

Anfrage nach § 4 IZG – Reaktivierung Bahnstrecke Bergedorf-Geesthacht – vom 15.03.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich beziehe mich auf die aktuelle Vorplanung der AKN zur Reaktivierung der Strecke Bergedorf-Geesthacht, mir liegt die zugehörige Machbarkeitsstudie vor.

Mit Erstaunen nehme ich zur Kenntnis, dass die AKN bereits mit der Vorplanung beauftragt wurde, ohne dass eine hinreichende Information der betroffenen Anwohner über den aktuellen Stand, die Gutachten und die konkreten Auswirkungen erfolgt ist.

Daher beantrage ich auf Grundlage des Informationszugangsgesetz Schleswig-Holstein (IZG-SH) sowie des Umweltinformationsgesetz (UIG-SH) die Übermittlung der aktuellen Planungsunterlagen zur Schienenreaktivierung Bergedorf–Geesthacht mit aktuellen Datengrundlagen aus den Jahren 2025/2026.

Der Fokus liegt hierbei auf dem Trassenabschnitt für den Abschnitt Geesthacht / Börnsen / Escheburg.

Insbesondere bitte ich um Zusendung folgender Dokumente in elektronischer Form:

- Die vollständige Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung) inkl. aller Anhänge.
- Die detaillierten Fahrgastprognosen sowie die zugrunde liegenden Berechnungen zum Modal Split und induzierten Verkehr.
- Die aktuelle Kostenschätzung (Preisstand 2025/2026) für Infrastruktur und Betrieb.
- Alle bisherigen umweltfachlichen Voruntersuchungen, insbesondere Lärm-, Erschütterungs- und Wassergutachten für den Abschnitt Geesthacht / Börnsen / Escheburg, die über die pauschalen Annahmen von 2020 hinausgehen.
- Lärmschutzprognosen und Gutachten zu den voraussichtlichen Erschütterungsemissionen für die Anwohner entlang der Trasse.
- Den detaillierten Leistungsumfang, mit dem die AKN für die Vorplanung beauftragt wurde, insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung von Brückenbauwerken.
- Protokolle und Berichte über den aktuellen Stand der Vorplanung durch die AKN Eisenbahn GmbH.
- Zeitplan für das weitere Verfahren, insbesondere den Beginn des offiziellen Planfeststellungsverfahrens und die vorgesehenen Termine zur Bürgerbeteiligung.

Sollten Gutachten durch Dritte (z. B. AKN Eisenbahn GmbH) erstellt worden sein, schließt dieser Antrag diese explizit mit ein. Sollten Sie für diesen Antrag nicht zuständig sein, bitte ich gemäß IZG-SH um Weiterleitung an die zuständige Stelle und um eine entsprechende Benachrichtigung.

Ich bitte um eine Eingangsbestätigung und die Zusendung in elektronischer Form (PDF) innerhalb der gesetzlichen Monatsfrist. Falls Verwaltungsgebühren von mehr als 30 Euro anfallen, bitte ich vorab um eine kurze Information.

Ich weise vorsorglich darauf hin, dass eine Planung, die auf offensichtlich veralteten und unvollständigen Gutachten beruht, das Risiko eines rechtswidrigen Planfeststellungsbeschlusses und Steuergeldverschwendung in sich trägt.

Ich erwarte eine Stellungnahme dazu, wie die Behörde die Validität der Daten sicherstellt, bevor weitere öffentliche Mittel in die Planung fließen.

Insbesondere fehlen in der vorliegenden Studie – oder sind völlig unzureichend kalkuliert – folgende essenzielle Kosten- und Planungsfaktoren:

