

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Silke Seif (CDU) vom 29.04.22

und Antwort des Senats

Betr.: **Ausbau der S21 Richtung Kaltenkirchen: Wie lautet der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand in Hamburg und Schleswig-Holstein und wann starten die Baumaßnahmen?**

Einleitung für die Fragen:

Seit dem 23. März 2022 liegt jetzt auch in Schleswig-Holstein die Baugenehmigung für den Ausbau der S-Bahn-Linie Richtung Kaltenkirchen vor (vergleiche https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/Presse/PI/2022/I_2022/220323_PFB_S21nachKaltenkirchen.html).

Mehr als zehn Jahre mussten die Anwohner in Schnelsen und Eidelstedt sowie die zahlreichen Pendler auf diese Nachricht warten. Während auf Hamburger Seite der notwendige Planfeststellungsbeschluss bereits seit November 2018 vorliegt (vergleiche Drs. 22/1353) gab es im Nachbarland über 450 Einwendungen gegen den Ausbau der AKN-Bahnlinie zur S21 bis nach Kaltenkirchen.

Der Planfeststellungsbeschluss lag in Schleswig-Holstein bis 20.4.22 öffentlich aus. Laut Bernd Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, sei mit der Baugenehmigung auch die sogenannte sofortige Vollziehbarkeit angeordnet worden. Allerdings, so Buchholz weiter: „Das heißt, dass noch in diesem Jahr mit den Arbeiten begonnen werden könnte, sofern dagegen keine Rechtsmittel eingelegt werden.“ (vergleiche https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/_startseite/Artikel2022/I/220324_schiene.html). Damit stellt sich die Frage, ob sich der S21-Ausbau auf einer Länge von knapp 34 Kilometern (11 Kilometer auf Hamburger Seite, 23 Kilometer in Schleswig-Holstein) schon wieder verzögert und somit auch im Jahr 2025 immer noch keine umstiegsfreie S-Bahn-Verbindung zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Kaltenkirchen existiert.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus – Schleswig-Holstein (MWVATT), der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) und der AKN Eisenbahn GmbH (AKN) wie folgt:

Frage 1: *Das Schleswig-Holsteiner Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus hat die sofortige Vollziehbarkeit des Beschlusses angeordnet. Allerdings schließt das Ministerium nicht aus, dass Klagen das S21-Projekt erneut verzögern könnten (vergleiche https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/_startseite/Artikel2022/I/220324_schiene.html). Wurden zum Stichtag 29.4.2022 bereits Rechtsmittel gegen das Projekt eingelegt?*

Falls ja, welche und wie viele?

Falls ja, was bedeutet das für die zeitliche Umsetzung des S21-Projektes?

Falls nein, rechnen Hamburg und Schleswig-Holstein weiterhin mit Klagen?

Wann läuft beim S21-Projektpartner Schleswig-Holstein die Klagefrist gegen das S21-Projekt beziehungsweise gegen den Planfeststellungsbeschluss aus?

Antwort zu Frage 1:

Dem zuständigen MWVATT sind zum oben genannten Stichtag 29. April 2022 keine Klagen bekannt. Die Klagefrist läuft am 20. Mai 2022 aus.

Frage 2: *Laut Drs. 22/1353 soll der Baustart im 1. Quartal 2023 erfolgen und die Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Strecke Richtung Kaltenkirchen im 4. Quartal 2025 stattfinden. Halten Hamburg und Schleswig-Holstein an diesen zwei Zeitfenstern fest?*

Falls nein, warum nicht?

Falls nein, wann soll der Ausbau der S21 Richtung Kaltenkirchen starten und für wann wird die S21 ihren Fahrbetrieb aufnehmen (bitte jeweils Quartal und Jahr aufführen)?

Antwort zu Frage 2:

Ja.

Frage 3: *Welche bauvorbereitenden Maßnahmen sind vor dem Ausbau der S-Bahn-Strecke notwendig (zum Beispiel Rodungen, Kampfmitteldräumung)?*

Wann werden diese ausgeführt?

Antwort zu Frage 3:

Kampfmittelsondierungen und Baufeldräumungen sowie vorbereitende Maßnahmen aufgrund von Umweltauflagen (vorab durchzuführende Ausgleichsmaßnahmen) werden im Sommer 2022 ausgeführt.

