

Bericht

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

über die Drucksache

**22/5624: Attraktivität der Metropolregion Hamburg – Bessere Anbindung
nach Geesthacht forcieren
(Antrag CDU)**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Thering**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache war dem Ausschuss am 15. September 2021 auf Antrag der Abgeordneten von SPD und GRÜNEN und der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE überwiesen worden. Er befasste sich abschließend in seiner Sitzung am 11. Februar 2022 mit der Vorlage. Der Ausschuss tagte zeitgleich mit dem Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

Die Abgeordneten von SPD, GRÜNEN, CDU und der Fraktion DIE LINKE legten zur Sitzung ein gemeinsames Änderungsantrag zur Drs. 22/5624 vor. Dem Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg lag der Umdruck 19/7142 des Schleswig-Holsteinischen Landtags vor.

II. Beratungsinhalt

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter kamen einleitend kurz auf die bisherigen Beratungen der Ausschüsse zu diesem Thema (siehe Drs. 22/2243) zurück und berichteten, dass das Projekt der Schienenanbindung Geesthachts mittlerweile in den Landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein (LNVP) aufgenommen worden sei. Zunächst würde es um die Anbindung Geesthachts an Bergedorf und dann an den Hamburger Hauptbahnhof gehen. Es bestehe die Möglichkeit einer Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von bis zu 90 Prozent, doch müssten die Investitionskosten auch mit Blick auf die hohen Investitionsbedarfe in die Infrastruktur auf Hamburger Gebiet noch genau ermittelt und dann beurteilt werden, ob das Vorhaben wirtschaftlich umgesetzt werden könne. Dabei sei auch der bestehende attraktive Busverkehr in der Region ein wichtiger Aspekt. Die relativ nachrangige Stelle des Vorhabens im LNVP begründeten sie damit, dass sie noch einigen Klärungsbedarf nach den aktuellen Haushaltseckpunkten hätten und angesichts anderer Projekte keine Finanzierungsmöglichkeit der erwarteten Betriebskosten in Höhe von jährlich annähernd 20 Millionen Euro aus dem schleswig-holsteinischen Etat sähen. Wichtig wäre eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die zwar angekündigt, aber im Detail noch nicht bekannt sei. Sie betonten ihr großes Interesse an der Realisierung des Vorhabens, da Geesthacht die größte noch nicht an das