- Lärmschutz: Die Studie von 2020 mit den Preisen von 2017 berücksichtigt nicht die aktuellen gesetzlichen Lärmvorsorgewerte und den passiven/aktiven Schallschutz, der in der eng bebauten Siedlungsstruktur zwingend erforderlich ist.
- Weiterhin ist die kumulierte Belastung durch Bestandsverkehr (B5 und A25) zuzüglich Lärmbelastung durch die neue Bahn nicht berücksichtigt worden.
- Infrastrukturbauwerke: Die notwendigen Kosten für den Neubau oder die Sanierung von Brückenbauwerken und die Sicherung von Bahnübergängen nach aktuellem Stand der Technik fehlen weitgehend.
- Baukostenindex: Die Kalkulationen von 2017 spiegeln in keiner Weise die realen Preissteigerungen im Gleis- und Ingenieurbau der letzten Jahre wieder
- Geotechnische Risiken und Bodenbeschaffenheit: Die vorliegende Studie lässt die besonderen bautechnischen Herausforderungen des Marschbodens im Planungsgebiet weitgehend unberücksichtigt.
- Angesichts der bekannten Setzungsempfindlichkeit dieses Untergrunds sind aufwendige und kostenintensive Spezialgründungen für den Oberbau und Ingenieurbauwerke zwingend erforderlich, die in der bisherigen Kalkulation fehlen.“
- Anforderungen des Wasserschutzes: Ein erheblicher Teil der Trasse verläuft durch Wasserschutzgebiete. Die damit verbundenen strengen Auflagen für die Gleisentwässerung, den Einsatz von wassergefährdenden Stoffen beim Bau und den Betrieb sowie die notwendigen Rückhalte- und Filteranlagen führen zu erheblichen Mehrkosten, die in den veralteten Ansätzen von 2017 nicht abgebildet sind.

Es sind zudem die kalkulierte Reisezeitersparnis kritisch zu hinterfragen: Der volkswirtschaftliche Nutzen durch minimale Zeitgewinne für Bahnpendler wird durch die massiven Wartezeiten anderer Verkehrsteilnehmer an den Bahnübergängen (insbesondere bei Taktverdichtungen) konterkariert. Erschwerend kommt hinzu, dass durch geplante zusätzliche Haltestellen (z. B. Innovationspark) die ursprüngliche Zeitersparnis faktisch eliminiert wird. Dass im Gegenzug nun die Schließung geplanter Haltepunkte wie Börnsen oder Escheburg erwogen wird, verdeutlicht die planerische Sackgasse:

Hier wird Mobilität für alle anderen Verkehrsteilnehmer zerstört oder verschlechtert, um eine künstliche Wirtschaftlichkeit für ein Prestigeprojekt zu erzwingen.

Auch werden Busfahrten reduziert und Streckenführungen der Busse verschlechtert. Der Schnellbus X80 braucht von Geesthacht (ZOB) nach Bergedorf ca. 12-15 Minuten. Die Bahn wird inklusive der Halte im Innovationspark und in Börnsen und Eschburg kaum schneller sein. Daraus ergibt sich kein Reisezeitvorteil für die Bahn und kein Nutzen-Faktor in der Standardisierten Bewertung.

Ich bitte auch hier um Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Monatsfrist.

Antwort vom 10.04.2026

Sehr geehrter Herr Schmidt,

mit Datum vom 15.03.2026 haben Sie einen Antrag gemäß Informationszugangsgesetz-SH gestellt mit der Bitte um Übersendung von Unterlagen zum geplanten Projekt bzgl. einer Reaktivierung der Bahnstrecke Bergedorf – Geesthacht.

Hierzu können wir Ihnen mitteilen, dass die Vorplanung (Leistungsphasen 1 +2) für das mögliche Vorhaben durch die AKN Eisenbahn GmbH im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg sowie des Landes Schleswig-Holstein durchgeführt werden soll. Die Vorplanung wurde bislang jedoch nicht gestartet. Aus diesem Grund liegen folgende Unterlagen derzeit nicht vor und werden erst im Rahmen der Vorplanung bzw. der weiteren Phasen des Planfeststellungsverfahrens erstellt:

- vollständige Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung) inkl. aller Anhänge,
- Genehmigungsrechtliche Gutachten (Umwelt-, Lärm-, Erschütterungsgutachten, etc.),
- ein aktueller Zeitplan sowie Termine für die Bürgerbeteiligung

Darüber hinaus können wir Ihnen mitteilen, dass keine detaillierten Fahrgastprognosen sowie die zugrunde liegenden Berechnungen zum Modal Split und induzierten Verkehr vorliegen, die über die Erkenntnisse der vorliegenden Studien (siehe unten) hinausgehen.