Frage 4: *Werden die fertigen Planungen für den gesamten Ausbau der Öffentlichkeit präsentiert?*

Falls ja, wann und in welcher Form?

Falls nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 4:

Im Vorfeld wurden die Planungsideen und Vorplanungen der Öffentlichkeit, in den Gemeinden, präsentiert und dort diskutiert. Im Rahmen der Planfeststellung wurden die ausgearbeiteten Planungen erörtert und teilweise überarbeitet. Der Planfeststellungsbeschluss inklusive dieser Planungen ist der Öffentlichkeit zugänglich. Er ist online verfügbar und wurde in den Gemeinden ausgelegt (siehe auch Download/ Service | NAH.SH Unternehmen).

Frage 5: *Wie viele Haltestellen wird es wo zwischen den Bahnhöfen Eidelstedt/Hamburg und Kaltenkirchen/Schleswig-Holstein geben (bitte alle inklusive Eidelstedt und Kaltenkirchen auflisten)?*

Antwort zu Frage 5:

Zwischen den Bahnhöfen Eidelstedt und Kaltenkirchen wird es 16 Haltestellen geben; dies sind: Eidelstedt, Eidelstedt Zentrum, Hörgensweg, Schnelsen Süd, Schnelsen, Burgwedel, Bönningstedt, Hasloh, Quickborn Süd, Quickborn, Ellerau, Tanneneck, Ulzburg Süd, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen Süd und Kaltenkirchen.

Frage 6: *Wie viele dieser Bahnhöfe in Hamburg und Schleswig-Holstein müssen im Zuge der Elektrisierung für den anschließenden Einsatz der S-Bahn-Züge umgebaut werden?*

Antwort zu Frage 6:

Für den Einsatz der S-Bahn-Züge müssen 14 Bahnhöfe und Haltepunkte umgebaut werden.

Frage 7: *Welche baulichen Anpassungen sind bei den Bahnhöfen auf der Strecke notwendig (bitte pro Bahnhof aufzuführen)?*

Antwort zu Frage 7:

Eidelstedt Zentrum: Verlängerung und Erhöhung der beiden Außenbahnsteige, Umbau der Zugangsanlage Up'n Hornack.

Hörgensweg: Verlängerung und Erhöhung der beiden Außenbahnsteige, Anpassung der Bahnsteigzugänge, Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Westseite.

Schnelsen Süd: Neubau.

Schnelsen: Verlängerung und Erhöhung des Mittelbahnsteiges, Anpassung der Bahnsteigzugänge.

Burgwedel: Verlängerung und Erhöhung des östlichen Außenbahnsteiges, Anpassung der Bahnsteigzugänge.

Bönningstedt: Verlängerung und Erhöhung des Mittelbahnsteiges, Neubau eines südlichen Bahnsteigzugangs, Anpassung des nördlichen Bahnsteigzugangs.

Hasloh: Verlängerung und Erhöhung des Mittelbahnsteiges, Anpassung des Bahnsteigzugangs.

Quickborn Süd: Verlängerung und Erhöhung der Außenbahnsteige, Umbau vorhandener Entwässerungsleitungen und Anpassung der Bahnsteigzugänge.

Quickborn: Verlängerung und Erhöhung der Außenbahnsteige und Anpassung der Bahnsteigzugänge, Anpassung des Zugangs zum Forum am Bahnhof, Verschiebung des Bahnübergangs Querstraße.

Ellerau: Verlängerung und Erhöhung des Mittelbahnsteigs und Anpassung des Bahnsteigzugangs.

Tanneneck: Verlängerung und Erhöhung des westlichen Außenbahnsteigs, Verschiebung der Weiche W701 einschließlich Anpassung des Ausfahrsignals, Anpassung der Zuwegungen, Neubau des östlichen Außenbahnsteigs einschließlich Zuwegung.

Ulzburg Süd: Verlängerung und Teil-Erhöhung der beiden Mittelbahnsteige, Anpassung der Zuwegungen.

Henstedt-Ulzburg: Verlängerung und Teil-Erhöhung der Außenbahnsteige.

Kaltenkirchen Süd: Verlängerung und Teil-Erhöhung der beiden Außenbahnsteige, Anpassung der Zuwegungen.

Kaltenkirchen: Teil-Erhöhung des Mittelbahnsteiges.

