

## **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

#### **„Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht – Nettelnburg“**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Prof. Dr. Götz Wiese (i.V.)**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 4. September 2020. 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. Vonseiten der schleswig-holsteinischen Landesregierung nahm auch der Autor der Machbarkeitsstudie, Herr Prof. Dr. Siefer, an der Sitzung teil.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung erklärten einleitend, dass die vom Nahverkehrsverbund NAH.SH beauftragte Machbarkeitsstudie Geesthacht – Bergedorf in enger Zusammenarbeit mit einem Arbeitskreis aus Vertreterinnen und Vertretern der beiden Länder, der kommunalen Ebene und der Verkehrsbetriebe entstanden sei. Sie sei erarbeitet worden, weil die Strecke nach Geesthacht eine sehr dynamische und wichtige Siedlungsachse der Metropolregion darstelle und in Geesthacht durch das neue DNR-Wasserstoffzentrum weitere Entwicklungen zu erwarten seien.

Der Autor der Machbarkeitsstudie stellte diese sodann in einer Präsentation vor, die dem Protokoll Nummer 22/1 des Ausschusses beiliegt.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung fügten dem Vortrag hinzu, dass mit einer Umsetzung der Studie nicht unmittelbar begonnen werden könne, da gerade auf Hamburger Gebiet noch einige, insbesondere bauliche Herausforderungen bestünden, deren Kosten ebenfalls noch zu untersuchen wären. Gemeinsam mit der Hamburger Seite wollten sie in einem nächsten Schritt die Planung zu entwickelnder Lösungen angehen.

Die Senatsvertreter würdigten, dass ein auf beiden Seiten wiederholt bewegtes Thema nun auf einer neuen Grundlage diskutiert werden könne und das Projekt, das für beide Länder einen positiven Impuls verspreche, auf einer mittelfristigen Zeitschiene vorstellbar sei. Die Studie stelle ein gutes Konzept mit der Möglichkeit vor, von Geesthachter Seite aus Bergedorf zu erreichen und manche Züge an den Hauptbahnhof anzubinden. Sie teilten die Einschätzung hinsichtlich der großen Herausforderungen vor allem auf Hamburger Gebiet. Zu prüfen sei auch, wie das Vorhaben mit der Stadt-

entwicklung korrespondiere, die insbesondere im Bereich des Bergedorfer Schleusengrabens sehr intensiviert worden sei, und wie eine Kreuzungslösung am Sander Damm aussehen könne, die einen Rückstau nach Geesthacht ausschließe.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßten die Aussicht auf eine mögliche Anbindung Geesthachts an den Bahnverkehr und die wohlwollende Prüfung des Vorhabens auf beiden Seiten. Sie interessierte, ob das dargestellte Projekt auch in den Regelungsbereich des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) falle und man dadurch bei einer Förderquote von 90 Prozent nur eine Investitionssumme von etwas über 10 Millionen Euro benötigen würde. Darüber hinaus fragten sie, ob der Betrieb durch NAH.SH oder den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) geplant werde und wie die Kosten aufgeteilt würden.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung führten bezüglich der GVFG-Förderung aus, dass bei der Reaktivierung einer Strecke eine 90-prozentige Förderquote angenommen werden könne, wenn die standardisierte Bewertung nach entsprechender Planungstiefe zu einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis komme. Sie gaben dabei zu bedenken, dass trotz der Förderung aber Summen aus dem Landeshaushalt bereitgestellt werden müssten und dabei Prioritäten zu beachten seien, da das Land Schleswig-Holstein noch andere neue Projekte im Bereich der Metropolregion betreibe und der Fokus dabei immer darauf liege, an welcher Stelle man mit der Investitionssumme die meisten Menschen für den Bahnverkehr gewinne.

