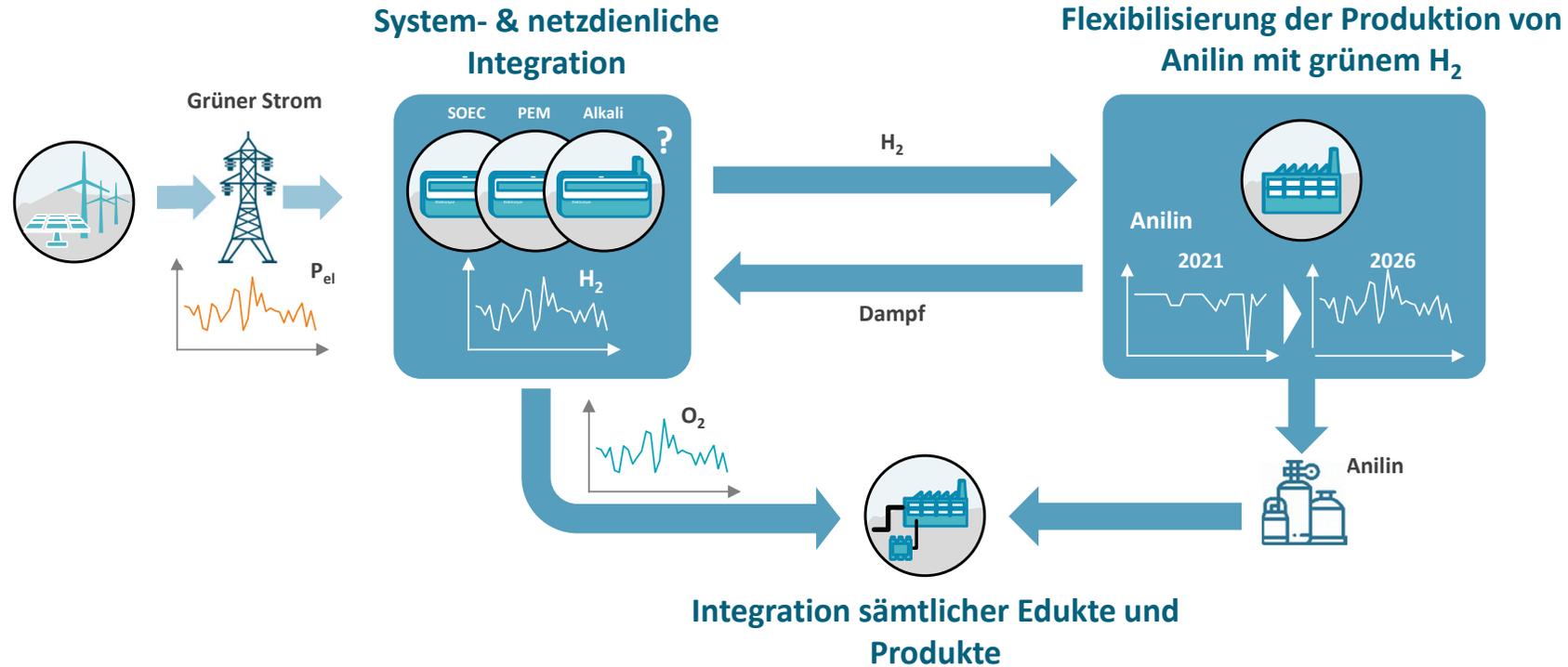


# GreEn Grenzland Energie – Sektorkopplung mit H<sub>2</sub> für Industrie & Mobilität



\* Für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Einsparung wird mit einem Reduktionspotenzial von 25 g CO<sub>2</sub> Emissionen je eingesetzter kWh grünem Wasserstoff gegenüber 202 g CO<sub>2</sub>/kWh Erdgas gerechnet.

# GREENilin: Flexibilisierung der Anilin-Produktion mit H<sub>2</sub>



Reduktion der Abhängigkeit von Erdgas und Steigerung der Versorgungssicherheit



Erste industrielle Flexibilisierung einer Anilin-Produktionsanlage

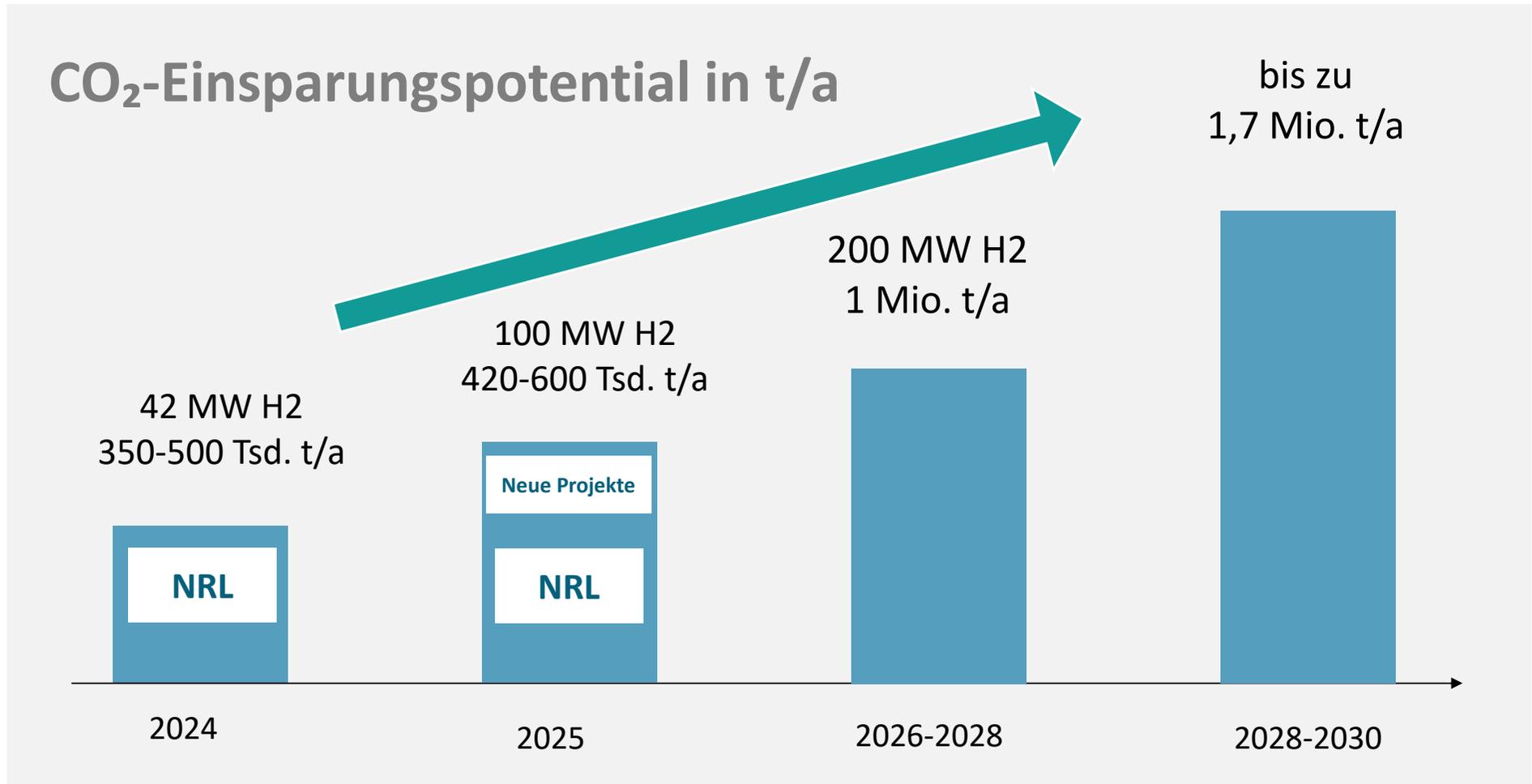


Lösungen zur Defossilisierung des Industrieparks Brunsbüttel



Gelingen der Energiewende im Sektor Chemieindustrie

# Ausbau Norddeutsches Reallabor – Erweiterung und Skalierung

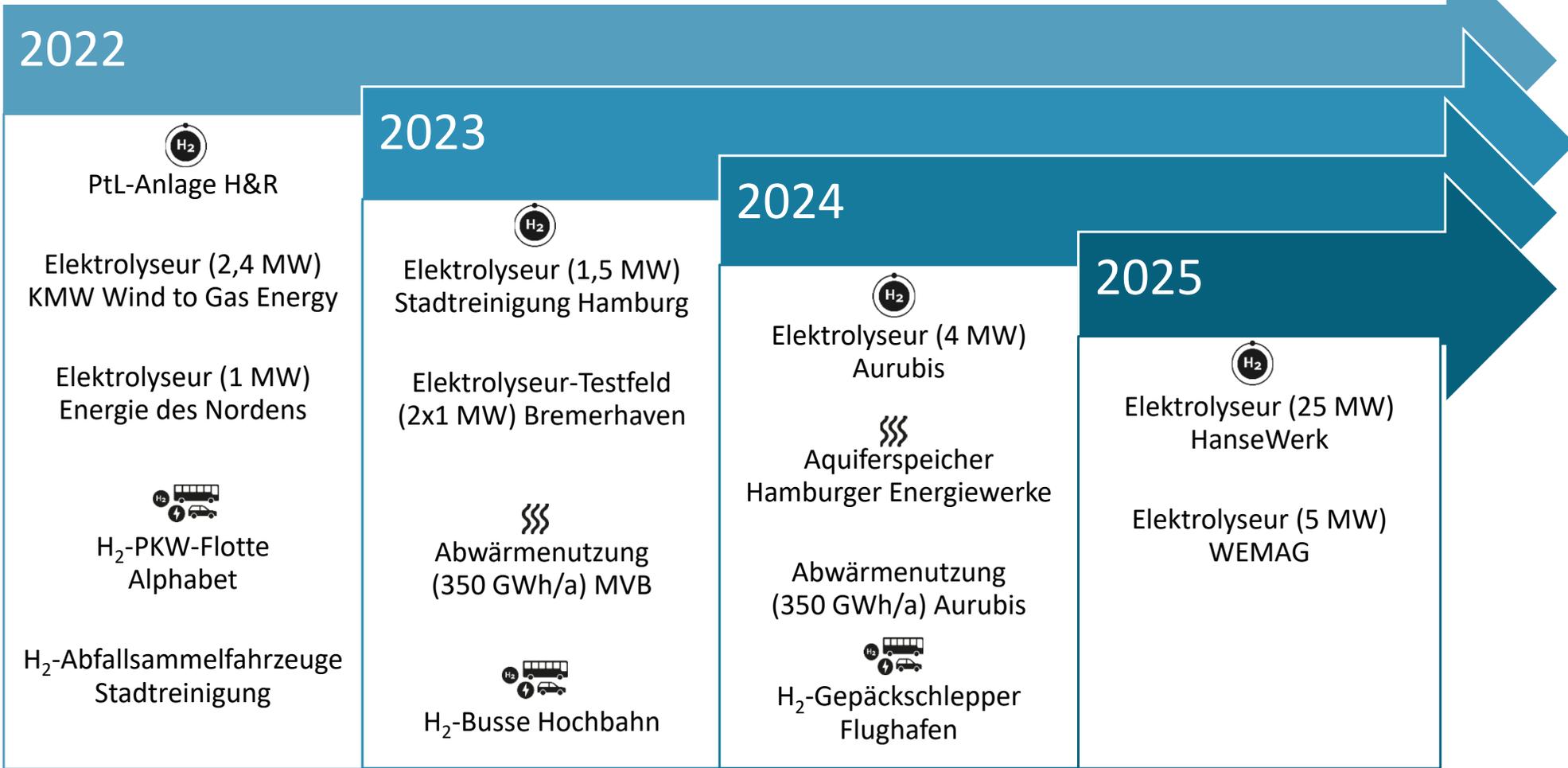


Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

# „Schnelle“ Realisierung: Geplante Inbetriebnahmen Demonstrationsvorhaben

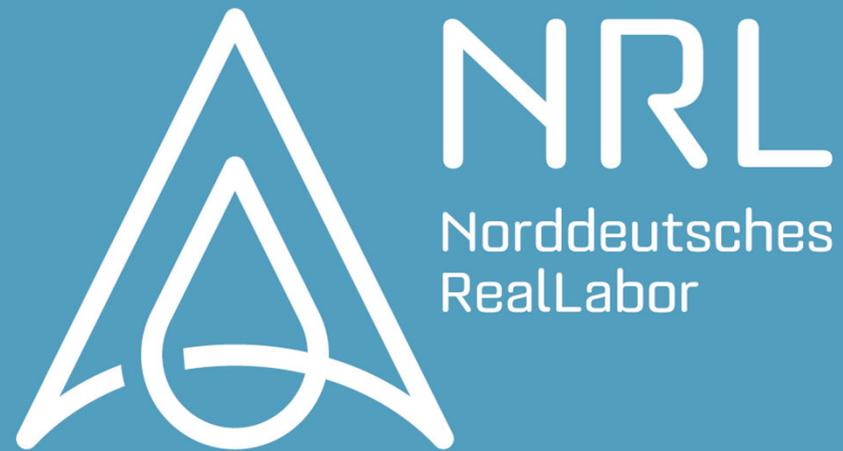


# Vorschläge an die Politik zur Verbesserung der Bedingungen für das NRL

- Strompreisbegrenzung bzw. -rückführung (Merit Order-Problematik)
- Beseitigung der Hemmnisse für Wasserstoff des EU Delegated Act RED II: Abmilderung durch regulatorische Maßnahmen
- Schaffung einer Experimentierklausel für Reallabore nach dem Vorbild der SINTEG VO
- Koalitionsaufgabe neues Strommarktdesign: wettbewerblichen Flexibilitätsmechanismen, Reform der Netzentgelte Industrie (Neutralisierung bei Netzentlastung und CO<sub>2</sub>-Minderung, Nutzbarmachung abgeriegelten Windstroms)
- Rücknahme der Kürzungen im Förderprogramm Reallabore



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



## Die Energiewende-Allianz für Innovationen und wirksamen Klimaschutz

Diese Präsentation ist urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Autors unzulässig und strafbar.

Herausgeber: Competence Center für Erneuerbare Energien und EnergieEffizienz  
Konzeption: Competence Center für Erneuerbare Energien und EnergieEffizienz

© CC4E der HAW Hamburg, 2022

Gefördert durch:



# Ausbau Elmshorn- Pinneberg (S 4 West)

Anlage 2



Aktueller  
Stand

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein  
Jochen Schulz – Bereichsleiter Angebot, NAH.SH - 16.09.22



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

# Die Achse Hamburg-Elmshorn steht im besonderen Fokus der NAH.SH

## Erreichte Fortschritte

- Massiver Ausbau der Sitzkapazitäten im Korridor Elmshorn-Hamburg (siehe nächste Folie);
- Einführung Nachtverkehr S-Bahn nach Pinneberg, Taktverdichtungen (ab Ende 2022 in den Nachtstunden und am WE);
- Barrierefreier Ausbau aller Stationen (Pinneberg läuft z.Zt. noch);
- Seit 2014 Einsatz moderner barrierefreier Fahrzeuge (FLIRT3 der Nordbahn) auf den Regionalbahnlinien RB 61 und RB 71; Twindexx 445 der DB Regio auf RE 7 und RE 70 (tlw. ältere Doppelstockwagen)
- Mit RB 61 durchgängig Stundentakt z.B. von Tornesch und Prisdorf zum Hamburger Hauptbahnhof;
- Umfangreiche Stationsmodernisierung in Pinneberg in Umsetzung



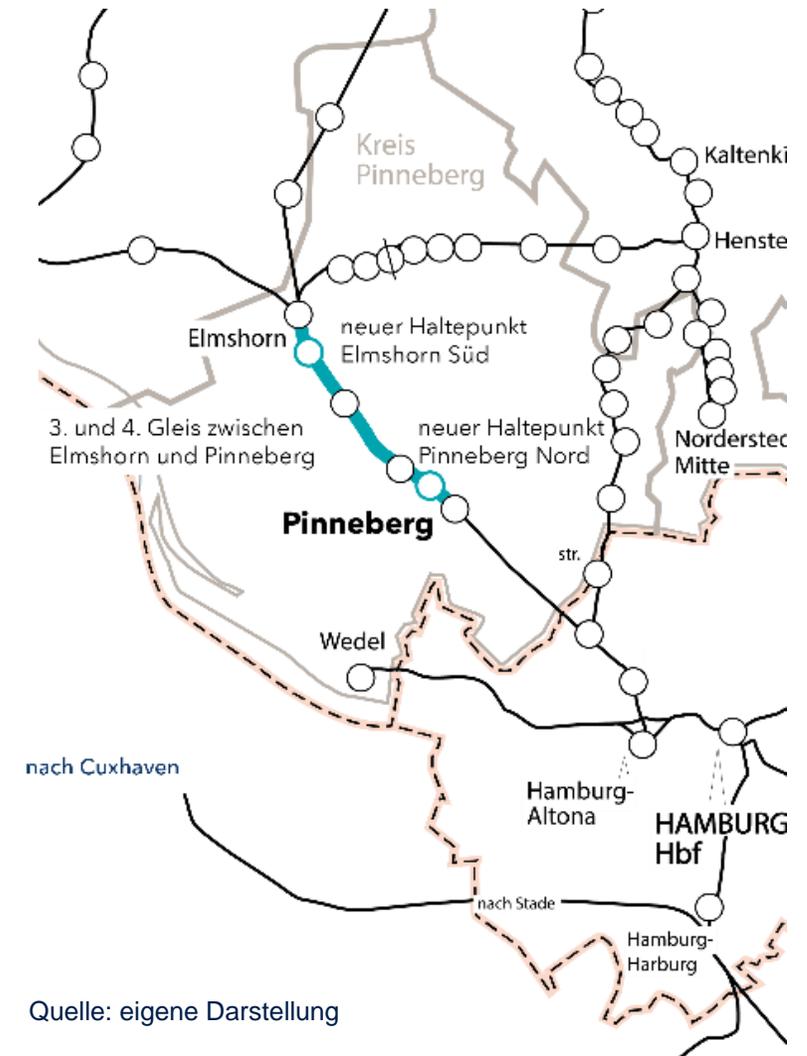
## In den vergangenen Jahren wurde das Angebot im Korridor Elmshorn-Hamburg bereits massiv ausgebaut