Das Land Schleswig-Holstein rechnet derzeit mit Kosten in einer Höhe von 180 Mio. € für die Reaktivierung der Bahnstrecke Bergedorf-Geesthacht. Hierbei handelt es sich jedoch um eine Grobkostenschätzung, welche u.a. Kosten für den zweigleisigen Ausbau inkl. Elektrifizierung und Zugsicherung, die Errichtung neuer Bahnsteige, Bahnübergänge und die Errichtung einer Werkstatt bzw. Abstellanlage beinhaltet. Die genaue Kostenhöhe ist jedoch von den genauen infrastrukturellen Voraussetzungen abhängig, welche im Rahmen der Vorplanung ermittelt werden. Die Kosten können demnach erst im Anschluss an die Vorplanung konkreter benannt werden.

Weitere Informationen und Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecke Bergedorf-Geesthacht finden Sie unter folgenden Links:

- [Machbarkeitsstudie 2020 – Nutzung der Eisenbahnstrecke Geesthacht – Bergedorf für den öffentlichen Verkehr 2020](#)

- [OdeS Gutachten 2021 – Optimierung des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein für das MWVATT, S. 85](#)
- [LNVP bis 2027 - Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein, u.a. S. 67](#)
- [Sachstand Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht – Hamburg-Bergedorf, Stand 30.06.23](#)

Zum geplanten Leistungsumfang bzw. der Inhalte der Vorplanung können wir Ihnen mitteilen, dass die Planung eine mögliche Streckenelektrifizierung umfasst und drei Betriebsstufen vorsieht:

1. Stufe: Einrichtung eines vertakteten SPNV zwischen Hamburg-Bergedorf, Hamburg-Bergedorf Innovationspark und Geesthacht (ohne RE-Durchbindung von/nach Hamburg Hbf).
2. Stufe: Zusätzliche Einführung eines RE-Verkehrs zwischen Hamburg Hbf, Hamburg-Bergedorf Innovationspark und Geesthacht.
3. Stufe: Ergänzung der Stufe 2 durch zusätzliche RB-Fahrten zwischen Hamburg-Bergedorf und Bergedorf Ost sowie eine Verlängerung der Strecke von Geesthacht Zentrum bis Geesthacht Elbstraße.

Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebsstufen unabhängig voneinander betrieben werden können. Im Rahmen der Vorplanung sollen darüber hinaus auch folgende Punkte geprüft werden:

- Möglicher zweigleisiger Streckenausbau für die Realisierung eines 20-min Takts
- Eine mögliche Realisierung der folgenden Stationen: Bergedorf Innovationspark (Süd), Bergedorf Ost, Börnsen, Eschburg, Geesthacht Nord (P + R), Geesthacht-Düneberg, Geesthacht-Zentrum, Geesthacht Elbstraße
- Ein möglicher Bau einer neuen Verbindungsstrecke innerhalb Bergedorfs zur direkten Anbindung an den Bahnhof Bergedorf
- Prüfung der Machbarkeit einer direkten Verbindung von Geesthacht zum Hamburger Hauptbahnhof im Rahmen des Deutschlandtakts und der damit verbundenen Kapazitätserweiterungen
- Modernisierung oder Ersatz von Bahnübergängen durch höhenfreie Kreuzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen
- Umsetzung umfassender Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke zum Schutz von Anwohnenden
- Planung und Integration eines ergänzenden Busnetzes, das optimal auf die Schienenverbindungen abgestimmt ist, um nahtlose Umsteigeverbindungen zu gewährleisten

Eine Realisierungsentscheidung über eine Umsetzung der Reaktivierung und deren Ausführung soll erst nach Abschluss der Ergebnisse der Vorplanung in Form einer gemeinsamen politische Entscheidung beider Länder getroffen werden, sofern die

Vorplanung erkennen lässt, dass sich der Ausbau wirtschaftlich umsetzen lässt, d.h. ob ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor im Rahmen der durchzuführenden Standardisierten Bewertung erzielt werden kann.

Die Belange der Öffentlichkeit und insbesondere der Betroffenen würden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens selbstverständlich berücksichtigt.