Hinsichtlich der angesprochenen Betriebskosten fügten sie hinzu, dass traditionell der kommunale Verkehr von den Kommunen oder Kreisen und der regionale Nahverkehr vom Land bezahlt werde. In der Studie sei eine Mischkalkulation insofern aufgestellt worden, als die durchgehende Verbindung von Geesthacht zum Hamburger Hauptbahnhof regionalverkehrsmäßig organisiert werden würde und jedes Land für die Streckenabschnitte auf seinem Gebiet aufkommen würde. Zu der Frage, wie man mit den straßenbahnartigen Zügen umgehe, gebe es noch keinen Präzedenzfall.

Der schleswig-holsteinische AfD-Abgeordnete stellte fest, dass der in der Studie dargestellte positive Kosten-Nutzen-Faktor maßgeblich auf den angegebenen Fahrgastzahlen beruhe, und wollte wissen, welche Annahmen und Untersuchungen diesen zugrunde lägen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten zeigten sich zufrieden, dass das Projekt durch die Studie einen guten Anfang nehmen könne, zumal es irritieren würde, wenn bei dem Bestreben der Mobilitätswende diese Siedlungsachse in der Metropolregion dauerhaft vom Bahnverkehr abgeschnitten bliebe. Im Zusammenhang mit den Bahnübergängen interessierte sie, welche Schließzeiten pro Stunde eintreten würden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter hielten fest, dass die Studie einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor noch nicht abschließend ermitteln könne, doch Anhaltspunkte enthalte, die einen solchen erwarten ließen. Allerdings vermuteten sie, dass die einmaligen Kosten wegen der Herausforderungen auf Hamburger Gebiet den genannten Betrag von 70 Millionen Euro deutlich übersteigen würden.

Der Gutachter merkte an, dass die GVFG-Fördermittel bis 2025 stark ansteigen würden und so größere Summen würden bewegt werden können als in den vergangenen zehn Jahren. Für das angegebene Fahrgastaufkommen habe man sich an der Zahl derer orientiert, die derzeit den Bus nutzten, wobei sie unterstellt hätten, dass das Busangebot umgestellt werde, und man aus anderen Studien ableiten könne, wie viele Personen vom Bus auf die Bahn umstiegen. Bekannt sei auch, wie viele sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Einzugsbereich entlang der Strecke arbeiteten und wie viele Personen nach Hamburg pendelten.

Bei den Bahnübergängen seien sie davon ausgegangen, dass der Bahnübergang Weidenbaumsweg für die nach Hamburg führenden Züge eine Brücke erhalte, wodurch auch eine Schließzeit entfalle. Auch für die Vierlandenstraße hätten sie in der Kalkulation ein Überwerfungsbauwerk vorgesehen. Die zum Bergedorfer Bahnhof führende und dort wie eine Straßenbahn fahrende Bahn würde sich in der Abbiegephase des Busverkehrs mit bewegen, sodass dort keine Probleme entstünden. Für den

Curslacker Heerweg seien sie davon ausgegangen, dass er aufgrund der nicht so starken Straßenbelastung ein normaler Bahnübergang bleiben könne. Müsste dieser beseitigt werden, würden sich die Kosten erhöhen. Wenn im Bergedorfer Bereich auch aus anderen, stadtentwicklungstechnischen Gründen Änderungen an den Bahnübergängen eintreten würden, könnten unter Umständen ein Verfahren und eine Finanzierung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in Betracht gezogen werden, damit das Reaktivierungsprojekt nicht über Gebühr belastet würde.