Entwicklung der Sitzplatzkapazitäten zwischen Elmshorn und Hamburg (2000-2018)

Elmshorn - Hamburg								
Fahrgastkapazitäten	2000-2001		2007-2008		2017-2018		Entwicklung 00-18	
	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse	2.Klasse	1. Klasse
<b>Tag gesamt</b>	22230	1710	31264	3186	44784	4396	+22554	+2686
davon HH-Altona	14430	1110	18901	1562	16967	1812	+2537	+702
davon HH-Hbf	7800	600	12363	1624	27497	2584	+19697	+1984
<b>6:00-8:00 Uhr</b>	5070	390	6372	644	10038	919	+4968	+529
davon HH-Altona	3900	300	3418	282	4264	390	+364	+90
davon HH-HBF	1170	90	2954	362	5774	529	+4604	+439

# Infrastrukturausbau Elmshorn-Pinneberg

- Dringend notwendige Entlastung des Engpassbereiches zwischen Elmshorn und Pinneberg;
- Über Pinneberg-Elmshorn werden die Marschbahn, Neumünster, Flensburg und Kiel erschlossen; erhebliche Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein;
- Strecke ist massiv überlastet; jede kleine Betriebsstörung sorgt für Verspätungen in erheblichen Größenordnungen;
- Neue Gleise notwendig; dann besteht auch die Möglichkeit neue Haltepunkte (Elmshorn Süd und Pinneberg Nord) anzulegen;
- Wunsch nach einer S-Bahn nach Elmshorn besteht seit langer Zeit. Einbindung in S-Bahn-Netz HH anspruchsvoll;
- Projekt zunächst mit zusätzlichen separaten S-Bahn-Gleisen geplant;



Quelle: eigene Darstellung

# Die konzeptionellen Überlegungen für den Ausbau des Bahnhofs Elmshorn wurden in den vergangenen Jahren intensiv vorangebracht

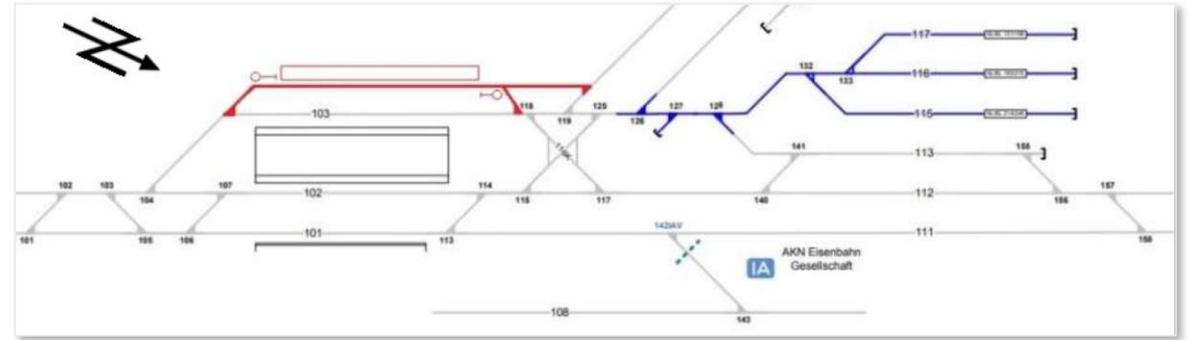
## Zentrale Erkenntnisse:

- Der Engpass „Bahnhof Elmshorn“ ist nicht alleine durch ein zusätzliches Bahnsteiggleis zu entschärfen
- Es sind umfangreiche Spurplanänderungen erforderlich; hierfür haben DB Netz und NAH.SH eine optimale Variante entwickelt;
- Bund, Land und DB EIU haben sich über Finanzierungsmöglichkeiten verständigt
- Die Aufgabenstellung ist fertiggestellt,
- Derzeit laufen die weiteren Planungsschritte;

**Im Zusammenhang mit dem Projekt Elmshorn erwuchs bei der DB Netz AG die Erkenntnis, dass separate Fern- und S-Bahn-Gleise zwischen Elmshorn und Pinneberg nicht die gewünschte Kapazität bringen\***

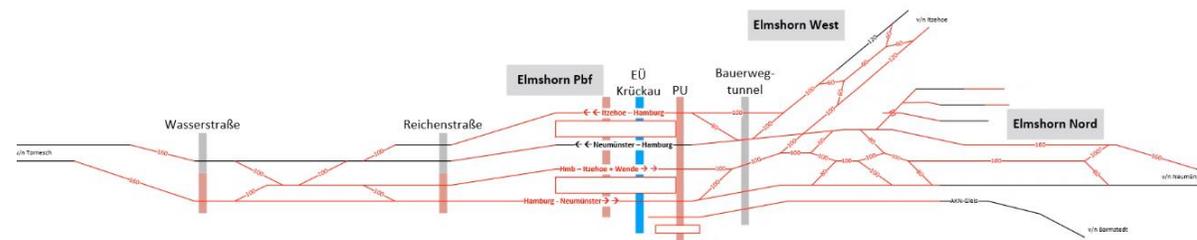
\* Ergebnis einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) für den Knoten Elmshorn

## Ursprungsvariante



## Nun weiterverfolgte Variante

Quelle: BVWP

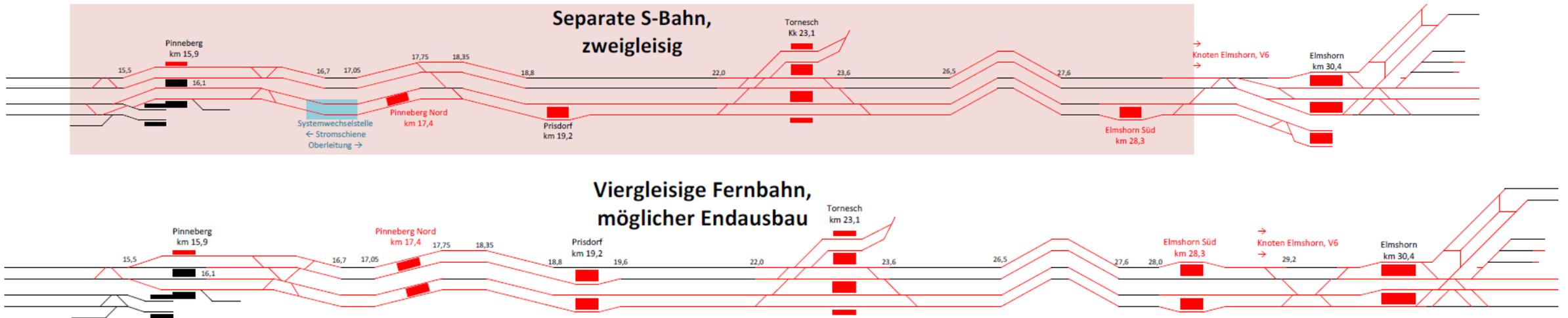


Quelle: eigene Darstellung

# Im Kapazitätsvergleich schneidet eine Variante mit einer Mischnutzung von vier Gleisen besser ab, als die Variante mit separaten S-Bahn-Gleisen

## Die wichtigsten Fakten:

- Mit einer separaten S-Bahn-Infrastruktur sind zwischen Elmshorn und Pinneberg **15 Züge pro Stunde** und Richtung möglich
- Mit einer Variante, die eine Mischnutzung von vier Gleisen vorsieht, sind **24 Züge pro Stunde** und Richtung möglich;
- Die Mischnutzung stellt aber den S-Bahn-Betrieb vor Herausforderungen: Es wird ein Verspätungseintrag ins das separate S-Bahnsystem befürchtet, zudem ist die Bahnsteighöhenthematik nicht abschließend geklärt; möglicherweise ist aber ohnehin ein System vorzuziehen, das auf Regionalbahnen aufbaut („Metrotakt“).



Quelle: eigene Darstellung

# Derzeit wird durch die DB Netz AG eine Planungsvereinbarung mit dem Land Schleswig-Holstein vorbereitet

## Die weiteren Schritte:

Erste Planungsschritte können auch vor einem Variantenentscheid bereits unternommen werden

- Bodenuntersuchungen;
- Erstellung eines digitalen Modells für die BIM-Planung;
- Vermessungen;
- erste vertiefte Trassierungen zur Abschätzung der Auswirkungen (Ausbau beinhaltet auch einige schwierigere Bereiche in dicht bebautem Umfeld)

## Ziel: Abschluss dieser Planungsvereinbarung

Das weitere Vorgehen wird zwischen allen Akteuren auf unterschiedlichen Ebenen abgestimmt:

- Koordinierungskreis Ausbau Pinneberg-Elmshorn
- Lenkungsreis S-Bahnen
- Bündnis „Zukunft Schiene Nord“



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**

Quelle: DB Station&Service

**Schleswig-Holstein.** Der echte Norden.



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

**> hvv** - ein Vorreiter im  
**neun(n)**-Land

**Ein Experiment mit Erfolg**

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

# Das 9€-Ticket war ein großer Erfolg für den ÖPNV und ist seiner Intention gerecht geworden

## Initiative der Bundesregierung als Teil des Energie-Entlastungspaketes zur...



...finanziellen Entlastung für Vielfahrer\*innen aufgrund gestiegener Energie- und Spritpreise,

...Heranführung neuer Kundenkreise an ÖPNV,



mit dem positiven Beitrag für die Umwelt im Rahmen der Mobilitätswende.



-  **1** > 5,5 Mio. aktive Kund\*innen des 9€-Tickets
-  **2** Ca. 13,7% aller Fahrten vom Auto zum ÖPNV verlagert
-  **3** > 100%: Fahrgastniveau erreicht Vor-Corona-Niveau
-  **4** Schützt mit ca. 75.000 t eingespartem CO<sup>2</sup> das Klima
-  **5** Auch im ländlichen Bereich stark genutzt

# > 5,5 Mio. HVV-Kund\*innen profitierten vom 9€-Ticket

## WER sind diese Kund\*innen?

 Überwiegend Berufstätige, aber auch Rentner\*innen

 Überwiegend mit Wohnort Hamburg

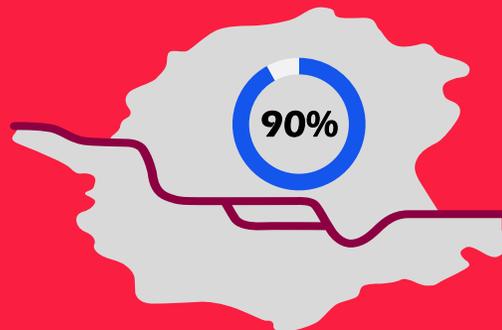
 Alle Einkommensklassen

 Kauf großteils über hvv App

## WOHIN sind sie gefahren?

> 90% verbundintern.

> < 5% der Fahrten >100 km.



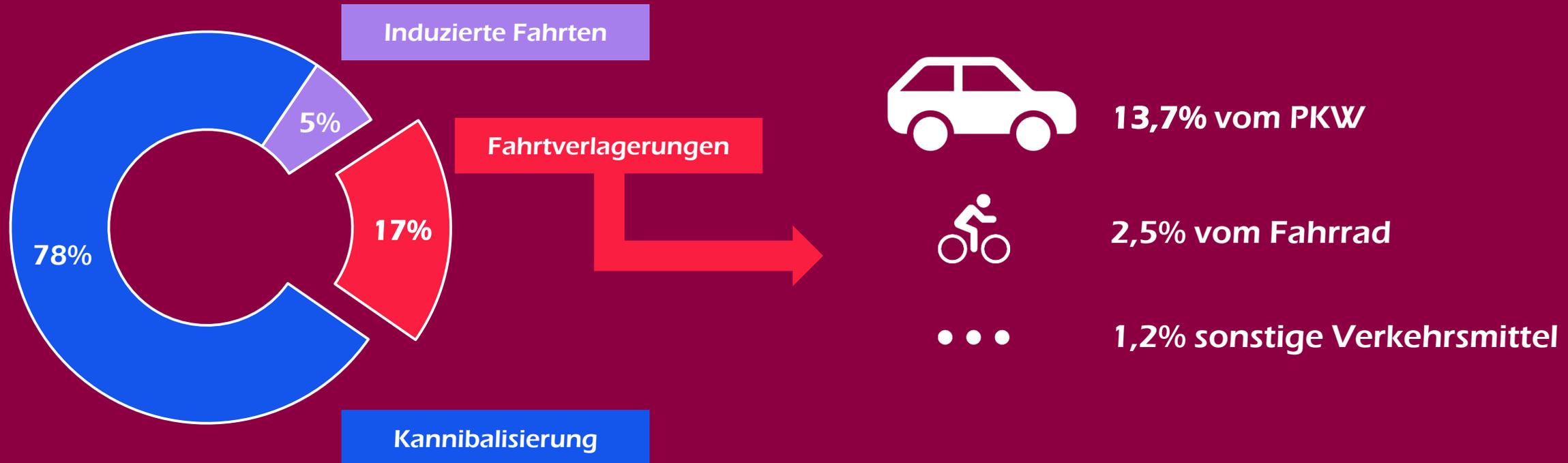
## WANN haben sie das Ticket genutzt?

 Ø Nutzung an 12 Tagen  
(Abonnent\*innen 16 Tage / Käufer\*innen 10 Tage)

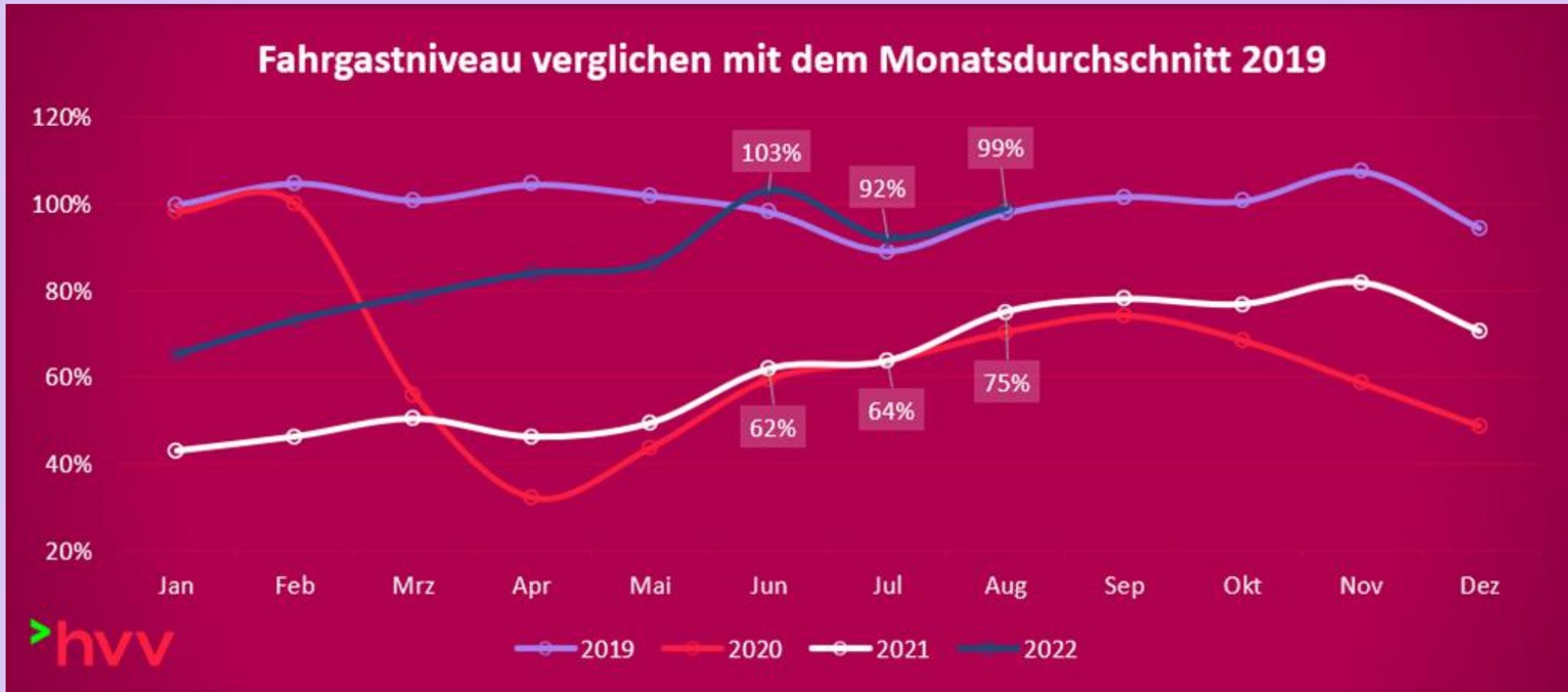


# Die Kund\*innen haben dank des 9€-Tickets oft dem Auto den Rücken gekehrt

**WOHER** kam der Verkehr?



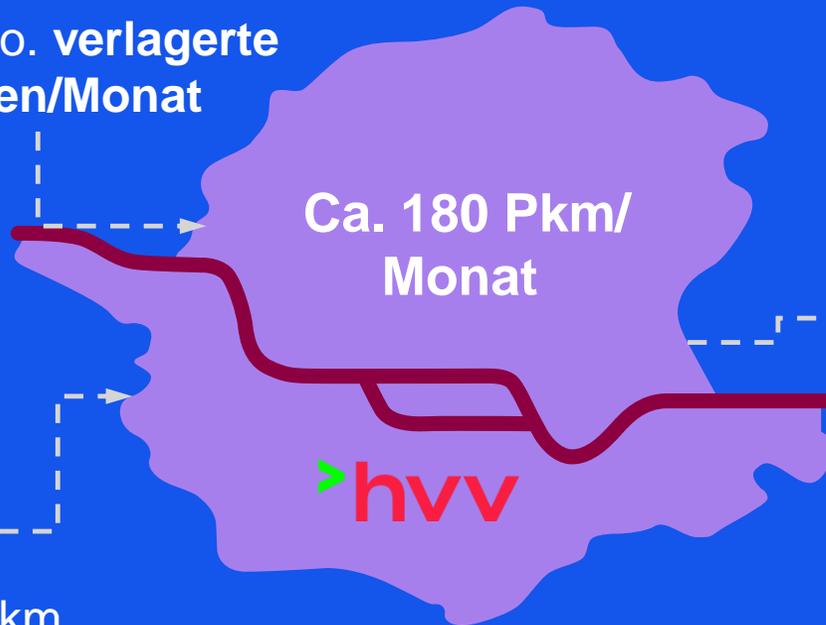
# 9€-Ticket bringt Auslastung auf Vor-Corona-Niveau