Schienenetz angeschlossene Stadt in Schleswig-Holstein sei. Sie hänge jedoch noch von der Lösung zahlreicher Fragen ab.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fügten hinzu, dass das große Interesse Hamburgs und Schleswig-Holsteins an dem massiven Ausbau des Schienennetzes auch an vielen aktuellen Projekten deutlich werde. Sie erachteten ihn für die Umsetzung der Mobilitätswende und die Erreichung der Klimaziele als existenziell und wiesen darauf hin, dass der Hamburger Koalitionsvertrag sich explizit mit der Reaktivierung der Strecke Bergedorf – Geesthacht befasse. Da der größte Teil der Strecke auf schleswig-holsteinischem Gebiet liege, habe man, wie bei der vergangenen Beratung besprochen, die Diskussion des LNVP in Schleswig-Holstein abwarten wollen. Sollten Beschlüsse entsprechend dem vorgelegten Petikum gefasst werden, würden sie ausgehend von der Machbarkeitsstudie betrachten, wo vertiefte Prüfungen erforderlich wären. Danach könnten die Kosten genauer kalkuliert und festgestellt werden, ob man mit einem Betriebskonzept einen Kosten-Nutzen-Faktor über 1 erreiche.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen meinten, dass die vorliegende Machbarkeitsstudie das Investitionsvolumen, anders als die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter es darstellten, nicht auf 75 Millionen Euro, sondern auf 103 Millionen Euro beziffere, und baten hierzu um nähere Erläuterungen. Sie fragten nach, ob die Regionalisierungsmittel für den Betrieb der Bahn gedacht seien. Da ihrem Verständnis nach an eine kombinierte Stadt-Regionalbahn gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) gedacht werde, interessierten sie die dafür geltenden Sonderbedingungen hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Faktors. Sie machten darauf aufmerksam, dass beim Einsatz einer solchen Bahn in Karlsruhe die Immobilienpreise an der Strecke rapide angestiegen und erhebliche Effekte in den Wertschöpfungsketten der Peripherie eingetreten seien, und wollten wissen, ob diese Aspekte bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung bereits mitberücksichtigt würden.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten monierten, dass das vorgelegte Petikum außer dem Bekenntnis zu dem Projekt keine weiteren Schritte formuliere. Die Regionalisierungsmittel kämen auch erst nach der Realisierung zum Tragen. Sehr erfreut hätten sie aber von den Regierungsvertreterinnen und -vertretern beider Länder vernommen, dass weitere Schritte schon in Angriff genommen würden. Insgesamt würden etwas mehr Mut und Entschlossenheit aller Beteiligten dem Projekt guttun, da die Mobilitätswende keinen Aufschub dulde.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen hielten es für ein gutes Signal, dass man sich so schnell auf die vorliegenden interfraktionellen Anträge habe verständigen können, denn so betonten beide Länder gemeinsam gegenüber dem Bund die Wichtigkeit dieses Vorhabens. Zugleich mache es deutlich, wie wichtig und sinnvoll der Ausschuss für die Zusammenarbeit der beiden Bundesländer sei.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE unterstrichen die Bedeutung der Schienenanbindung Geesthachts und begrüßten, dass es hierbei nun vorangehe. Die gemeinsame Initiative rufe das Vorhaben auf die Tagesordnung und bringe es in ein breiteres Bewusstsein. Bei den Regierungsvertreterinnen und -vertretern beider Länder erkundigten sie sich nach dem Zeitplan für die noch offenen Punkte, insbesondere bis wann die vertiefte Prüfung beendet sein solle und wann mit einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu rechnen wäre.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter erläuterten zur Frage der erforderlichen Investitionsmittel, dass für die erste Stufe, die Anbindung an den Bergedorfer Bahnhof, ein Betrag von 75 Millionen Euro genannt worden sei. Sie hofften auf eine Förderung nach dem GVFG, doch seien vor Antragstellung noch einige Arbeiten notwendig. Die Regionalisierungsmittel sollten der Finanzierung des Betriebs dienen. Die Überlegungen zu einer Bahn auf der Basis der BOStrab begründeten sich mit den damit verbundenen räumlichen Gestaltungsmöglichkeiten. Da die besonderen Anforderungen bezüglich der Realisierung auf Hamburger Seite lägen, wollten sie sich zu einem konkreten Zeitplan nicht äußern. Wegen höherer Regionalisierungsmittel hätten sie bereits Gespräche mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr geführt und hofften, dass im Laufe dieses Jahres die Größenordnung benannt würde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten bezüglich der angesprochenen Bahn, dass es für die Kostenermittlung unerheblich sei, ob ein Bau nach BOStrab oder nach Eisenbahnbetriebsordnung erfolge. Eine Einbeziehung möglicher Wertschöpfungen in die Berechnungen sei ihrer Kenntnis nach nicht üblich und somit nicht erfolgt. Auf einen Zeitplan würden sie sich aktuell nicht festlegen wollen, wollten aber die nächsten Schritte angehen. Sie konstatierten, dass der Koalitionsvertrag des Bundes eine klare Aussage treffe, an der der Bundestag, die Bundesregierung und die Regierungsfractionen zu messen seien.

Die Hamburger CDU-Abgeordneten drückten ihre Freude aus, dass der vor Langem angestoßene Prozess Fahrt aufnehme, und hofften, dass die aufgeworfenen Fragen gemeinschaftlich gut gelöst werden könnten.

Auch die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten sahen die Anbindung Geesthachts an den Schienenverkehr als sehr wichtig an und erhofften dafür größere Möglichkeiten durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Sie fragten, inwieweit sichergestellt sei, dass aktuelle Baumaßnahmen in Bergedorf die Schienenstraßenquerungen nicht dauerhaft verhinderten.