Auf Nachfrage der Hamburger SPD-Abgeordneten, ob die Kosten für die Brückenbauwerke an den Bahnübergängen in der Gesamtsumme von 102 Millionen Euro enthalten seien, bestätigte der Gutachter dies und verwies auf den Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie Seite 98. Er ergänzte, dass die Strecke nicht der Deutschen Bahn gehöre, wodurch gemäß der Erfahrungen an anderen Stellen Einsparungen entstehen könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter machten darauf aufmerksam, dass sich nicht nur bundesweit, sondern auch in der Metropolregion einige Nahverkehrsprojekte künftig um die Fördermittel bewerben würden. Auch wenn es sich um eine vergleichsweise kleine Summe handele, werde man etwas Verhandlungsgeschick brauchen, um zusätzliches Geld für Hamburg zu akquirieren. Bei den Betriebskosten sähen sie das Land in der Pflicht, doch wäre zu prüfen, ob die Summe in Konkurrenz zu Bedarfen an anderen Strecken stehe. Da sie mit einem Fünftel der Investitionskosten recht hoch ausfalle, sei zudem zu ermitteln, ob günstigere Betriebskonzepte infrage kämen.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fragten sodann, ob eine Refinanzierung der Investition über Trassenentgelte erfolgen könne.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass statt Trassenpreisen eine Reinvestition der einmaligen Kosten über 30 Jahre angesetzt worden sei. Sie seien mit einem konservativen, recht hohen Ansatz der Betriebskosten vorgegangen und trotzdem der Meinung, zu einem positiven Ergebnis zu kommen. Im Rahmen einer standardisierten Bewertung würde man sich dessen noch einmal annehmen, zumal man auch während der Erarbeitungszeit der Studie das einzusetzende Fahrzeug noch nicht genau habe beschreiben können und der Ansatz dafür eher hoch gewählt worden sei.

Der Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE äußerte sich begeistert, dass nun eine konkrete Unterlage zu dem Vorhaben vorhanden sei, und dankte für die schleswig-holsteinische Initiative. Bezüglich der Umsetzung wollte er wissen, ob über die Bahnhöfe hinaus aufgrund der Bebauungslage eine Zweigleisigkeit möglich sei und ob die Strecke Potenzial für einen Ausbau des Güterverkehrs zur Entlastung der Umwelt biete. Er sprach die Senatsvertreter an, ob aufgrund des Gutachtens schon die umfangreichen Pläne am Schleusengraben dahin gehend geprüft würden, dass sie zumindest die vorliegenden Realisierungsoptionen ermöglichten.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten fragten, welchen Stellenwert dieses Projekt für die schleswig-holsteinische Landesregierung habe. Könne man in den nächsten fünf Jahren mit dem tatsächlichen Start rechnen? Darüber hinaus wollten sie wissen, welche konkreten Erwartungen bei Umsetzung des Projekts an den Hamburger Senat bestünden und ob mit Anwohnerbedenken zu rechnen sei.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN merkten an, dass über die in der Studie berücksichtigten Punkte hinaus politisch noch weitere Aspekte mitgedacht werden müssten, wie beispielsweise das in Bergedorf ohnehin hohe Verkehrsaufkommen und der belastete Wohnungsmarkt besonders in den mit dem ÖPNV zu erreichenden Gemeinden. Da sich Bergedorf an vielen Stellen massiv entwickle, sei nun der richtige Zeitpunkt für eine Konkretisierung dieses wichtigen Vorhabens. Sie interessierte ebenfalls, ob die Prüfung der Vorzugsvarianten in nächster Zeit vorgesehen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen darauf hin, dass sowohl die mehrheitsbildenden Fraktionen der Bezirksversammlung Bergedorf als auch die den Senat tragenden Fraktionen die Reaktivierung der Bahnstrecke in ihre Koalitionsverträge aufgenommen hätten. Man werde nun die auf Hamburger Seite noch genauer zu betrachtenden Punkte ermitteln und dafür Lösungen zu finden suchen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung bekräftigten, dass sich beide Länder um eine Arbeitsstruktur zur Entwicklung erforderlicher Lösungen bemühten. Der nächste anzupfeilende Schritt sei die standardisierte

Bewertung als Grundlage für die Entscheidung über eine Förderfähigkeit nach GVFG. Bezüglich des gewünschten Hamburger Beitrags sei an die Phase zu denken, wenn über die Kostenverteilung gesprochen werde.