# 9€-Ticket bringt im hvv eine Einsparung von ~75.000 t CO<sup>2</sup>



Ca. 6,8 Mio. verlagerte  
Fahrten/Monat



Ø Ausstoß an  
Klimagasen

ca. 122g  
CO<sup>2</sup>/Pkm

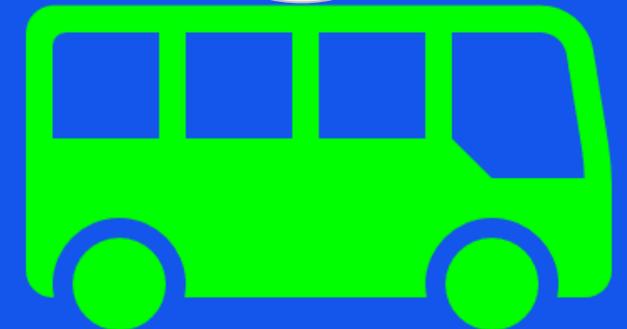


Ca. 30km

Ø Weglänge mit Auto im hvv

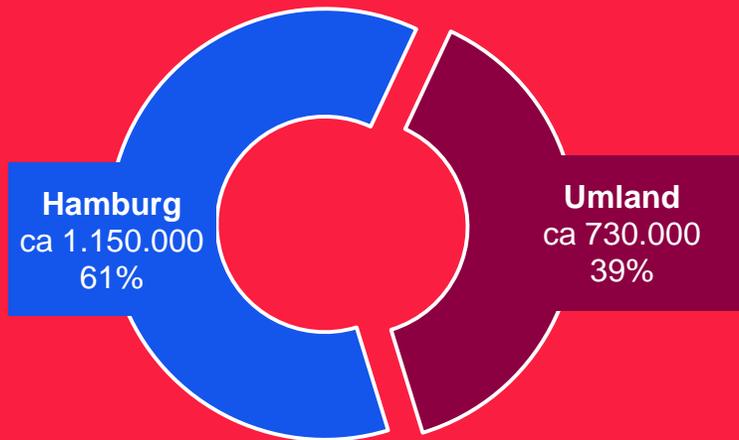
**CO<sub>2</sub>-EINSPARUNG**

**~25.000 t CO<sup>2</sup>/Monat**

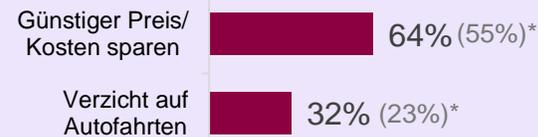


# Entlastung durch 9€-Ticket auch im Umland groß

## Verteilung der 9€-Ticket-Besitzer\*innen/Monat

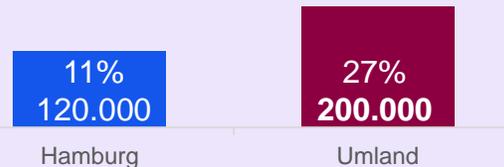


## Top 2 Kaufgründe für 9€-Ticket im Umland



9€-Ticket Nutzer\*innen im Umland wollten mit dem Ticket sparen und auf das Auto verzichten. (xx%) Vergleichswerte Hamburg

## Anzahl der aktivierten Nicht-/Selten-Nutzer\*innen



Im Umland konnten mehr Menschen aktiviert werden, die den ÖPNV in der Vergangenheit nicht bis selten genutzt haben.

## Verlagerung von PKW auf ÖPNV\*



Im Umland wurde das Auto häufiger gegen den ÖPNV eingetauscht.

Für alle, die auf den Geschmack gekommen sind, wartet die 5er Tageskarte

Für unsere  
Gelegenheitsfahrer\*innen



## 5-er Tageskarte

 An 5 beliebigen Tagen innerhalb 30 Tagen gültig

 Ab 5,90 € den ganzen Tag unterwegs.

Analog der Tariflogik von 29,50€ für die Ringe AB bis zu 88,00 € für Ringe A-F.

-23%

## **Bericht**

### **des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein**

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung  
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

**„NEW 4.0/Norddeutsches Reallabor“**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Thering**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 16. September 2022. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Nach einstimmigem Beschluss des Ausschusses gemäß § 58 Absatz 2 GO stand der Projektkoordinator des Norddeutschen Reallabors (NRL), Herr Prof. Dr. Werner Beba, als Auskunftsperson zur Verfügung. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

#### **II. Beratungsinhalt**

Der Koordinator des NRL, Herr Prof. Dr. Werner Beba, stellte einleitend Zielsetzung und Tätigkeit des Projektes anhand einer Präsentation vor (siehe Anlage zum Protokoll Nummer 22/8 des Ausschusses).

Aus Sicht der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter belege das NRL in Anbetracht einer Verzehnfachung der schleswig-holsteinischen Erzeugerkapazitäten innerhalb von drei Jahren die gute Kooperation der norddeutschen Länder. Es zeige, wie Produktion und Einsatz der erneuerbaren Energien aussehen könnten und sei im politischen Raum hinsichtlich regulatorischer Fragen und der Anwendungsförderung dieser Technologien relevant. Wie auch bei der Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) deutlich geworden sei, spiele bei der Wasserstoff-Regulatorik die Ermöglichung geeigneter Geschäftsmodelle eine besondere Rolle. Hinsichtlich der finanziellen Förderung appellierten sie an die Abgeordneten, ihre politischen Kontakte auf Bundesebene zu nutzen, damit auch nach einer Kürzung der Ansätze des Bundeshaushalts für Reallabprojekte die Folgeprojekte des NRL ausreichend unterstützt würden. Auch sie stünden deswegen aktuell in Kontakt zu dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und würden prüfen, welche weiteren Fördermöglichkeiten seitens des Landes existierten. Die große Dynamik in diesem Entwicklungsbereich müsse man im Blick haben.

Auf die Bitte der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten um nähere Erläuterungen zum Thema der regulatorischen Maßnahmen erwähnten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter zunächst die Problematik der Zusammensetzung des Strompreises. So seien die Netzentgelte in Schleswig-Holstein, wo ein starker Ausbau der erneuerbaren Energien stattfindet, sehr hoch. Weitere Aspekte bildeten

das Strommarktdesign, Flexibilitätsmechanismen und die Nutzung von Abschaltstrom auch für industrielle und andere Sektorenkopplungsanwendungen, da gegenwärtig Strom aus abgeregelten Windkraftanlagen nicht einfach beispielsweise für die Wasserstoffproduktion genutzt werden könne. Darüber hinaus sei wichtig, wie man ab 2035 mit dem industriell entstandenen CO<sub>2</sub> umgehen wolle (Carbon Capture and Utilization). Mit dem Projekt „Westküste 100“ sei beispielsweise dessen Nutzung für die Produktion von synthetischem Kerosin erprobt worden, doch würde es perspektivisch aufgrund seiner Entstehung aus CO<sub>2</sub>, das in der industriellen Fertigung anfalle, nicht mehr als „grünes Kerosin“ gelten. Dabei wäre ohne eine geeignete Regelung die Herstellung synthetischer Treibstoffe ab 2035 am Markt nicht mehr wirtschaftlich. Des Weiteren setzten sie sich für eine Lösung der Problematik ein, dass Wasserstoff nicht als „grüner Wasserstoff“ gelte, wenn er nicht durch neue und explizit hierfür errichtete Windkraftanlagen produziert werde. Denn es gebe eine Reihe von Windparks in Schleswig-Holstein, die jetzt aus der EEG-Förderung herausfielen, aber für solche Projekte genutzt werden könnten. Gerade die Weiternutzung dieser Anlagen wäre in ihren Augen als nachhaltig zu betrachten.

Herr Prof. Dr. Beba fügte zur Thematik der Netzentgelte hinzu, dass § 19 der Stromnetzentgeltverordnung für die energieintensive Industrie ab einer bestimmten Betriebsstundenzahl eine Reduzierung der Netzentgelte vorsehe. Diese Regelung honoriere ein systemdienliches Verhalten nicht – wenn ein Unternehmen es beispielsweise mit der Errichtung einer Anlage schaffe, Strom dann zu beziehen, wenn Überschüsse bestünden, und den Verbrauch zu reduzieren, wenn der Anteil des Stroms aus erneuerbaren Energien zu gering sei. Außerdem sei dringend über die bestehende einheitliche Gebotszone in Deutschland zu diskutieren: Vor allem im Norden würden die Windkraftanlagen gebaut, der Netzausbau betrieben und die Vorgabe eines neunzigprozentigen Anteils an Ökostrom in der Region wäre leicht zu erfüllen. Die Bildung mehrerer Gebotszonen wie beispielsweise in Schweden würde zu einer Neuverteilung der Netzentgelte führen und dem Norden bessere Perspektiven eröffnen. Des Weiteren berichtete er, dass das NRL mit den Energie- und Industrieunternehmen erprobt habe, Prognosen über potenzielle Netzengpässe innerhalb von 24 Stunden zu entwickeln. Es sei ein technisches und ökonomisches Modell erarbeitet worden, in dem beispielsweise ein großes Unternehmen bei einem Überangebot an Windstrom seinen Wärmetauscher anschalte, wodurch der Strom genutzt und Abregelungen verhindert würden. Derartiges könne regulatorisch sehr einfach umgesetzt werden, erfordere aber auch einen Anreiz für die Unternehmen zum Aufbau geeigneter Technologien und zum Einsatz des abgeregelten Windstroms. Dies würde auch zu Einsparungen nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz für die Erzeuger führen.

Der Vorsitzende des schleswig-holsteinischen Ausschusses bat im Namen des Ausschusses um eine Übersicht über die regulatorischen Hemmnisse, für deren Beseitigung sich die Politik einsetzen möge (siehe Anlage).

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten sahen die Zuständigkeit für die meisten der angesprochenen Punkte auf Bundesebene. Falls Arbeitsaufträge an die Länder gestellt würden, wären sie daran sehr interessiert. Sie erkundigten sich, ob in allen drei Ländern des NRL bereits alle Partner mitwirkten, die es sich wünsche.

Herr Prof. Dr. Beba antwortete, dass bereits 53 Partner mitarbeiteten und mit den neuen Projekten noch einmal bis zu vier weitere hinzukämen. Dies bringe wegen der generellen Eigenständigkeit der Unternehmen stets auch Verwaltungs- und Integrationsaufwand mit sich. Sie würden eine Teilnahme von NAH.SH begrüßen, da man dann das Funktionsmodell in der Wertschöpfungskette im öffentlichen Personennahverkehr gerade im Long-Distance-Bereich gut zeigen könne.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erkundigte sich nach den Erfahrungen mit den Genehmigungsverfahren für die Anlagen erneuerbarer Energien und ob hierbei noch Wünsche offen seien. Außerdem interessierten ihn die Akzeptanz der Windkraftanlagen in den Kommunen und ein möglicher Nachholbedarf hinsichtlich der Information und Beteiligung.

Herr Prof. Dr. Beba erklärte hierzu, dass Monitoringverfahren für die gesamte Region existierten und zahlreiche Studien erbracht hätten, dass die Menschen umso positiver der Energiewende gegenüber stünden, je mehr Windkraftanlagen in einer Region

vorhanden seien. Hier sei ein Bewusstseinswandel festzustellen. Seinem Eindruck nach befinde man sich bei den Genehmigungsverfahren für die Hamburger Projekte auf gutem Weg, die Genehmigungsbehörde sei gut aufgestellt. Artenschutz werde noch ein spannendes Thema werden, zumal es dort umstrittene Neuregelungen gebe.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten, ob – und wenn ja, wie – die großen Energieerzeuger in die Projekte eingebunden seien. Darüber hinaus baten sie um eine Einschätzung, ob die Einspeisungsmöglichkeit von Wasserstoff ins Erdgasnetz im Interesse der Energiesicherheit Entlastung gegenüber der gegenwärtigen Gasknappheit bieten könne. Darüber hinaus interessierte sie, ob die Prozesse beschleunigt werden könnten. Sie sagten zu, sich auf Bundesebene gegen die Rücknahme der Kürzungen im Förderprogramm Reallabore einzusetzen und wollten wissen, ob das Land Schleswig-Holstein derzeit mehr Mittel in die Programme investiere.

Herr Prof. Dr. Beba erwähnte zur ersten Frage die Beteiligung des Versorgers E.ON Hanse. Hier finde derzeit eine Umstrukturierung statt. Die norddeutschen Wasserstoffaktivitäten würden bei der HanseWerk AG gebündelt, die zusammen mit der Avaccon AG eine neue Gesellschaft gegründet habe (HAzwei GmbH). Damit erhalte Hansewerk im Norden ein großes Gewicht und es eröffneten sich viele Perspektiven. Zur zweiten Frage führte er aus, dass die Beimischung von Wasserstoff funktioniere, er sie jedoch vor dem Effizienzaspekt mit Skepsis sehe. Bei einer Kraftwärmekopplung dagegen werde mit Wasserstoff Wärme und Strom erzeugt, wodurch der Effizienzgrad von Wasserstoff sehr zunehme. Grundsätzlich befinde sich im Moment zu wenig Ökostrom im Netz, als dass man massiv den Erdgasersatz durch Wasserstoff im Erdgasnetz betreiben könne. Er halte dies auch nicht für die Lösung der Zukunft.

Zur Frage, ob die Landesregierung Geld für die Reallabore einsetze, erklärten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter, derzeit eine solche Möglichkeit zu prüfen.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten erinnerten daran, dass es bei SINTEG fünf Modellregionen, fünf Ergebnisthesen und möglicherweise unterschiedliche Rückmeldungen gegeben habe und wollten vor diesem Hintergrund wissen, für wie realistisch die Regierungsvertreter und Herr Prof. Dr. Beba die Schaffung einer Experimentierklausel auf Bundesebene und eine Neugestaltung der Gebotszonen hielten.

Herr Prof. Dr. Beba wies darauf hin, dass diese Thematik nur der Bund regulatorisch lösen könne. Was die Experimentierklausel bei SINTEG anbetreffe, hätten Hamburg und Schleswig-Holstein seinerzeit eine Bundesratsinitiative gestartet, die zu einer entsprechenden Regelung geführt habe. Ein solcher Weg wäre also gangbar. Die Frage hinsichtlich der Schaffung einer Gebotszone könne er derzeit nicht beantworten.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete wies darauf hin, dass solche Bemühungen manchmal schon an den anliegenden Bundesländern gescheitert seien.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten sprachen sodann die Kerosin-Produktion an. Die Erzeugung liege eher an der Westküste, die Verwendung in der Metropolregion Hamburg, wobei der Flughafen Hamburg eine wichtige Rolle spiele. Sie wollten wissen, an welche weiteren Einsatzbereiche außer dem ab 2024 vorgesehenen Betrieb der Gepäckfahrzeuge mit synthetischem Kerosin gedacht werde.

Herr Prof. Dr. Beba stellte richtig, dass der Flughafen nicht synthetisches Kerosin für die Gepäckfahrzeuge einsetze, sondern Brennstoffzellen. Es werde reiner Wasserstoff für Spezialfahrzeuge verwendet. Das Bundesverkehrsministerium wolle massiv die Erzeugung von Beimischungen synthetischen Kerosins beschleunigen, was für das Projekt „Westküste 100“ sehr vorteilhaft sei. Darüber hinaus existiere ein weiteres Projekt der Firma Shell in Hamburg und an anderen Standorten, was er aufgrund des bis 2030 auf 50 Prozent steigenden Bedarfs an Beimischungen in den Turbinen positiv bewertete.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete fragte, wie stark die Abhängigkeit von China beim NRL sei und ob konkrete Schritte unternommen würden, um eine mögliche Abhängigkeit zu reduzieren.

Herr Prof. Dr. Beba merkte an, dass diese Frage eher auf eine politische Diskussion ziele. Was die Partner des NRL anbetreffe, lägen keine direkten Abhängigkeiten von chinesischer Seite vor. Aktuell sei eher relevant, dass es durch die Unterbrechung der Lieferketten auch bei der Konzeptionierung von Großelektrolyseanlagen keine Technologiesouveränität für die einzelnen Komponenten gebe und einzelne Teile von Lieferanten aus asiatischen Ländern bezogen werden müssten.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete bekräftigte, dass NEW 4.0 und das Nachfolgeprojekt die gute norddeutsche Zusammenarbeit und deren positive Wirkungen belegten. Erfreulich sei auch die starke Beteiligung schleswig-holsteinischer Firmen. Er erkundigte sich nach der Zusammenarbeit mit dem Reallabor in Hemmingstedt und ob gegebenenfalls auf eine Verbesserung hingewirkt werden solle. Bezugnehmend auf die derzeitigen Kapazitäten und darauf, dass diese im Jahr 2025 mit Inbetriebnahme einer der größten Anlagen Europas für regenerativ erzeugten Wasserstoff bei 20 bis 30 MW liegen sollten, fragte er, um welches Volumen es sich allein in Brunsbüttel handeln würde, wenn die dortigen Firmen ihren Wasserstoff komplett ersetzen wollten. Ihm liege an einer Zahl, die den Produktionsbedarf deutlich mache, und hielt fest, dass man sich mit dieser Technologie insgesamt am Anfang befinde. Die benötigten Mengen regenerativ erzeugten Wasserstoffs könnten bei Weitem noch nicht geliefert werden. Dies müsse auch beim Einsatz von Zwischenlösungen eine Rolle spielen.