Die AfD-Abgeordneten teilten die positive Bewertung der geplanten Schienenanbindung ebenfalls und baten, das Prozedere zur Erlangung höherer Regionalisierungsmittel näher zu erläutern. Insbesondere interessierte sie, ob dies mit einem Gesetzgebungsverfahren des Bundes verbunden wäre, sodass sich die Aktivierung der Bundestagskontakte durch die Abgeordneten empfehlen würde.

Die Senatsvertreter bestätigten, dass für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel ein Beschluss des Bundestages erforderlich würde, da das Regionalisierungsgesetz ein Bundesgesetz darstelle. Baustellen, die das Vorhaben verhindern könnten, seien ihnen derzeit nicht bekannt. Wegen der Bekanntheit des Projekts gingen sie von einer Berücksichtigung bei geplanten Maßnahmen aus.

Auf die Frage der Hamburger SPD-Abgeordneten, welche konkreten Schritte als nächste unternommen würden und wann das Thema im Ausschuss sinnvollerweise wieder aufgerufen werden könne, antworteten die Senatsvertreter, dass für die einzelnen Übergänge und Unterführungen geprüft werde, ob die in der Studie getroffenen Annahmen zuträfen und ob weitere Bauwerke erforderlich würden. Sie schlugen vor, in einem Jahr die Zwischenergebnisse zu präsentieren.

Verbunden mit einem Appell an die Regierungsvertreter beider Länder, merkten die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis 90/Die Grünen an, dass südliche Bundesländer, insbesondere Bayern, mit einem sehr viel anspruchsvolleren Auftreten gegenüber dem Bund sehr erfolgreich seien, und Hamburg und Schleswig-Holstein sich nicht zurücknehmen müssten. Sie fragten, ob auch über andere Formen des Betriebskonzeptes, wie beispielsweise ein Public Private Partnership (PPP) nachgedacht worden sei.

Die Senatsvertreter bekundeten, einer Organisation im Wege eines PPP skeptisch gegenüberzustehen, da sie solche Projekte für staatliche Aufgaben hielten. Zu dem Erfolg der süddeutschen Bundesländer machten sie darauf aufmerksam, dass Norddeutschland bei den Mitteln für die S4 sowie für den Umbau des Knotens Hamburg und des Verbindungsbahnentlastungstunnels enorme Summen zu erwarten haben werde. Für sie sei unbestritten, mit Blick auf gegebenenfalls zur Verfügung stehende Bundesmittel, Planungen für weitere dafür geeignete Projekte vorzubereiten.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreter wiesen bezüglich der im Norden durch Bundesmittel geförderten Projekte insbesondere noch auf die S4 West und die Marschbahnelektrifizierung hin.

Der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg nahm sodann die Hamburger Drs. 22/5624 zur Kenntnis und die Drucksache 19/7142 des Schleswig-Holsteinischen Landtags einstimmig an. Sie werde am 16. Februar 2022 im Plenum des Landtags behandelt werden.

Anschließend kam der Ausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein zur Abstimmung.

Er sprach sich einstimmig für die Annahme des vorgelegten Petitums und sodann für die Annahme des dadurch geänderten Petitums der Drs. 22/5624 aus.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, die Drs. 22/5624 mit folgendem verändertem Petitem anzunehmen:

„Die Bürgerschaft möge beschließen:

1. *Die Hamburgische Bürgerschaft sieht eine schienengebundene Verbindung zwischen Geesthacht und Bergedorf als wichtiges Projekt zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und als einen wichtigen Baustein, um den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern.*
2. **Der Senat wird ersucht**, sich auf Bundesebene für die im Koalitionsvertrag der Bundesregierung beabsichtigte Steigerung der Regionalisierungsmittel ab 2022 einzusetzen und dem Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein im 3. Quartal 2022 zu den Ergebnissen zu berichten.“

Dennis Thering, Berichterstattung