Der Gutachter ergänzte zur Zweigleisigkeit, dass die Strecke teilweise zweigleisig gewesen und seiner Kenntnis nach nicht entwidmet worden sei. Das Planrecht sei vorhanden, es liege aber weitestgehend kein zweites Gleis. Sie hätten nur mit entsprechenden Kreuzungsbahnhöfen geplant, damit ein Zehn-Minuten-Takt gefahren werden könne. In so einer Situation sei ein Güterverkehr nicht möglich, er müsse dann in der Nacht laufen. Kosten für Lärmschutz habe man dort, wo sehr dicht an die vorhandene Trasse gebaut worden sei, berücksichtigt. Da die neuen Züge sehr leise führen und auch der Güterverkehr nach Abschluss des Lärmreduktionsprogramms zur Umstellung der Bremsen zum Ende dieses Jahres geräuschärmer ablaufen werde, bräuchten die Maßnahmen nicht so groß zu sein.

Der schleswig-holsteinische Vorsitzende meinte, dass Anwohnerbedenken wie bei allen Infrastrukturvorhaben auch hier zu erwarten seien.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten betonten, dass sie es sehr begrüßen würden, wenn Bergedorf und Geesthacht wieder durch eine Bahnstrecke verbunden würden. Nachdem die Wiederbelebung dieser Strecke seit deren Einstellung 1953 immer wieder diskutiert und ein kostengünstigerer Autoverkehr dagegen ins Feld geführt worden sei, erscheine sie nun im Zuge der Mobilitätswende deutlich an der Zeit. Wenn konkurrierende Projekte Richtung Elmshorn erwähnt würden, sei darauf hinzuweisen, dass die östlichen Regionen nicht abgehängt werden dürften. Sie plädierten auch dafür, bei den umfangreichen Planungen im Bergedorfer Stadtgebiet darauf zu achten, dass dabei die Chancen für die Bahn nicht verbaut würden. Die Aussage der Regierungen über einen mittelfristigen Fortgang aufgreifend, wollten sie wissen, welche konkreten Schritte dieser beinhalte und welche Zeiträume man genau im Blick habe.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten hoben hervor, dass Geesthacht auch noch über ein Hinterland in südlicher Richtung verfüge. Hierfür bilde die Elbbrücke ein Nadelöhr, das man bei Entwicklung der Metropolregion immer im Blick haben müsse. In dem Zusammenhang könne man die Vision entwickeln, aus dem Kreis Harburg mit einem Wasserbus nach Geesthacht und dann von dort aus nach Hamburg zu fahren, wodurch die Elbbrücke entlastet und weitere Bahnnutzer der Strecke zugeführt würden. Sie fragten, ob man habe erfassen können, welches Nutzerpotenzial aus der Region der Elbmarsch auf diese Strecke gebracht werden könne, und ob dies in die Studie eingegangen sei.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete bezeichnete diese Überlegung als ein gutes Beispiel dafür, dass Innovationen auch immer einen Ansatzpunkt für weitere Innovationen bildeten. Bezug nehmend auf die Erfahrungen mit der S-Bahn-Verlängerung in Ellerau empfahl er, eine sinnvolle Kreuzung der bestehenden Straßenverbindungen in das Kernprojekt einzubeziehen. Hinsichtlich der Schätzung des zusätzlichen Nutzerpotenzials wies er darauf hin, dass sich in der Corona-Krise das Arbeits- und Mobilitätsverhalten verändert habe, und erkundigte sich, ob auch dies in der Studie mit berücksichtigt worden sei.

Der Gutachter antwortete, dass die Studie im Februar abgeschlossen worden sei und Veränderungen durch die Pandemie bei der Entwicklung der Zahlen keine Rolle gespielt hätten.

Auf die anschließende Frage des schleswig-holsteinischen Vorsitzenden, an wie viele Parkplätze für Pendlerinnen und Pendler gedacht werde, berichtete er, dass aufgrund der vom Landkreis Harburg zugeliferten Zahlen ein Parkhaus mit 500 Stellplätzen angenommen werde.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.*

Prof. Dr. Götz Wiese (i.V.), Berichterstattung