Herr Prof. Dr. Beba nahm hinsichtlich der erforderlichen Erzeugungskapazitäten für Brunsbüttel eine Menge von mindestens 200 MW an und ging für Norddeutschland von mindestens 1 bis 2 GW aus. Der Erdgasverbrauch in Deutschland liege bei 700 TW/h. In Anbetracht dieser Werte und des Sachstands sei ein schneller Ersatz nicht denkbar. Wegen des großen Know-hows in Japan und – aufholend – auch in China bestehe ein Erprobungswettbewerb um die Fähigkeit, Wasserstofftechnologien aufzubauen und zu skalieren. Die Kooperation mit dem Reallabor in Hemmingstedt befinde sich auf einem guten Weg. Ein gemeinsames Vorhaben wäre für die Förderbedingungen zu groß gewesen, man sei jedoch im Gespräch. Im Frühjahr 2023 veranstalte man eine gemeinsame Konferenz und rücke über die Schnittstelle für das die Raffinerien betreffende Folgeprojekt noch enger zusammen.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.*

Dennis Thering, Berichterstattung



## Hemmnisse und regulatorische Vorschläge zum schnellen Hochlauf einer grünen Wasserstoffwirtschaft in Deutschland

Im Norddeutschen Reallabor (NRL) werden im industriellen Maßstab Vorhaben zur Sektorkopplung und Erzeugung von grünem Wasserstoff erprobt und umgesetzt. Als Zusammenschluss aus Forschung, Industrie und Politik bietet das NRL durch seinen gesamtsystemischen Projektansatz ideale Voraussetzungen für praxiserprobte Vorschläge zur Regulatorik der Wasserstoff- und Energiewirtschaft. Bereits in der frühen Projektphase wurden Hürden identifiziert, die einem schnellen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland entgegenstehen. Einige zentrale Aspekte werden im Folgenden kurz erläutert und passende regulatorische Maßnahmen vorgeschlagen, um diesen Hürden zu begegnen. Hierbei ist zu beachten, dass die Themen aktuell z.T. noch Forschungsgegenstand sind und daher noch keine abschließenden Aussagen getätigt werden können. Aufgrund der kurzen Frist der Anfrage sowie Urlaubs- und Krankheitsbedingten Abwesenheiten greifen die unten genannten Punkte nur eine Auswahl der Vorschläge an die Politik auf.

### Delegated Act zur RED II / Experimentierklausel

Zielgerichtete und möglichst verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen sind für das Gelingen des Markthochlaufs für grünen Wasserstoff unabdingbar. Der delegierte Rechtsakt (DA) zu den Anforderungen an nachhaltig erzeugten Wasserstoff für nachhaltige Kraftstoffe (renewable fuels of non-biological origin - RFNBO) in der RED II wird dabei für den Verkehrsbereich eine zentrale Rolle spielen. Unklar ist dagegen noch, ob die dort festzusetzenden Anforderungen auch für die Anwendung von Wasserstoff in anderen Sektoren neben der Mobilität maßgeblich sein werden, wobei die begründete Vermutung besteht, dass das mittelfristig der Fall sein wird.

Allerdings sind derzeit vielfältige Rechtsunsicherheiten im europäischen wie deutschen Rechtsrahmen durch den DA zu konstatieren, wodurch vielfach Investitionsentscheidungen verschoben werden. Daher ist der Gesetzgeber dazu angehalten, die Rechtsunsicherheiten schnellstmöglich zu beseitigen. Konkret geht es um die folgenden vier Aspekte:

- Die künftige Reichweite des Anwendungsbereich für den DA ist unklar. Derzeit soll der DA unmittelbar „nur“ für die Anrechenbarkeit von RFNBO auf die EE-Ziele für den Verkehrssektor gelten. Dennoch werden sich voraussichtlich einige nationale Regelungen für andere Bereiche ebenfalls auf die Vorgaben des delegierten Rechtsakts beziehen. Es sollte politisch entschieden und rechtlich klargestellt werden, welchen Stellenwert der DA im Rechtsrahmen für die Wasserstoffwirtschaft genau haben soll.
- Bei der Regulierung zur Wasserstoffdefinition für den Verkehrssektor sind bereits erhebliche zeitliche Verzögerungen entstanden. Es ist noch nicht absehbar, wann der DA in Kraft treten wird. Mit Vorschlag vom 14.9.2022 macht sich das EU-Parlament dafür stark, dass die Vorgaben für grünen Wasserstoff nicht mehr in einem DA durch die EU-Kommission, sondern in der RED III selbst geregelt werden. Allerdings ist bisher nicht absehbar, dass diese allgemeine Definition Einfluss auf die spezifischen Festlegungen für den Verkehrsbereich im DA haben würden. Eine allgemeine Definition für grünen Wasserstoff in der RED III könnte zwar die Schaffung eines verlässlichen

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Rechtsrahmens weiter verzögern, andererseits auch mehr Klarheit bringen, als diese durch einen DA für einen Sektor möglich wäre. Der europäische Gesetzgeber ist dazu angehalten, sich im anstehenden Trilog zur RED III rasch auf eine verlässliche Regelung zu einigen und – sofern die Regulierung künftig unmittelbar in der RED III verortet sein soll – diese kurzfristig In Kraft treten zu lassen und dabei das Verhältnis zum DA eindeutig zu klären.

- Bei den geplanten Festlegungen im DA stellen sich eine Reihe von Auslegungsfragen zur Einhaltung der Ermächtigungsgrundlage für den DA in Art. 27 Abs. 3 RED II. Daraus resultieren Rechtsunsicherheiten, die beseitigt werden sollten. Unter anderem ist der Inhalt der Ermächtigungsgrundlage in Art. 27 Abs. 3 UAbs. 7 RED II nicht eindeutig. So bleibt unklar, ob Art. 27 Abs. 3 UAbs. 7 RED II die Kommission zu einer umfassenden Methodik für grünen Wasserstoff ermächtigt, oder lediglich auf eine Konkretisierung bestimmter, in den Unterabsätzen 5 und 6 geregelter Einzelfragen abstellt. Dies sollte im Zuge der Überarbeitung der RED II in Art. 27 Abs. 3 RED III klargestellt werden. Auch sollte genau überprüft werden, inwieweit sich die vorgeschlagenen Regelungen des DA im Rahmen der Ermächtigung halten. Insbesondere in Bezug auf das Zusätzlichkeitserfordernis für Strom aus einer Direktleitung erscheint dies zumindest fraglich (vgl. Art. 27 Abs. 3 UAbs. 5 RED II und Art. 3 lit. b) Entwurf des DA).
- Schließlich sollte der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber sicherstellen, dass eine Abstimmung der Anreizinstrumente für die Produktion oder Nutzung von grünem Wasserstoff im Verkehrssektor und – soweit dies gewünscht würde, um eine sektorenübergreifende Einheitlichkeit der Anforderungen zu erreichen – auch darüber hinaus an die Vorgaben des DA erfolgt. Je nach Komplexität der Vorgaben verändern sich auch die Kosten für die grüne Wasserstoffproduktion. Je höher die Anforderungen an den Strombezug, desto teurer werden die Kosten für die Wasserstoffproduktion insgesamt sein. Gleichzeitig können bisher im DA nicht oder nicht ausreichend berücksichtigte Aspekte wie die konkrete Netzsituation bei einer bloßen Übernahme der Kriterien zu neuen Problemen führen. Dieses Zusammenwirken zwischen rechtlichen Anforderungen, wirtschaftlichen Kosten und Folgewirkungen auf andere Bereiche muss bei der weiteren Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für grünen Wasserstoff berücksichtigt werden.

Gleichzeitig ist nochmals zu betonen, dass es bei den Vorgaben des DA lediglich um die Voraussetzungen geht, die für eine Anrechnung der so hergestellten Mengen grünen Wasserstoffs auf die Erreichung der Erneuerbaren-Ziele des Verkehrssektors eingehalten werden. Der deutsche Gesetzgeber ist daher nicht daran gebunden, wenn er aus bestimmten Gründen einen Wasserstoffhochlauf nach anderen Kriterien steuern wollte. Alleinige Konsequenz wäre dann, dass die Anrechnung nur anhand des durchschnittlichen Anteils erneuerbarer Energien erfolgen würde, so dass größere Mengen Wasserstoff oder anderer anrechenbarer erneuerbarer Energien benötigt würden, um die Ziele zu erreichen.

Daher stünde dem deutschen Gesetzgeber auch die Möglichkeit offen, generell andere Definitionen zu schaffen oder im Rahmen von temporären Sonderregelungen für Erprobungsphasen zur Herstellung von grünem Wasserstoff mittels Experimentierklauseln Regelungen zu treffen, die Ausnahmen von den europäischen Anforderungen an die Produktion von grünem Wasserstoff in Bezug auf die Anrechenbarkeit auf die THG-Minderungsziele im Verkehrssektor zulässt. Eine solche Experimentierklausel könnte z.B. in den §§ 37a ff. BImSchG oder der 37. BImSchV geschaffen werden.



### Netzentgelte

Durch die Elektrifizierung von industriellen Prozessen kommt es in der Regel zu höheren Netzanschlussleistungen. Gleichzeitig wird der Strombezug deutlich unregelmäßiger, aufgrund der fluktuierenden Verfügbarkeit des Stroms aus erneuerbaren Energien, so dass die 7.000 Jahresvollaststunden unter Umständen nicht erreicht werden, die für eine Befreiung der Netzentgelte erforderlich sind. Dies kann zu signifikant höheren Stromnebenkosten führen und die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen zur Dekarbonisierung in industriellen Prozessen verhindern. Insbesondere im Norden Deutschlands, der Vorreiterregion bei Erneuerbaren Energien, bestehen ohnehin hohe Netzentgelte. Aktuell wird somit Flexibilität und Dekarbonisierung von Prozessen mittels erneuerbarer Energien nicht belohnt, sondern bestraft.

Es bedarf daher einer grundlegenden Änderung der heutigen Vorgaben für Netzentgeltreduktionen, um Hemmnisse abzubauen und entsprechende Steuerungsanreize für die Bereitstellung von Flexibilität zu schaffen. Da zukünftig die Bundesnetzagentur für die Ausgestaltung der Bedingungen für den Netzzugang und die Netzentgelte zuständig sein muss, muss der Gesetzgeber zügig die Voraussetzungen schaffen, dass dies möglich wird und dabei die europarechtlichen Spielräume nutzen, um Vorgaben für die Gestaltung der Transformation durch die Ausgestaltung der Netzentgelte zu machen. Eine weitere Möglichkeit bestünde in einem an den im mittlerweile außer Kraft getretenen § 7 SINTEG-VO geregelten angelehnten Mechanismus der Erstattung eines wirtschaftlichen Nachteils in Zusammenhang mit der Stromnetzentgeltverordnung. Eine solche Regelung könnte auch auf die energieintensive Industrie ausgeweitet werden und würde so einen starken Anreiz zur Elektrifizierung der Prozesse bieten.

### Möglichkeiten zur Strompreisbegrenzung bzw. -reduzierung

Die hohen Energiekosten in Deutschland bedrohen die globale Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Unternehmen, diese Kosten können an den Weltmärkten nicht an die Kunden weitergegeben werden. Mittelfristig könnten dadurch industrielle Strukturen der energieintensiven Grundstoff- und Metallindustrie aus Deutschland verschwinden. Ein Industriestrompreis, wie es ihn in anderen Ländern bereits gibt (z.B. USA, Frankreich) würde zu einer höheren Planungssicherheit und stärkeren Wettbewerbsfähigkeit der energieintensiven Unternehmen beitragen.

Mit der bisherigen Ausgestaltung des Merit-Order-Prinzips als Preisbildungsmechanismus im Strommarkt kommt es in der aktuellen Situation zu hohen Strompreisen, welche den Markthochlauf von Wasserstoff gefährden. An dieser Stelle könnte die Reform des Preisbildungsmechanismus mit einer Entkopplung von Strom- und Gaspreisen zu einer Entlastung führen.

## **Bericht**

### **des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein**

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung  
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

**„Planungen und Sachstand zum Ausbau der S 21, S4 West und S4 Ost“**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Thering**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 16. September 2022. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg. Für die Vertreter der schleswig-holsteinischen Regierung nahm auch Herr Jochen Schulz, NAH.SH GmbH, an der Beratung teil.

#### **II. Beratungsinhalt**

##### Beratung zum Ausbau der S4 West

Der Vertreter von NAH.SH, Herr Schulz, gab einleitend anhand einer Präsentation einen Überblick über den aktuellen Sachstand beim Ausbau der S4 West (siehe Anlage zum Ausschussprotokoll Nummer 22/8 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein).

Die Senatsvertreter unterstrichen die große Bedeutung der Verkehrsachse für beide Länder aufgrund des hohen Aufkommens an Pendlerinnen und Pendlern. Sie für die Nutzung der Bahn zu gewinnen, sei wichtig für das Gelingen der Mobilitätswende. Überblicksartig stellten sie die bisherigen Überlegungen hierzu dar: Ursprünglich sei angedacht gewesen, die S4 Ost auch nach Westen zu verlängern und die S-Bahn-Züge mithilfe eines Überwerfungsbauwerks auf die bestehenden Fernbahngleise zu führen, damit sie als Express-S-Bahn nach Schleswig-Holstein fahren könnten. Dies sei auch im Knotenkonzept Hamburg enthalten. Danach habe man überlegt, dass die Infrastruktur erweitert und die S-Bahn entsprechend verlängert werden müsse, womit eine teils ein-, teils zweigleisige Weiterführung der bestehenden S-Bahn-Strecke verbunden gewesen wäre. Darüber hinaus habe es den Plan einer Untersuchung zu möglicherweise größeren Kapazitäten auf der Strecke durch einen Mischverkehr gegeben. Im Zuge der gleichzeitigen Vorbereitung des Deutschlandtaktes habe der Bund die bestehenden Infrastrukturen näher betrachtet und Pläne entwickelt. Hierzu gehöre das Konzept eines Verbindungsbahn-Entlastungstunnels, der zu einer Neuordnung des Nahverkehrs in Hamburg führen und neue Möglichkeiten für den S-Bahn-Verkehr schaffen würde. All dies müsse gut durchdacht werden, zumal Mischverkehre

unter anderem sehr verspätungsanfällig seien. Man solle aber die Entscheidung für eine ausreichend dimensionierte Lösung wagen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten bemängelten die Ungewissheit des weiteren Vorgehens, begrüßten aber, dass man sich nun über einen viergleisigen Ausbau Gedanken mache. Zu Recht spreche man auch jetzt vom Ausbau der Strecke Elmshorn – Pinneberg und nicht mehr vom Ausbau der S4, wobei sich die Frage anschließe, wie sich die Infrastruktur südlich von Pinneberg darstelle. Ein weiteres Nadelöhr müsse unbedingt vermieden werden. Hinsichtlich der Variante der Express-Regionalbahn teilten sie den Einwand, dass der Hauptbahnhof hierfür wenig Platz biete. Hinsichtlich der Durchbindung von Zügen am Hauptbahnhof sei in ihren Augen die Verknüpfung der RB 81 nach Bad Oldesloe mit der RB 61/71 als S4 das einzige realistische Projekt gewesen. Da diese mit der Variante der Express-Regionalbahn wieder vom Tisch sei, baten sie um Stellungnahme dazu. Sie fragten nach, ob diese ganz ohne Halt zwischen Pinneberg und Diebsteich verkehren oder gegebenenfalls in Stellingen mit der künftigen U5 verknüpft werden solle. Außerdem interessierte sie der Zeithorizont hinsichtlich der Entscheidung für eine Variante und deren Realisierung.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete äußerte seine Enttäuschung, da der Senatsvortrag einen massiven Rückschritt gegenüber einem vorherigen Sachstand erkennen lasse. In Schleswig-Holstein habe es eine klare Entscheidung für einen zusätzlichen zweigleisigen Ausbau und somit ein viergleisiges System bis nach Elmshorn gegeben und man habe in dieser Richtung gemeinsam an den Bund herantreten wollen. All dies werde nun wieder infrage gestellt. Man habe gesehen, dass die größten Kapazitäten eindeutig durch die viergleisige, für alle Züge nutzbare Lösung erreicht werden könnten und als einziges Argument gegen eine S4-West-Lösung bis Elmshorn nun nur mögliche Taktverzögerungen bei der S-Bahn in Hamburg vernommen. Für ihn stehe nicht das Konzept infrage, sondern in welchem Takt man sich auf diesen Gleisen bewege. Er unterstrich, dass die Überlegungen zu einem Metrotakt-system und damit verbundenen Umsteigeverkehren allesamt stattgefunden hätten und abgeschlossen worden seien. Insofern überzeuge ihn der Vortrag in keiner Weise.