Frage 8: *Sind weitere Baumaßnahmen (zum Beispiel Fußgängertunnel, Brücken) entlang der Strecken in Hamburg und Schleswig-Holstein notwendig?*

Falls ja, welche und wo konkret?

Antwort zu Frage 8:

Zweigleisige höhenfreie Einfädelung in Eidelstedt

Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Weidplan

Absenkung der Gradienten im Bereich der Straßenüberführung (SÜ) der A 23

Zweigleisiger Ausbau im Bereich Quickborn – Ellerau einschließlich Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik

Verlängerung des Wendegleises in Quickborn

Erneuerung und Verbreiterung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Viehtrift

Erneuerung und Verbreiterung der EÜ Gronau

Neubau einer Lärmschutzwand im Bereich Ellerau

Anpassung des Fußgängertunnels Bahnstraße in Ellerau

Absenkung der Gradienten im Eisenbahntunnel Henstedt-Ulzburg

Absenkung der Gradienten im Bereich

- SÜ Am Bahnbogen
- SÜ B 433
- SÜ Feldstraße

Errichtung eines Umrichterwerkes in Kaltenkirchen

Elektrifizierung der Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen, einschließlich der Fahrzeugabstellanlage Kaltenkirchen

Frage 9: *Wie viele dieser Bahnhöfe in Hamburg und Schleswig-Holstein werden erstmals gebaut?*

Antwort zu Frage 9:

Ein Bahnhof.

Frage 10: *Werden alle Bahnhöfe mit Inbetriebnahme der S21 barrierefrei sein? Falls nein, welche nicht? Falls nein, warum nicht? Falls nein, werden diese Bahnhöfe noch barrierefrei umgebaut und bis wann (bitte jeweils Quartal und Jahr aufführen)?*

Frage 11: *Laut Drs. 22/1353 werden sich die Bahnsteige der neu geplanten Haltestelle Schnelsen-Süd zwischen dem Fußweg-Bahnübergang Brummerskamp/Eidelstedter Brook und dem Bahnübergang Halstenbeker Straße befinden. Zugänge sind von der Straße Brummerskamp/Eidelstedter Brook über Fußweg-Bahnübergang und der Halstenbeker Straße vorgesehen. Hat diese Planung weiterhin Bestand? Falls nein, warum nicht? Falls nein, wie lauten die Planänderungen im Detail? Falls nein, werden die Planänderungen in der Öffentlichkeit präsentiert und ist eine Bürgerbeteiligung geplant? Falls ja, wann und in welcher Form? Falls nein, warum nicht?*

Antwort zu Fragen 10 und 11:

Ja.

Frage 12: *Die Julius-Leber-Schule liegt in unmittelbarer Nähe zur künftigen S-Bahn-Haltestelle Schnelsen-Süd. Wie werden mit Blick auf die Sicherheit der Stadteilschüler die Wegeverbindungen geplant?*

Antwort zu Frage 12:

Im Rahmen des Bündnisses für den Fuß- und Radverkehr erfolgt seit April 2022 der Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen auf der südlichen Nebenfläche der Halstenbeker Straße, insbesondere zur Schulwegsicherung. Die Grundinstandsetzung erfolgt dabei westlich der Einmündung Kalvslohtwiete bis zu den AKN-Bahngleisen.

a) *Wer ist an dieser Planung beteiligt?*

Antwort zu Frage 12 a):

Die Planung ist abgeschlossen, und der Ausbau erfolgt im Auftrag des Bezirksamtes Eimsbüttel.

b) *Wird auch die Öffentlichkeit beteiligt?*

Antwort zu Frage 12 b):

Die Öffentlichkeit wird und wurde über verschiedene Informationskanäle über die Bau-
maßnahme informiert.

c) *Falls ja, wann und in welcher Form?*

d) *Falls nein, warum nicht?*

Antwort zu Fragen 12 c) und 12 d):

Pressemitteilung am 13. April 2022, Twitter-Meldung auf twitter.com/baeims am 13. Ap-
ril 2022, Artikel im „Niendorfer Wochenblatt“ am 16. April 2022, Steckbrief auf ham-
burg.de/baustellen seit 12. April 2022.

Eine Information über die Straßenbautätigkeiten wurde ebenfalls Anfang April 2022 an
die Anliegenden des ersten Bauabschnittes verteilt.