Er hätte sich gewünscht, dass bereits Planungsgruppen eingesetzt worden wären, um das Vorhaben auf schleswig-holsteinischer Seite als Gemeindeverkehrsfinanzierungsprojekt in Gang zu bringen. Zum Beitrag der Hamburger SPD-Abgeordneten wies er darauf hin, dass bis Pinneberg separate S-Bahn-Gleise vorhanden seien. Diese, wie ursprünglich angedacht, bis Elmshorn neben den Fernbahngleisen zu verlängern, würde durchaus zu einer Erweiterung der Kapazitäten führen. Wichtig sei dabei, dass bestimmte Züge aus dem Hamburger Hauptbahnhof den S-Bahn-Tunnel nutzen könnten. Da man sich mit der Thematik bereits lange befasst habe, appellierte er ausdrücklich, eine Entscheidung zu treffen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter wiesen darauf hin, dass dieser Bereich großen Belastungen ausgesetzt sei und intensive Überlegungen erfordere, auch im Hinblick auf den hinzugekommenen Aspekt des Deutschlandtaktes.

Herr Schulz fügte hinzu, dass der Plan des Verbindungsbahn-Entlastungstunnels die Situation verändere und noch einmal neu an die Durchbindung denken lasse. Es handle sich um keinen Rückschritt, sondern die Planung laufe weiter. Die Leistungsphasen 1 und 2 stünden kurz vor der Festlegung. Südlich von Pinneberg seien keine zwei Gleise vorhanden, man könne damit aber einigermaßen umgehen.

Die Senatsvertreter verwiesen darauf, dass die Federführung für das Vorhaben in Schleswig-Holstein liege und noch keine eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung für die Verbindung bis nach Hamburg vorhanden sei. Ihnen sei der von dem FDP-Abgeordneten erwähnte Sachstand nicht bekannt gewesen.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete erinnerte daran, dass vor Längerem in Tornesch ein viergleisiges Konzept mit der Bitte um Prüfung aus Hamburger Sicht vorgestellt worden sei. Diese Prüfung habe in diesen Tagen abgeschlossen sein sollen. Er konstatierte, dass die anfänglichen Ausführungen des Vertreters von NAH.SH haben vermuten lassen, dass alles wieder infrage stehe. Auch spreche die Präsentation von einem Metrotakt, was ganz etwas anderes sei als eine S-Bahn West.

Herr Schulz erläuterte, der Metrotakt würde die Durchbindung von Zügen aus dem weiteren Umland Schleswig-Holsteins durch Hamburg mit möglichst weiteren Halten im Zentrum bis nach Niedersachsen betreffen, was sehr schnelle Verbindungen in die Innenstadt ermöglichen würde.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten meinten, dass man, selbst wenn es noch viele potenzielle Varianten gäbe, die das Vorhaben noch attraktiver machen würden, den zahlreichen Pendlerinnen und Pendlern schnell eine gute Lösung für den Umstieg auf den ÖPNV anbieten sollte. Sie betonten, dass alle Gremien des Umlandes der viergleisigen Lösung zustimmten, entlang der Strecke seit Jahrzehnten Flächen freigehalten würden und das Interesse der Bevölkerung sehr groß sei. Da das Vorhaben eine sehr große Chance für die Region biete, würden sie es sehr begrüßen, in der nächsten Sitzung den Realisierungszeitplan zu erfahren.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen merkten an, dass die Strecke nicht nur stark frequentiert, sondern auch sehr störungsanfällig sei. Da im Landesnahverkehrsplan (LNVP) der Ausbau und die Elektrifizierung der Ausweich- und Entlastungsstrecke Neumünster – Bad Oldesloe ebenfalls eine hohe Priorität hätten, interessierte sie, inwieweit die Planungen hierzu weiterliefen.

Herr Schulz erklärte, dass der Ausbau dieser Strecke vor Baubeginn der Verbindung Elmshorn – Pinneberg im Grunde abgeschlossen sein müsste und bislang nur in kleinem Rahmen mit den Planungen begonnen worden sei. Auf die Kritik der SPD-Abgeordneten erwiderte er, dass er die Diskussion über die Varianten als erforderlich ansehe, zumal die S-Bahn-Variante für Elmshorn wegen der langen Fahrtdauer in das Hamburger Zentrum hinein nicht so attraktiv gewesen wäre. Zum LNVP seien auch aus der Region viele Stellungnahmen eingegangen, die sich wegen der zusätzlichen Möglichkeiten für ein drittes und viertes Gleis im Mischverkehr ausgesprochen hätten.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten betonten daran anknüpfend, dass auch ihnen die Berücksichtigung der bisher gewonnenen Erkenntnisse zu ÖPNV und regionalem Nahverkehr bei der Variantendiskussion wichtig sei. Ihrer Meinung nach sei der Prozess nicht neu angestoßen, sondern angepasst worden und nehme Fahrt auf. Unleugbar seien die Kapazitätsmängel, die man nur durch Flexibilisierung ausgleichen könne.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE zeigte sich ebenfalls sehr überrascht über den aktuellen Sachstand. Hinsichtlich der Durchbindung von Zügen mit möglichst wenigen Halten im Zusammenhang mit dem Metrotakt interessierte ihn, ob und für welche Strecken im Hamburger Umland diese angedacht sei. Darüber hinaus fragte er, inwieweit sich die für den viergleisigen Ausbau der Elmshorner Anbindung notwendigen Grundstücke bereits in öffentlicher Hand befänden und wann mit der Entscheidung über die Variante zu rechnen sei.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete wünschte in der nächsten Sitzung von Hamburger Seite eine klare Bewertung der Pläne zum gleichwertigen viergleisigen Ausbau, zumal man gerade auf dieser Strecke hinsichtlich des Umstiegs der Pendlerinnen und Pendlern auf den ÖPNV und somit der Förderung der Verkehrswende viel erreichen könne. Auch die schleswig-holsteinische Landesregierung bat er zu dem Termin um Äußerung, ob am viergleisigen Ausbau festgehalten oder der Variantenvergleich noch einmal neu eröffnet werde. An den Vertreter von NAH.SH gerichtet sagte er, dass die Bedeutung des Streckenabschnitts bis Elmshorn unbestritten sei, aber nach Aussage des Bundes eine zweigleisige Lösung dort ausreichen würde, weil die Güterverkehre ab 2029 über den Fehmarnbelt liefen und die Strecke um diese Verkehre entlastet würde.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter teilten die Einschätzung der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten über die Situation vor Ort. Für eine weitere Berichterstattung im Ausschuss würden sie im Vorfeld der Tagesordnungsaufstellung einen geeigneten Zeithorizont angeben. Hinsichtlich des angesprochenen Zeitrahmens für das Vorhaben seien sie nach den Erfahrungen mit anderen Projekten sehr zurückhaltend, könnten aber nächste Schritte benennen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten zeigten sich damit einverstanden.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten entnahmen den Ausführungen der Regierungsvertreter durchaus, dass sich in dem Prozess viel bewege und intensive Abwägungen sinnvoll seien. Sie unterstützten den Vorschlag der Regierungsvertreter, dem Ausschuss erst bei einem neuen Sachstand zu berichten.

Herr Schulz antwortete auf die Grundstücksfrage, dass seiner Kenntnis nach schon viele Flächen freigehalten worden seien; ob sich bereits alle erforderlichen in öffentlicher Hand befänden, könne er nicht sagen. Im Zusammenhang mit dem Metrotakt erläuterte er, dass eine weit ins Umland geführte S-Bahn ab einer bestimmten Entfernung unattraktiv werde, sodass man sich eine ähnliche Lösung wie die RER-Züge um Paris herum überlegen könne, die im Umland relativ häufig hielten und dann mit nur einzelnen Stationen relativ schnell ins Stadtzentrum führen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten baten die Senatsvertreter um weitere Ausführungen zu der Aussage, dass die Mischnutzung zu einer Verspätungsanfälligkeit führen könne. Sie wollten wissen, inwieweit eine Mischnutzung als realistisch angesehen werde, zumal die Züge im Hauptbahnhof auf den S-Bahn-Gleisen dann in einem 2,5-Minuten-Takt abgefertigt werden müssten.

Die Senatsvertreter erklärten, dass sich Durchbindungen in den Details der Trassenplanungen und Verkehrsverträge als sehr diffizil darstellten. Nach aktueller Einschätzung könne man mit dem Hauptbahnhof in seiner heutigen Gestalt und den Trassenlagen keine Verbesserung erzielen. Sowohl von fachlicher Seite als auch im politischen Raum werde die Idee jedoch nicht aufgegeben. Erforderlich seien infrastrukturelle Anpassungen. Welche Verbindungen ratsam seien, könnten sie daher noch nicht präzisieren. Sie nähmen die Frage als Motivation für eine weitere Beschäftigung mit dem Thema auf. Auch sie erklärten ihre Bereitschaft zu weiterer Berichterstattung und verstünden die Beratung als weiteren Impuls, sich mit Schleswig-Holstein intensiv abzustimmen und eine Entscheidung herbeizuführen. Bezüglich der S-Bahn habe Hamburg noch keine abschließende Meinung. Sie wiesen darauf hin, dass ein Problem auf der gesamten Schienen-Infrastruktur im norddeutschen Raum bestehe, insbesondere im Knoten Hamburg.

Als der Hamburger AfD-Abgeordnete sich überrascht ob der Aussage zeigte, dass die S-Bahn bei einer weiten Fahrt ins Umland unattraktiver würde, stellte Herr Schulz klar, dass dies bei einer zu hohen Zahl der Zwischenhalte bis zur Hamburger Innenstadt der Fall wäre. Das Attraktive an der derzeitigen Anbindung Elmshorns sei die Direktverbindung der Regional-Expresse zum Bahnhof Hamburg Dammtor.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass die Verlängerung der S-Bahn nach Buxtehude hinsichtlich der Fahrgastzahlen ein großer Erfolg gewesen sei.

#### Beratung zum Ausbau der S21

Die Senatsvertreter bewerteten den Ausbau von S21 und S4 als Beispiele für eine gute Planung der beiden Länder und für deren Entschiedenheit, den Schienenverkehr voranzubringen. Ziel des Ausbaus der Linie S21 sei eine umstiegsfreie S-Bahn-Verbindung von Bergedorf nach Kaltenkirchen, wofür die bisherige AKN-Strecke elektrifiziert und die von Eidelstedt kommenden Züge darauf überführt werden sollten. In beiden beteiligten Ländern liege der Planfeststellungsbeschluss vor, auf Hamburger Seite werde derzeit die Kampfmittelsondierung durchgeführt.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter fuhren fort, dass der Planfeststellungsbeschluss für das Areal in ihrem Land noch beklagbar sei und entsprechende Fristen abgewartet werden müssten. Das Vorhaben werde knapp 120 Millionen Euro kosten, aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes könne man eine Förderquote von 80 bis 85 Prozent erreichen, ein entsprechender Antrag sei am 8. August 2022 eingereicht worden. Laut Auskunft von Herrn Schulz zeichne es sich ab, dass die Ausschreibungen der Bauleistungen schwierig seien, das Vorhaben teurer werde und man von Verzögerungen ausgehen müsse.

Auf entsprechende Frage des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten antworteten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter, dass es keine Klagenträge zur Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit gegeben habe. Als der schleswig-holsteini-

sche FDP-Abgeordnete feststellte, dass damit die sofortige Vollziehbarkeit bestehe, gaben die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter ihre Zustimmung zu erkennen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten zeigten sich enttäuscht über die erneuten Verzögerungen durch die Probleme bei den Auftragsvergaben und hakten nach, wann mit dem Bauwerk begonnen werden solle.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter unterstrichen ihr Engagement für dieses Vorhaben. Es bestehe eine Verwaltungsvereinbarung als Grundlage für den Erlass des Zuwendungsbescheides an die AKN Eisenbahn GmbH, der nunmehr vorbereitet werde. Die AKN Eisenbahn GmbH habe mit der Umsetzung von Ausschreibungen begonnen und der Antrag auf Fördermittel sei gestellt worden. Da Letztere noch nicht bewilligt seien, könnten die Ausschreibungen momentan nur unter Vorbehalt stattfinden. Vorbereitende Arbeiten würden so weit wie möglich durchgeführt, doch müssten bestimmte Verfahrensschritte auch abgewartet werden.

Als die Hamburger SPD-Abgeordneten die Überlegung äußerten, ob das Abwarten der Förderzusage zwingend sei, betonten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter, dass unter Vorbehalt durchaus schon Ausschreibungen stattfänden.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete bat um nähere Ausführungen zum aktuellen Stand hinsichtlich der eingegangenen Sammelklage und wollte wissen, ob sich die für das Vorhaben erforderlichen Flächen bereits in öffentlicher Hand befinden würden.

Der SSW-Abgeordnete bat um nähere Ausführungen zu den Ausschreibungen unter Vorbehalt und wollte wissen, wann der Zuschlag erteilt werde.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter sagten zu der aktuellen Situation beim Ankauf von Grundstücken und den Ausschreibungsunterlagen eine Protokollklärung zu. Der Vorbehalt sei mit der Bundesförderung verknüpft.

*Protokollklärung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus vom 21. November 2022:*

*„Aktuell wird sich auf den für die 1. Bauphase erforderlichen Grunderwerb konzentriert. Dies betrifft in Hamburg den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Eidelstedt und der Eisenbahnüberführung Elbgaustraße und in Schleswig-Holstein den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Burgwedel und dem Bahnübergang Bahnstraße in Ellerau. Das Ziel ist es, die für den Start der 1. Bauphase benötigten privaten Flächen bis zum 1. Dezember 2022 bereit stellen zu können.*

*Von den Fachlosen ist die Mehrheit mittlerweile beauftragt. Bei einzelnen Losen erfolgte auf die Ausschreibung keine Rückmeldung. In einem solchen Fall wird direkt an potentielle Anbieter herantreten und verhandelt. Dies ist aktuell bei zwei Fachlosen der 1. Bauphase der Fall.*

*Bei der ersten Ausschreibung des Schienenersatzverkehrs (SEV) für sämtliche Streckensperrungen gab es keine Angebote. Auch nach einigen Verhandlungen wurde kein verbindliches Angebot abgegeben. Aus diesem Grund ist der SEV für die erste Streckensperrung erneut verkürzt ausgeschrieben. Eine Finanzierungsusage wurde erteilt.“*

Auf entsprechende Nachfrage der Hamburger CDU-Abgeordneten erklärten die Senatsvertreter, die Kampfmittelsondierungen würden dieses Jahr abgeschlossen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten regten an, noch einmal zu überlegen, ob es sinnvoll sei, die Ausschreibungen unter den Vorbehalt der Förderzusage zu stellen, denn sie vermuteten, dass die erwähnten Ausschreibungsschwierigkeiten auch damit verbunden seien. Wenn dieses Taktieren zu einer Verzögerung des Baubeginns um weitere Jahre führen würde, würden sie dies sehr bedauern.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten fragten sodann, ob das Land Schleswig-Holstein bei ausbleibender Bundesförderung von dem Projekt Abstand nehmen würde und was dies für Hamburg bedeuten würde.

Die Senatsvertreter beteuerten ihre Zuversicht, dass eine Bundeszusage erfolge und die beiden Länder dieses Vorhaben gemeinsam durchführen würden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter fügten dem nichts hinzu.

#### Beratung zur S4 Ost

Die Senatsvertreter berichteten, dass die Zusammenarbeit der Länder auch hier sehr gut funktioniert und sich die Hartnäckigkeit des damaligen schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministers hinsichtlich der Bundesförderung ausgezahlt habe. Der finanzielle Umfang dieses Vorhabens liege bei 1,8 Milliarden Euro. Sie beschrieben jeweils kurz den Sachstand für die drei Planfeststellungsbereiche des Projektes, von denen zwei auf Hamburger, einer auf schleswig-holsteinischem Gebiet lägen. Sie gingen weiterhin von einer Inbetriebnahme des ersten Abschnittes bis Rahlstedt im Dezember 2027 aus. Während der Bauzeit so weit wie möglich den Betrieb aufrechtzuerhalten, stelle eine große Herausforderung dar. Hinzu komme, dass der Zeitpunkt noch unbekannt sei, zu dem die S-Bahn Hamburg wegen des Auslaufens der Verträge mit der RB 81 den Betrieb übernehmen werde. Für die Anhörungen zum dritten Planfeststellungsabschnitt sei laut Auskunft von Herrn Schulz am 1. Mai 2022 ein Projektmanager eingestellt worden, doch fehlten noch die erforderlichen Unterlagen der Deutschen Bahn AG (DB). Die Senatsvertreter erwarteten, dass der Betrieb der Verbindung 2029 erfolgen könne.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten hoben hervor, dass auch die Zusammenarbeit zwischen den beiden Parlamenten seit Jahren ausgesprochen gut gewesen und die Akzeptanz des Vorhabens in der Bevölkerung sehr groß sei. Zum generellen Vorgehen bei solchen Projekten fragten sie, ob im Interesse einer Verfahrensbeschleunigung eine engere Verzahnung zwischen den Planern bei der Bahn und den für die Planfeststellung und die Auslegung zuständigen Behörden denkbar sei.

Die Senatsvertreter berichteten, dass bei der S4 noch die Länder als Anhörungsbehörden zuständig gewesen seien. Dass diese Funktion künftig beim Eisenbahn-Bundesamt liege, werde manche Abstimmungen einsparen. Sie hielten es ebenfalls für sehr wichtig, dass die Planenden und die Planfeststellenden sehr frühzeitig bereits in der Genese des Plans zusammenarbeiteten.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter ergänzten, dass bezüglich der zeitsparenden Kooperationen ein Normenscreening auf den Weg gebracht worden sei. Gleichwohl sei es wichtig, dass die Planfeststellung unabhängig und sehr genau erfolge.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete stimmte den Senatsvertretern in der positiven Bewertung der Zusammenarbeit zu. Man habe dabei auch die Erfahrung gemacht, dass gegenüber den Vorhabenträgern eine gewisse Hartnäckigkeit vonnöten sei, damit etwas vorangehe. Er sei irritiert, dass die Planunterlagen für den Planabschnitt 3 nicht vorlägen, zumal der Presse zu entnehmen gewesen sei, dass sie im Sommer dieses Jahres haben abgegeben werden sollen. Dieser Termin werde nicht eingehalten, weil die DB, wie sie öffentlich erklärt habe, nun umfassend mit der Bevölkerung in den angrenzenden Orten über Lärmschutzmaßnahmen diskutiere. Dies hätte seiner Meinung nach längst stattfinden können. Er fragte nach, ob die Landesregierung und NAH.SH mit der DB im Gespräch darüber seien, wie bis Ende des Jahres die Unterlagen vorliegen könnten.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter bestätigten, mit der DB in Kontakt zu stehen, der konkrete Sachverhalt sei allerdings noch nicht angesprochen worden.

Herr Schulz wies darauf hin, dass zahlreiche Arbeits- und Koordinierungskreise mit der sehr differenziert aufgebauten DB existierten und sie dort sehr hartnäckig und drängend versuchten, das Vorhaben voranzubringen. Es handele sich aber auch um ein sehr großes Vorhaben und viele Beteiligten der DB, die die Tendenz hätten, sehr viele neue Sachverhalte in die Planungen einzubeziehen.

Auf die Frage des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten, ob die DB zur Diskussion über die geplanten Lärmschutzmaßnahmen mit der Öffentlichkeit in Stormarn in Verbindung treten wolle, antwortete Herr Schulz, dass dies seines Wissens schon häufiger stattgefunden habe.

Die Senatsvertreter bestätigten, dass bei der DB mit ihren zahlreichen Tochterunternehmen manche Vorgänge nicht so schnell abliefen, wie man es sich wünsche. Das sehr große Vorhaben sei nicht in den Gesamtkonzern integriert, sondern als Großprojekt mit eigener Projektstruktur unter einer sehr engagierten Leitung organisiert. Letztere tue alles dafür, um es zum Erfolg zu führen.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten fragten, welche Verbindlichkeit die von der Bahn gesetzten Termine hätten. Zu ihrer Bitte um einen Überblick über den avisierten Zeitplan wollten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter die Bahn um Auskunft dazu bitten. Zum Zeitplan insgesamt reichten sie nachfolgende Protokollerklärung nach.

*Protokollerklärung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus vom 21. November 2022:*

*„Der Planfeststellungsbeschluss des 1. Planfeststellungsabschnitts (PFA) wurde mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, am 05.10.2021 bestandskräftig. Seit dem 06.04.2021 wird im PFA 1 gebaut. Eine 4. Planänderung ist derzeit noch in Bearbeitung/Erstellung. Die Übergabe ist für November 2022 geplant.*

*Für den PFA 2 ist eine Neuauslegung der überarbeiteten Planungsunterlagen für November 2022 vorgesehen. Ein vollziehbarer PFB ist für September 2023 anvisiert. Der Start der bauvorbereitenden Maßnahmen ist für Oktober 2024 geplant. Ein Jahr später sollen die Bauhauptmaßnahmen beginnen.*

*Der PFB für den PFA 3 steht in Abhängigkeit zum 2. PFA, da dieser priorisiert wird. Hier ist eine Auslegung der Unterlagen für das 1. Quartal 2023 vorgesehen.“*

Die Senatsvertreter erklärten, über die Dialogveranstaltungen informiert zu sein. Sie hielten diese für sehr sinnvoll, zumal in Ahrensburg der Lärmschutz im Rahmen der Auslegung zu einem großen Thema geworden sei. Dies führe ihres Wissens nach zu einer Verschiebung um zwei Monate und solle den Inbetriebnahmeplan nicht gefährden.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete erklärte, dass die Terminangaben der DB seiner Erfahrung nach oft verändert würden. In Lindaunis habe sich die Vorlage der Planfeststellungsunterlagen um sieben Jahre verschoben.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.*

Dennis Thering, Berichterstattung

## **Bericht**

### **des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein**

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung  
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

#### **„Planungen und Sachstand des Ausbauprojekts A 23“**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Thering**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 16. September 2022. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter wiesen einleitend auf die Notwendigkeit des sechsspurigen Ausbaus der A 23 zwischen den Anschlussstellen Tornesch und Eidelstedt wegen des äußerst hohen Verkehrsaufkommens hin. Die zahlreichen Maßnahmen zur Stauvermeidung hätten sich als nicht ausreichend herausgestellt. Infolge der Initiative der beiden Länder Hamburg und Schleswig-Holstein sei der sechsspurige Ausbau im Bundesverkehrswegeplan in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ als Engpassbeseitigung verankert worden. Die Landesregierung habe sich 2019 mit der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) zusammen dafür eingesetzt und die Bauvorbereitung und -durchführung des Vorhabens beauftragt. Seit dem 1. Januar 2021 führe sie im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes die von den Ländern übertragenen Autobahnprojekte weiter. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens werde für 2025 avisiert. Durch die Nähe von Gewerbe und Wohngebieten sei das Vorhaben nicht problemfrei, zumal sich auch eine sehr aktive Initiative gebildet habe. Die Landesregierung sei im Rahmen eines offenen Briefes zu einer Stellungnahme aufgefordert worden, inwieweit diese Maßnahme aus fachlicher Sicht noch sinnvoll erscheine. Da das Land nicht zuständig sei und sie zudem an dem durch den Bundesverkehrswegeplan schon gesetzlich festgehaltenen Planauftrag nicht rütteln wolle, habe die Landesregierung hierzu zunächst nicht Stellung nehmen wollen. Aus ihrer Sicht sei angesichts der bis 2030 prognostizierten Verkehrszahlen in Höhe von täglich 96.000 Kraftfahrzeugen auch nicht vorstellbar, dass eine Bedarfsplanungsüberprüfung zu einer anderen Entscheidung führen würde. Die DEGES habe sehr frühzeitig mit der Einbindung der Öffentlichkeit begonnen, erste Veranstaltungen fänden bereits statt. In dem Kontext würden daraus folgende Überprüfungen auf den Weg gebracht.

Die Senatsvertreter wollten dem nichts hinzufügen. Die inhaltliche und politische Bewertung sei zwischenzeitlich vollständig auf die Bundesebene übergegangen, über die Inhalte im Koalitionsvertrag des Bundes zum Umgang mit Autobahnprojekten hinaus sei ihnen nichts bekannt. Sie legten Wert darauf, dass die Strecke zusammen mit der S-Bahn/Regionalbahn immer als Achse betrachtet und auch der Schienenverkehr engagiert vorangetrieben werde.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass laut Hamburger Koalitionsvertrag die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Projekte eine hohe Priorisierung hätten und diese daher von den Koalitionspartnern unterstützt würden. Sie formulierten ihre Hoffnung, dass der Ausbau der Nahverkehrsstrecke Pinneberg – Elmsborn durch starkes Engagement sehr schnell gelingen und sich der Autobahnausbau durch die stärkere Nutzung des ÖPNV erledigen könne.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten hielten die Überlegung, dass mit dem Ausbau der Bahn der Ausbau der A 23 hinfällig würde, für einen realitätsfernen Wunsch, zumal die Umlandregion boome. Es könne nur die Ergänzung richtig sein.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten erwiderten, dass die Hamburger Koalition das vordringliche Bahnprojekt unterstütze. Ansonsten hätten sie lediglich einer Hoffnung Ausdruck gegeben, wenn sie auch wegen der unterschiedlichen Zeitpläne eher unrealistisch sei und Letzteres der Mobilitätswende und den Zielen der Koalition beider Länder sowie des Bundes eher nicht zuträglich sei. Sie unterstrichen, dass es das Ziel sein müsse, den Pendlerinnen und Pendlern mit einem guten Schienenangebot dieses Verkehrsmittel in den Blick zu bringen.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte nach, wann die Bedarfsplanüberprüfung insbesondere bezüglich der A 23 abgeschlossen sein solle. Da dabei auch Klimaziele zu berücksichtigen seien, könnten dabei ein Bahnausbau und ein paralleler Ausbau eines Radschnellwegs eine Rolle spielen.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete schloss die Frage an, ob die Bedarfszahlen für die Schienenwege, den Radschnellweg und die Autobahn Auskünfte darüber gäben, dass man auf den Ausbau einer der Verkehrswege verzichten könne.

An die Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung gerichtet, fragten die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, ob sie im Hinblick auf die vorgesehenen Industrieprojekte an der Westküste weiteren Ausbaubedarf an der A 23 sähen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter wiederholten, dass das Planfeststellungsverfahren ihrer Einschätzung nach 2025 erfolgen solle. Einen detaillierten Ablaufplan der bis dahin zu vollziehenden Schritte hätten sie nicht. Der genannte Aspekt werde in den Erhebungen für die Baumaßnahme mitberücksichtigt werden. Bezüglich der Frage des FDP-Abgeordneten erklärten sie, aufgrund der Zahlen bislang davon auszugehen, dass alle drei Verkehrswege ihre Berechtigung hätten. Im Rahmen der Verfahren würden die Daten noch einmal überprüft.

Die Anmerkung der schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, dass die Planung bislang nur bis Tornesch reiche, die geplante Batteriefabrik der Firma Northvolt sich aber in Heide befinden werde, nahmen die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter mit.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete begrüßte den Ausbau der A 23 ausdrücklich und hielt einen schnelleren Fortschritt für wünschenswert. Die Planungen stünden in einem auffälligen Missverhältnis zu den Planungen für die Bahnstrecke. Er meinte, dass ein sechsspuriger Ausbau voraussichtlich nicht ausreichen werde, sondern man unter Umständen eher an acht Spuren denken solle.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen machten darauf aufmerksam, dass der Investor für die Fabrik in Heide eher an einer sehr guten Bahnanbindung interessiert sei. Zu den kürzlich erfolgten Ankündigungen des Verkehrsministers zu dieser Thematik baten sie um weitere Erläuterungen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter führten zur Firma Northvolt aus, dass deren Unternehmenskonzept auf CO<sub>2</sub>-freie Produktion setze. Die Landesregierung stehe mit der Firma im Hinblick auf die Sicherstellung eines Gleisanschlusses der Produktionsstätte in Kontakt. Man befinde sich hierbei jedoch ganz am Anfang.

**III. Ausschussempfehlung**

*Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.*

Dennis Thering, Berichterstattung

## **Bericht**

### **des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein**

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung  
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

#### **„Bilanz und Ausbau 9-Euro-Ticket“**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Thering**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 16. September 2022. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

#### **II. Beratungsinhalt**

Wie die Senatsvertreter einleitend feststellten, führe das 9-Euro-Ticket die Auswirkungen einer Vereinfachung und einer Verringerung der Ticketpreise deutlich vor Augen. Die Auswertung der für den Hamburger Verkehrsverbund (hvv) begleitend durchgeführten Marktforschung stellten sie anhand einer Präsentation vor, die dem Ausschussprotokoll Nummer 22/8 des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein beiliegt. Die Senatsvertreter hofften, dass Bund und Länder zu einer Einigung über eine Nachfolgelösung kämen, und drückten ihr großes Interesse aus, diese für den hvv zu übernehmen.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter berichteten, dass in ihrem Land mit dem 9-Euro-Ticket in vielen Bereichen die Werte aus der Zeit vor der Corona-Pandemie im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) klar überschritten worden seien, manchmal bis zu 150 Prozent. Anders als in Hamburg seien nicht in erster Linie Berufs-, sondern eher Freizeitverkehre insbesondere auch auf touristisch bedeutsamen Strecken immens angestiegen. Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung habe darauf aufmerksam gemacht, dass Menschen mit Behinderung das Ticket wegen überfüllter Verkehrsmittel und Bahnsteige nicht angemessen haben nutzen können. Auch junge Familien mit Kinderwagen seien auf Schwierigkeiten gestoßen. Insgesamt verdeutliche dieses „Reallabor“ aber, dass eine ökologische Verkehrswende gelingen könne. Weil dies ein günstiges und einfaches Tarifsystem, ein erweitertes Fahrtenangebot und eine gut ausgebaute Infrastruktur erfordere, sei ihnen die Debatte um die Regionalisierungsmittel sehr wichtig. Mit Sorge nähmen sie wahr, dass sich diese allein auf die Nachfolge eines 9-Euro-Tickets konzentriere und eine Steigerung der Energiepreise oder eine generelle jährliche Preissteigerung wenig Beachtung fänden. Auch mit Blick auf die Erfahrungen aus Österreich in diesem Bereich plädierten sie dafür, sich nicht auf einen Betrag festzulegen. Da beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ihres Erachtens eine Verantwortung des Bundes

bestehen, seien sie über dessen Auffassung, dass die Länder 50 Prozent eines Nachfolgetickets finanzieren müssten, etwas verwundert gewesen. Die zu erwartenden Kostensteigerungen hätten für ihr Land insofern eine Bedeutung, als dass der Landesnahverkehrsplan (LNVP) schon bei seinem Beschluss unterfinanziert gewesen sei.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten betonten, dass die bundesweite Gültigkeit des Tickets ganz wesentlich zu dessen Erfolg beigetragen habe und auch bei einer Nachfolgeregelung erhalten bleiben solle. Weil man, wie die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter bereits gesagt hätten, bei der Diskussion darum nicht das Thema der Angebotsentwicklung aus dem Blick verlieren dürfe, müsse der Ticketpreis über 9 Euro liegen. Sie hofften, dass die Nachfolgelösung zum 1. Januar 2023 zur Verfügung stehe.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE sprach sich ebenfalls für eine schnellstmögliche Lösung zu einem Einheitspreis aus. Zu den berichteten hohen Nachfragezahlen merkte er an, dass hierbei die Kumulation über drei Monate zu berücksichtigen sei. Aufgrund der von schleswig-holsteinischer Seite vernommenen Skepsis zu der vom Bund avisierten Finanzierung fragte er nach der Haltung der anderen Länder dazu und ob das vom Bund in Aussicht gestellte Geld aus den Regionalisierungsmitteln stamme. Zudem interessierte ihn die Sicht der beiden Landesregierungen hinsichtlich einer Einführung zum 1. Januar 2023.

Der Hamburger AfD-Abgeordnete bat um Erläuterung der Berechnungsweise der auf Seite 2 der Präsentation aufgeführten Zahl von 5,5 Millionen aktiven Kundinnen und Kunden und um weitere Ausführungen zu der auf Seite 6 genannten Zahl von 6,8 Millionen verlagerten Fahrten pro Monat, da diese ihm recht gering erscheine, wenn man davon ausgehe, dass Pendlerinnen und Pendler ganzjährig auf die Bahn umstiegen. Außerdem wüsste er gern, wie die Zahlen erfasst worden seien.

Die Senatsvertreter antworteten zur ersten Frage, dass die Abonentinnen und Abonnenten mitgezählt worden seien und sie bei der Zahl der Verkäufe davon ausgegangen seien, dass dahinter jeweils eine Person stehe. Da diese sich gegebenenfalls auch jeden Monat für einen Ticketkauf haben entscheiden müssen, hätten sie die Zahlen addiert. Hinsichtlich der Kofinanzierung einer Nachfolgelösung nahmen sie an, dass der erforderliche Betrag nicht den Regionalisierungsmitteln entnommen werden dürfe, die Beratungen stünden allerdings erst am Anfang. Die Länder hätten in der Diskussion um das Ticket deutlich gemacht, dass daneben noch weitere Herausforderungen bestünden. Es würden höhere Regionalisierungsmittel und auch eine Nachfolgeregelung für den Corona-Rettungsschirm benötigt, da in 2023 und 2024 noch pandemiebedingte Ausfälle zu erwarten seien. Die Senatsvertreter hofften auf die Einigungsbereitschaft aller Beteiligten bei der unmittelbar bevorstehenden Verkehrskonferenz. Zur wissenschaftlichen Vorgehensweise fügten sie hinzu, dass sowohl der Verband der Verkehrsunternehmen in Deutschland als auch der hvv in den drei Monaten sehr intensive Marktforschungen betrieben hätten, und zwar durch Interviews von Personen, die das 9-Euro-Ticket erworben hätten. Sie würden unter dem Aspekt der Repräsentativität wissenschaftlich aufbereitet.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter unterstrichen, dass sie sich schon seit Längerem für attraktive Ticketmodelle einsetzten, zu denen beispielsweise das landesweit gültige Semesterticket, das Jobticket und ein Ticket für touristische Angebote gehörten. Wirtschafts- und Finanzministerium würden sich Gesprächen über eine Nachfolgelösung des 9-Euro-Tickets nicht versperren. Sie bekräftigten, die Zuständigkeit für den SPNV beim Bund zu sehen, der ihrem Eindruck nach den Ländern eine große Aufgabe zuschieben wolle. Sie wiesen zudem auf die Vereinbarung im Koalitionsvertrag hin, dass man im Wege der Mittel nach dem Gesetz über den kommunalen Finanzausgleich (FAG) die ÖPNV-Unterstützung des Landes um 30 Millionen Euro erweitern wolle. Wenn die aktuell in Aussicht gestellten Bundesmittel nur einer Nachfolge des 9-Euro-Tickets dienen sollten, würde dies die in Schleswig-Holstein anderen drängenden Themen, wie beispielsweise den LNVP, und auf lange Sicht auch den ÖPNV nicht voranbringen. Hier bestehe eine Konkurrenz verschiedener Politikfelder.

Der SSW-Abgeordnete hielt eine 50-Prozent-Beteiligung an einer Nachfolgelösung im Interesse einer dauerhaften Sicherung des gewonnenen ökologischen Vorteils für unbezweifelbar. Er erachtete dabei eine Vergünstigung und Entlastung für die Pendle-

rinnen und Pendler insbesondere auch aus dem ländlichen Bereich für am wichtigsten und appellierte, auf die Ministerien entsprechend einzuwirken. Im Übrigen stelle sich, wenn schon deutschlandweit ein gemeinsames Ticket erreicht worden sei, die Frage, warum dies für Schleswig-Holstein und Hamburg nicht gelinge.

Anmerkend, dass der Begriff „ländliche Räume“ in der Präsentation nur Gebiete in der Metropolregion rund um Hamburg bezeichnet habe, fragte der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete, ob der aufgrund repräsentativer Umfragen vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen getroffene Nachweis zutreffe, dass gerade im ländlichen Raum mit einem geringen ÖPNV-Angebot massiv weniger 9-Euro-Tickets nachgefragt worden seien als in Hamburg oder Berlin. Darüber hinaus wies er darauf hin, dass der Bund die Erlösverluste mit einem auf Schätzungen beruhenden fixen Erhöhungsbeitrag der Regionalisierungsmittel komplett habe ausgleichen wollen und es bei der immensen Nachfrage nach seiner überschlägigen Kalkulation möglich sei, dass alle Bundesländer eine Überkompensation für das Ticket erhalten hätten. An die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter gewandt, drückte er seine Annahme aus, dass bei dramatisch steigenden Energiekosten und gleichbleibenden Möglichkeiten zum Einsatz der Regionalisierungsmittel, respektive der 1,5 Milliarden Euro vom Bund, in Schleswig-Holstein in nicht unerheblicher Weise Verkehre aus finanziellen Gründen abbestellt werden müssten. Würden sie statt für eine Verlängerung des Tickets nicht eher für eine Beibehaltung der Verkehre plädieren? Andernfalls stünde zwar ein vergünstigtes Ticket, aber kein Angebot in herkömmlichem Umfang zur Verfügung.

Die Senatsvertreter erwiderten, dass auch zum Hamburger Staatsgebiet ländliche Räume gehörten. Die erwähnten Untersuchungen hätten eine anfängliche Vermutung widerlegt, dass von dem Ticket allein die Metropolen profitierten. Im hvv habe auch das Umland einen starken Nutzen von dem Ticket gehabt. Sie gestanden zu, dass auf manchen Strecken Übernutzungen eingetreten seien, doch gingen sie davon aus, dass sich solch ein Effekt nach einer Weile abnutzen und sich die Nachfrage einpendeln würde. Sie warnten davor, die Debatte zu sehr darauf zu konzentrieren, statt zu einer umweltpolitischen Diskussion und auf die Entlastungsfunktion zu kommen. Sie hofften, dass man bei einer stärkeren Nutzung des ÖPNV auch dem Bund die Notwendigkeit weiterer Verstärkungsmittel besser deutlich machen könne. Man befinde sich derzeit noch mitten im politischen Prozess.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter antworteten, dass für den gesamten Bereich des ÖPNV derzeit die Auswirkungen der Corona-Pandemie in Form eines Rückgangs der Abonnierenden und die Entwicklung der Energiepreise eine sehr große Rolle spielten. Bei beiden Themen hofften sie, dass diese sich nicht als dauerhaft herausstellten. Der LNVP sei nach den jetzigen Berechnungen schon um 700 Millionen Euro unterfinanziert und ein Anstieg der Kosten zu erwarten. Wenn diese Summen nicht durch Bundes- oder Landesmittel gedeckt würden, wären Einsparungen zu diskutieren, die zur Aufgabe von Maßnahmen aus dem Plan oder der Abbestellung von Verkehren führen könnten. Sie appellierten erneut, dies in der Debatte um die Nachfolgelösung zu bedenken.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten erklärten, dass der Presse ein differenzierteres Bild über die Erfahrungen mit dem Ticket zu entnehmen sei, als es die Präsentation vermittelt habe, und der Bund der Steuerzahler bekannt gegeben habe, dass laut repräsentativen Umfragen die Zuverlässigkeit einen entscheidenden Grund für oder gegen die Nutzung des ÖPNV darstelle. Insofern sei ihnen die Präsentation zu einseitig. Analysen von Mobilfunkdaten hätten auch ergeben, dass das Verkehrsaufkommen auf den Straßen bundesweit nicht zurückgegangen sei. Da man im Interesse der Klimafreundlichkeit hauptsächlich die Pendelnden in den Blick nehmen wolle, hätten sie eine Differenzierung zwischen der Nutzung von Bussen und den S-/U-Bahn-Linien sowie zwischen den Werktags- und Wochenendverkehren begrüßt. Nachhaltigkeit sei auch ein Aspekt des Angebots, weshalb sie Investitionen in dessen Attraktivität sehr befürworteten. Hierfür seien der Ausbau der Infrastruktur, die Taktverdichtung sowie Pünktlichkeit ganz entscheidende Faktoren. Als weiteren wichtigen Punkt für den ÖPNV hätten in der Presse veröffentlichte Umfragen eine Einfachheit des Tarifsystems in der Metropolregion benannt. Sie fügten hinzu, dass Personen, wenn sie nur einmal den ÖPNV als unzuverlässig erlebten, ihre Mobilitätsroutine nicht ändern würden. Seien sie einmal enttäuscht, sei es auch nach Verbesserungen

schwer, sie erneut zu gewinnen. Der Anstieg von Touristenverkehren sei nicht ungewollt gewesen, habe aber zu überfüllten Zügen und dazu geführt, dass manche Menschen sie gar nicht mehr haben nutzen können. Auch daran sei bei der Preisgestaltung künftig zu denken. Darüber hinaus sei die Einfachheit der Zugänglichkeit, beispielsweise über eine App, ein wichtiger Aspekt für das ÖPNV-Angebot, wenn man Menschen zu einem dauerhaften Umstieg bewegen wolle. Sie würden es sehr begrüßen, wenn der Bund seiner Verpflichtung nachkommen würde und entsprechend Regionalisierungsmittel bereitstelle.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten machten auf den unterschiedlichen Ton beider Länder zu den Erfahrungen mit dem Ticket aufmerksam und hofften, dass eine Fortsetzung nicht an Schleswig-Holstein scheitere. In ihren Augen sei die Überwindung der Tarifgrenzen eine der größten Errungenschaften des Tickets gewesen. Auch sie interessierten jeweils Zahlen aus Hamburg und Schleswig-Holstein, zumal sie nicht den Eindruck der schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter teilten, dass es vor allem touristische Verkehre in Schleswig-Holstein gewesen seien, zumal die Zahlen des hvv ganz viele Pendlerinnen und Pendler aus Schleswig-Holstein erfasst hätten. Man müsse erkennen können, wie viele Pendelnde es aus Schleswig-Holstein gewesen seien und wie viele Personen die touristischen Orte besucht hätten. Sie sprachen sich dafür aus, künftig zuversichtlich zu argumentieren.

Bezüglich der von dem schleswig-holsteinischen FPD-Abgeordneten erwähnten möglichen Überkompensation konnten die Senatsvertreter keine Auskunft geben, da die vereinbarte Spitzabrechnung wegen des großen Aufwands für alle Verkehrsbetriebe noch ausstehe. Auch sie sahen den enormen Reiz des Tickets in dem bundesweiten Geltungsbereich. Die Chance, die große Barriere der Tarifvielfalt anzubauen, müsse unbedingt genutzt werden. Auch sie sahen Zuverlässigkeit und Planbarkeit als wichtige Punkte. Sie fuhren fort, auch im hvv habe es überfüllte Strecken gegeben. Das Niveau der Zeit vor Corona hätten sie auch wegen des guten Ausbaus des ÖPNV erreicht. Aufgrund der Überzeugung, einen leistungsfähigen hvv bereitstellen zu wollen, hätten sie während der Pandemiezeit keine Verkehre abbestellt und nun auch alle Fahrgäste wieder aufnehmen können. Sie hielten es für einen Erfolgsweg, eine Priorität auf den Nahverkehr zu legen und dafür Geld auszugeben.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter informierten zur Zahl der Nutzungen, dass es eigene Erhebungen von NAH.SH gebe, die sie gern zur Verfügung stellten. Möglicherweise hätten sie nicht den gewünschten Detaillierungsgrad.

Protokollerklärung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus vom 21. November 2022 zu den Nutzungsdaten des 9-Euro-Tickets:

„Das 9-Euro-Ticket war auch in SH ein voller Erfolg, was die Akzeptanz und Nutzung durch die Bürgerinnen und Bürger angeht. Es hat jedoch auch deutlich gemacht, dass das jetzige Angebot und die Infrastruktur nicht ausreichten, die Nachfrage während der drei monatigen Geltungsdauer zu befriedigen.

Laut einer repräsentativen Umfrage nutzten vor der Einführung des 9-Euro-Tickets 45% der Schleswig-Holsteiner täglich den PKW. Während des Aktionszeitraums fiel dieser Wert auf 39%.

Insbesondere auf den touristisch interessanten Verbindungen kam es immer wieder zu Überfüllungen und damit verbunden auch Verspätungen. Aber auch die Hauptverkehrsachse von Kiel nach Hamburg (und umgekehrt) war hiervon betroffen.

Dass der Geltungszeitraum genau in den bundesweiten Sommerferien lag, erschwert die Möglichkeit, Rückschlüsse auf eine Änderung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens zu ziehen.

Genauere Daten finden Sie auch noch in dem beiliegenden Papier der NAH.SH.“ (siehe Anlage zu diesem Bericht)

Die Anmerkung der Senatsvertreter aufgreifend, dass das Ticket aus sozialpolitischer Sicht ein Erfolg gewesen sei, erklärten die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN, nichts davon zu halten, die einzelnen Fahrgastgruppen gegeneinander auszuspielen.

Auch aus klimapolitischer Sicht sei es erfolgreich gewesen. Da es weiterhin gelte, die CO<sub>2</sub>-emittierenden Verkehre zu reduzieren, sei eine Einigung zwischen Bund und Ländern dringend vonnöten. Wegen der überfüllten Züge brauche es eine Angebotsausweitung, wie sie in Hamburg derzeit stattfindet. Die Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Lösung stehe auch in ihren Augen außer Frage. Sie äußerten ihre Verwunderung, dass öffentlich keine Lösung für die Menschen diskutiert werde, die lediglich pendelten und insofern kein bundesweites Ticket benötigten. Wäre es nicht sinnvoll, ein etwas günstigeres Ticket für zwei Verbünde und ein bundesweites Ticket zu schaffen? Sie kritisierten, dass die Bahn im Bund in den vergangenen Jahren ihrer Meinung nach systematisch gespart worden sei und in weiten Teilen des Landes Probleme bestünden, den entstandenen Investitionsstau auszugleichen. Aufgrund der über längere Zeit sehr überschaubaren Bestrebungen, solche Projekte fundamental anzugehen, seien sie beeindruckt, wie schnell aktuell Möglichkeiten geschaffen würden. Sie sähen Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam in der Verantwortung, den Sinn des Angebots und die Notwendigkeiten gegenüber dem Bund zu kommunizieren, zumal die Situation auf vielen Strecken aufgrund der Tarifstruktur für Bahnnutzende ausgesprochen unbefriedigend sei. In der aktuellen Not-situation gehe es zudem darum, ein finanzielles Entlastungsangebot zu schaffen. Sie sähen sich in gemeinsamer Verantwortung, für die Menschen in der Region eine entsprechende Lösung zu finden.

Die Senatsvertreter sahen den von den Abgeordneten der GRÜNEN geäußerten Gedanken einer möglichen regionalen Lösung als die Frage des Konzeptes, zu der derzeit viel im Gespräch sei. Ihrer Meinung nach sei es umso besser, je einfacher es sei. Es müssten aber auch Menschen in Ausbildung, Kinder und Jugendliche gesondert berücksichtigt werden. Sie hoben noch einmal den Wert einer bundesweiten Lösung hervor, sich frei nach Wunsch auf den Weg machen zu können.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter betonten, eine Nachfolgelösung nicht grundsätzlich abzulehnen, aber sie müssten sich noch einigen weiteren dringenden aktuellen Herausforderungen im Land stellen, wie zum Beispiel der Weiterentwicklung des ÖPNV in manchen ländlichen Räumen. Die verschiedenen Lösungen hinsichtlich eines Regional- oder bundesweiten Tickets würden Gegenstand der Beratungen in den kommenden Wochen werden. Insgesamt freuten sie sich über die große Aufmerksamkeit für die Verkehrspolitik und die Lösung von Mobilitätsthemen.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.*

Dennis Thering, Berichterstattung

## Entwicklung Nachfrage

- während 9-Euro-Ticket-Zeitraum enormer Anstieg der Verkehrsleistung im SPNV in SH
- sh-weit liegen noch keine Ergebnisse (über alle EVUs) vor, allerdings sorgt 9-Euro-Ticket bereits im zweiten Quartal (durch einen Monat) für einen Anstieg der Verkehrsleistung, die damit über 2019er (Vor-Corona-) Niveau lag.
- Für DB-Leistungen liegen bereits Daten über den 9-Euro-Zeitraum vor; hier lassen sich Steigerungen in der Verkehrsleistung von über 50 % über dem vergleichbaren Zeitraum 2019 feststellen. *(es ist anzunehmen, dass in anderen Netzen ähnliche Entwicklung)*
- In den DB-Netzen gab es die stärksten Zuwächse an Fahrgästen ggü. dem Vor-Corona-Zeitraum im Netz Nord (+157 % im Juli), dann im Netz Mitte (+ 73 % im Juni).
- Im Netz Nord fallen dabei v.a. die Linien RB 64 (SPO-Husum) und RB 73 (Eckernförde-Kiel) ins Auge. Im Netz Ost gab es die größten Zuwächse auf den Linien nach Puttgarden, Lübeck-Lüneburg und Kiel-Lübeck.

*(Hinweis: Der Vergleich nach Linien bzw. innerhalb der Linien hakt etwas, da ich die Monate 9-Euro-Zeitraum mit dem 3. Q. 2019 vergleiche (für 2019 liegen keine Monatsauswertungen vor). Im 3.Q. ist natürlich auch noch der September enthalten, im 9-Euro-Zeitraum ja nicht; außerdem gibt es an der einen oder anderen Stelle offensichtlich Neuordnungen von Linien, wodurch auch Ergebnisse verfälscht werden. Last but not least sind die Zuwächse auf „kleinen“ Linien bisweilen sehr hoch, weil die Ausgangsdaten geringer waren. Ich würde es daher eher auch nur verbal beschreiben wollen.*

*Bessere Auswertungen, allerdings dann wieder auf Quartalsebene, wären nach Erhalt der Daten für das 3.Q. 2022 möglich.)*

## Entwicklung Modal Split; Nutzungshäufigkeiten ÖV

- Anteil ÖV während 9-Euro-Ticket-Phase in SH deutlich zugenommen ggü. durchschnittlichen Quartalswerten. Insb. die Corona-Quartale 2020 bis 2022 konnten deutlich übertroffen werden.
- Stärkster Anteil im Monat Juli mit 15 %; im Juni und August hingegen zwar höhere Anteile als die letzten Quartale, aber doch auch wieder deutlich geringere als im Juli; vermutlich auf Ferienzeit in SH zurückzuführen, die vollständig den Juli abdeckte und für viele 9-Euro-Fahrten im Freizeitverkehr sorgte
- Während 9-Euro-Ticket-Zeit zumindest auch der Anteil MIV geringer als in Vorquartalen, sogar auch ggü. Vor-Corona-Zeit (3. Q. 2019), damit insg. starker Anteil Umweltverbund. Im August hatte ÖV allerdings ggü. Fuß- und Radverkehr Anteile abgegeben. Sommermonate aber auch „traditionell“ stärkere Anteile im Radverkehr
- Die Entwicklung der Nutzungshäufigkeit des ÖV korrespondiert zur Entwicklung des Modal Splits; auch hier die stärkste Zunahme der ÖV-Nutzung im Monat Juli; generell in dem Zeitraum Juni-August über den Corona-Quartalen; ggü. Quartalen Vor-Corona-Zeit allerdings auf vergleichbarem Niveau in Summe

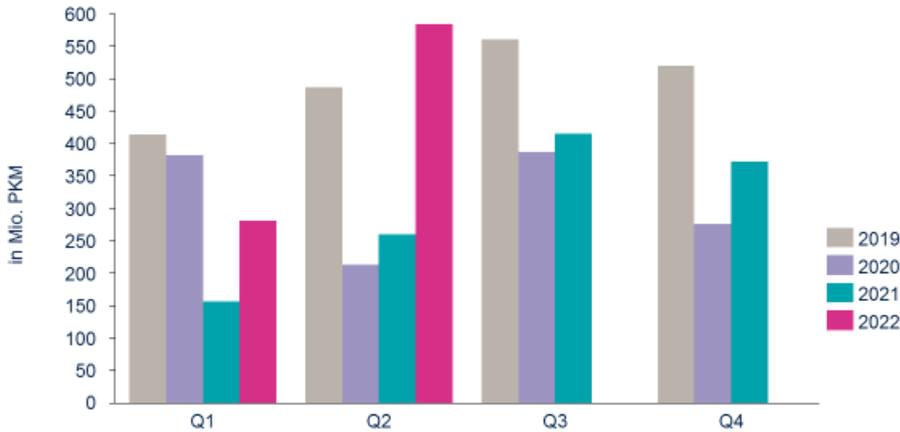
## Nutzung 9-Euro-Ticket

- Über den gesamten 9-Euro-Ticket-Zeitraum gab mindestens die Hälfte der 9-Euro-Ticket-Besitzer an, das Ticket auf für Fahrten zu nutzen/nutzen zu wollen, zu denen sie sonst nicht mit ÖV fahren (würden), sei es zu anderen Zeiten oder zu Zielen außerhalb des üblichen Geltungsbereichs.
- Dabei nutzt die Gruppe der Abo-/Job-Ticket-Kunden eher das 9-Euro-Ticket für gleiche Ziele/Zeiten, als die „echten“ 9-Euro-Ticket-Kunden.
- Die Mehrheit der Befragten hätte am Stichtag den Weg auch ohne das 9-Euro-Angebot unternommen (*hierbei allerdings offen, mit welchem Verkehrsmittel!*). Dies ist bei der Gruppe der Abo-/Job-Ticket-Kunden deutlich ausgeprägter, während in der Gruppe der „echten“ 9-Euro-Ticket-Kunden ein größerer Teil den Weg sonst nicht zurückgelegt hätte (z.T. bis zu einem Viertel).
- Als Grund, warum das 9-Euro-Ticket nicht gekauft/genutzt wurde, sagt die Hälfte der Befragten, dass sie generell kein/wenig Interesse an der Nutzung des ÖV hat; ein weiterer größerer Teil (knapp 30 % im Juli) sagt, dass die jeweiligen Ziele nicht (gut) mit dem ÖV erreichbar seien. Knapp 20 % gaben im August an, dass sie Sorge vor überfüllten Verkehrsmitteln haben.

Anhang:

Entwicklung der Personenkilometer im SPNV in Schleswig-Holstein

**Die 2021 insgesamt positive Entwicklung fällt im Q4/21 und Q1/22 wieder durch verschärfte Corona-Maßnahmen zurück. Q2/22 mit deutlich positiven 9-Euro-Ticket-Effekten.**

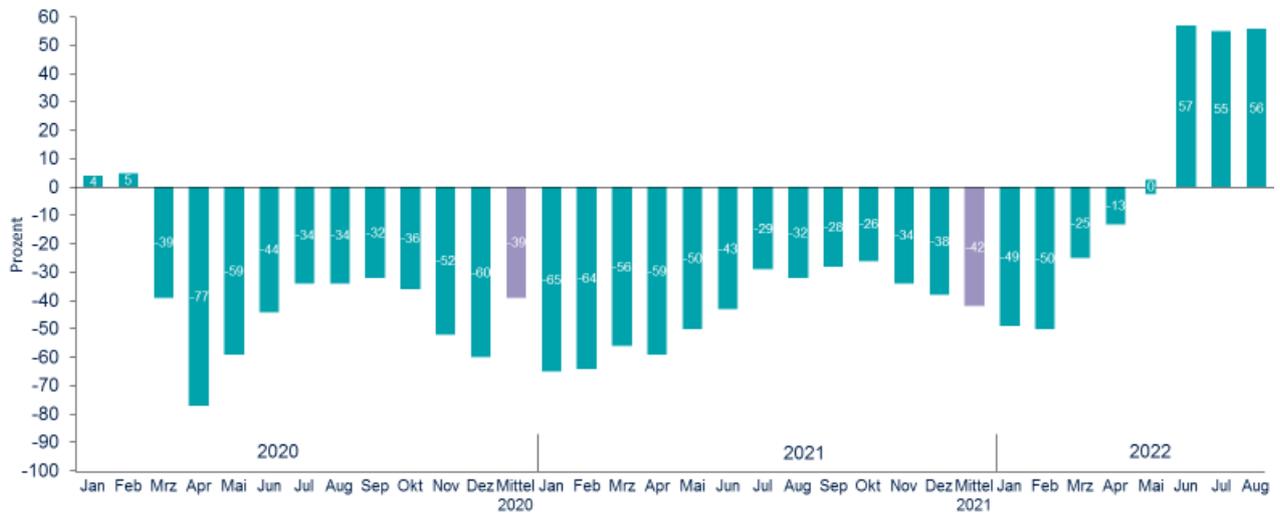


Quelle: NAH.SH GmbH, Werte 2022 vorläufig

4 Quartalsbericht NAH.SH GmbH - 2. Quartal 2022 -

Entwicklung der Personenkilometer der DB in Schleswig-Holstein 2020-22 ggü. 2019

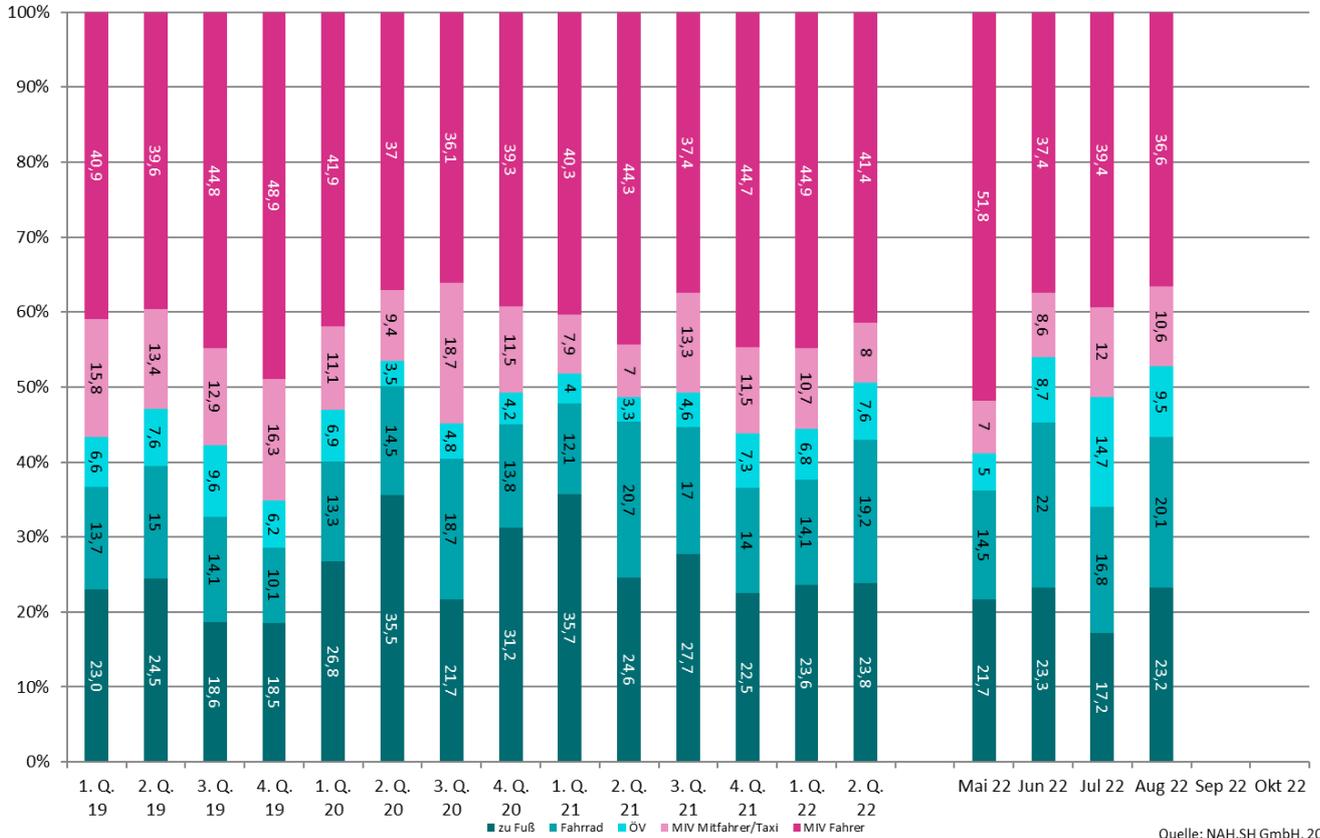
**9-Euro-Ticket-Effekt schlägt sich in der Nachfrage bei DB voll nieder. Werte sogar deutlich ÜBER Vor-Corona-Zeit.**

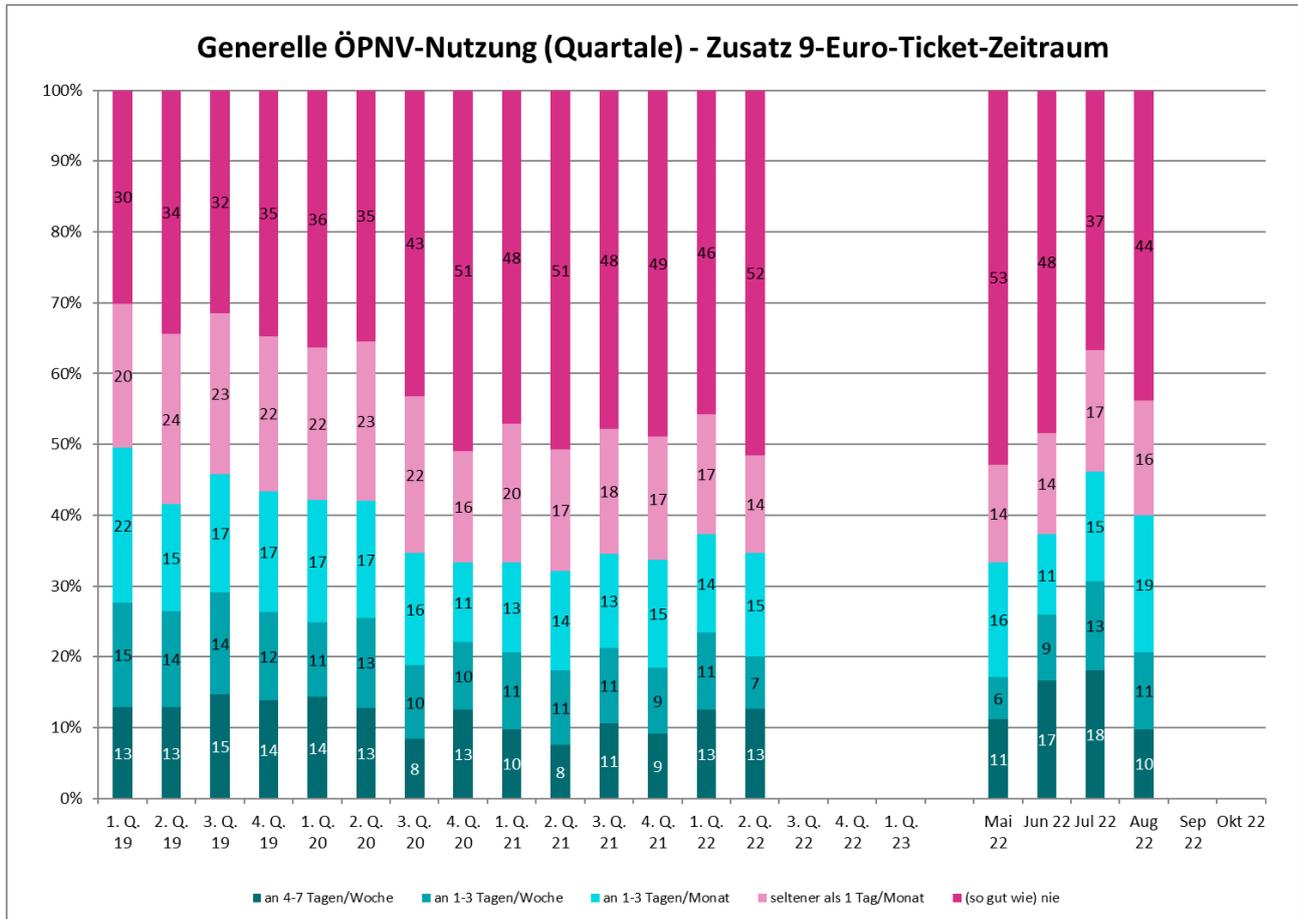


1) 2019 ist die Null-Linie  
Quelle: DB AG, 2022

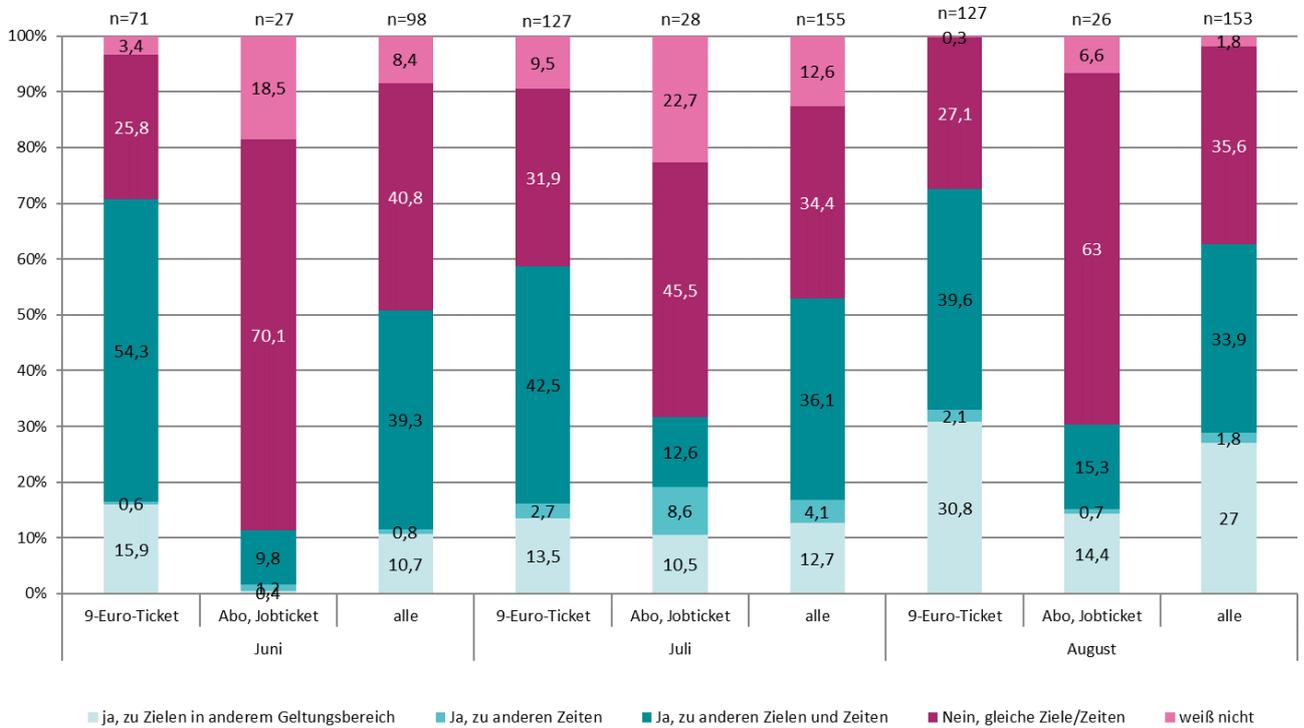
3 Quartalsbericht NAH.SH GmbH - 3. Quartal 2022 -

### Verkehrsmittelwahl an einem mittleren Tag in SH (Jahresvergleich, Bev. ab 14 Jahre)

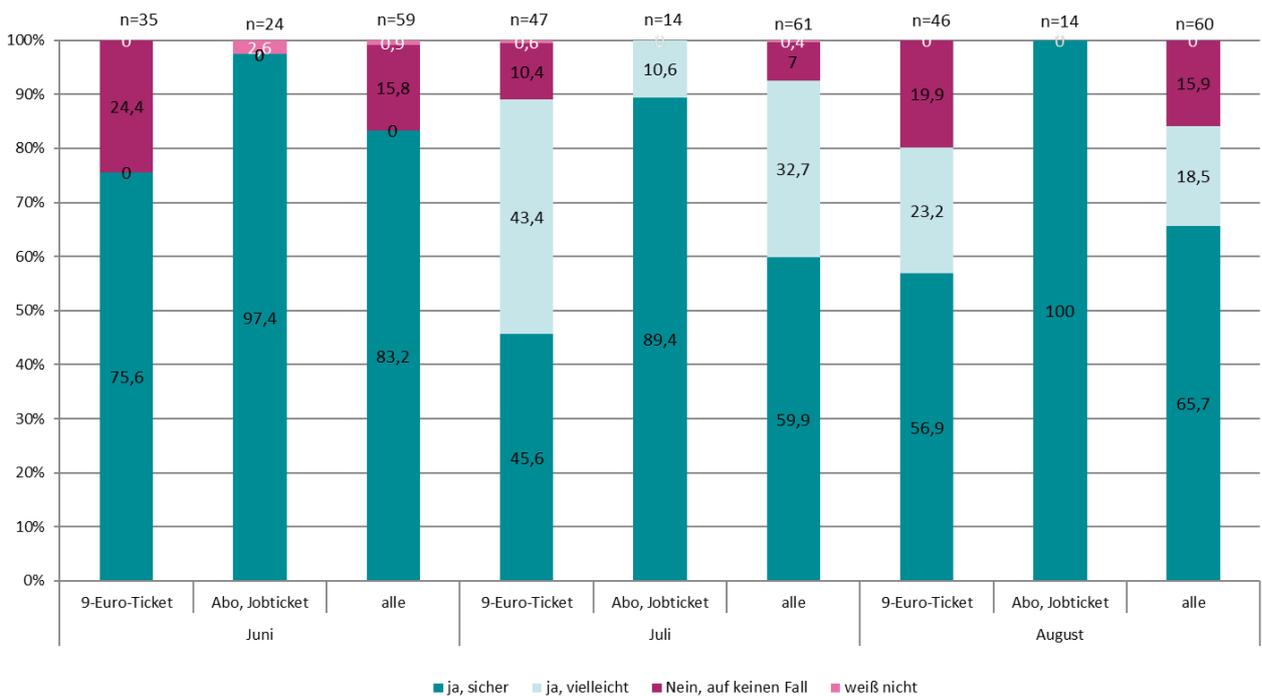




**Nutzen Sie Ihr 9-Euro-Ticket oder planen Sie die Nutzung für Ziele/zu Zeiten, zu denen Sie sonst nicht mit dem ÖV fahren?**



**Hätten Sie diesen Weg auch ohne das Aktionsangebot (9-Euro-Ticket) unternommen?**  
(Personen, die am Stichtag ÖV mit 9-Euro-Ticket genutzt haben)



**Warum ist 9-Euro-Ticket keine Alternative gewesen?**  
(Personen, die kein 9-Euro-Ticket genutzt haben)