Frage 13: *Wie sehen die Planungen für den gesamten Verkehrsfluss mit allen
Verkehrsteilnehmern während der Bauphase aus und wie wird die
neue S21-Strecke inklusiver neuer Taktung in den umliegenden Stra-
ßen- und Fußgängerverkehr nach Inbetriebnahme eingebunden?*

Antwort zu Frage 13:

Für die Bauphase wird derzeit ein Schienenersatzverkehr(SEV)-Konzept erarbeitet.

Für den Hamburger Streckenabschnitt sehen die Planungen der S21 aktuell auch wäh-
rend der Bauphasen keine Bahnübergangssperrungen vor. Insofern wird von keinen
Auswirkungen auf den Individualverkehr ausgegangen.

Die Einbindung des umliegenden Straßen- und Fußverkehrs nach Inbetriebnahme der
S21, in Verbindung mit der vorgesehenen Taktung (siehe Planfeststellungsbeschlüsse)
wird durch das Bezirksamt beziehungsweise die jeweiligen Kreise verfolgt. Die Planun-
gen werden zeitgerecht in Angriff genommen.

Frage 14: *Welche Taktung ist nach dem Ausbau der S21 zwischen Eidelstedt
und Kaltenkirchen geplant (bitte getrennt nach Werktagen, Wochen-
ende, Feiertagen sowie Haupt- und Nebenzeiten auflisten)?*

Antwort zu Frage 14:

Täglicher Grundtakt ist ein 20-Minuten-Takt zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen, der
montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten zwischen (Hauptbahnhof -) Eidelstedt
und Quickborn, teilweise bis Kaltenkirchen, zu einem 10-Minuten-Takt verdichtet wird.

Frage 15: *Mit Inbetriebnahme der neuen S21-Strecke ist mit einer höheren Tak-
tung zu rechnen. Wie wird eine Beeinträchtigung beziehungsweise
Gefährdung bei der Versorgung der Patienten, die im Rettungswagen
– unter anderem Richtung Albertinen Krankenhaus – vor den
geschlossenen Bahnschranken warten müssen, verhindert?*

Antwort zu Frage 15:

An der Zahl der Schließvorgänge ändert sich gegenüber der bestehenden Situation
nichts.

Frage 16: *Wie viele Bahnschranken gibt es auf Hamburger Seite (bitte einzeln
mit jeweils genauem Standort auflisten)?*

Antwort zu Frage 16:

Insgesamt gibt es auf Hamburger Seite elf technisch gesicherte Bahnübergänge. Dies
sind:

Hörgensweg

Brummerskamp (nur Fußverkehr)

Halstenbeker Straße

Hogenfelder Straße (nur Fußverkehr)
Süntelstraße
Pinneberger Straße
Flagentwiet
Peter-Timm-Straße (nur Fußverkehr)
Ellerbeker Weg
Holsteiner Chaussee
Schleswiger Damm

Frage 17: *Wie wird sich die neue S21-Taktung auf die Dauer und den Rhythmus der Schließzeiten der Bahnschranken auswirken (bitte einzeln pro Bahnübergang auflisten)?*

Antwort zu Frage 17:

Eine Veränderung gegenüber dem Status quo wird nicht erwartet.

Frage 18: *Mit Blick auf Lärmschutz und weniger Wartezeiten vor geschlossenen Bahnschranken: Wird es eine Tieferlegung von Abschnitten – zum Beispiel entlang der Pinneberger Straße – der künftigen Bahngleise für die neue S21-Strecke in Hamburg per Troglösung geben?
Falls nein, warum nicht?*

Antwort zu Frage 18:

Das ist innerhalb der Maßnahme nicht vorgesehen und auch keine notwendige Folgemaßnahme der S21.

Frage 19: *Wie wird der S-Bahn-Verkehr auf der gesamten Strecke der S21 in Hamburg und Schleswig-Holstein mit anderen Bahnen und Bussen (zum Beispiel S-Bahn-Netz, U-Bahn-Netz, Busverkehr in Hamburg, AKN-Anschlüsse, Busverkehr in den Kreisen Pinneberg und Bad Segeberg) verbunden?*

Antwort zu Frage 19:

Die Inbetriebnahme der S21 auf dem Abschnitt Eidelstedt – Kaltenkirchen hat keine Auswirkungen auf die Anschlüsse auf dem bestehenden Abschnitt der Linie S21 von Aumühle bis Eidelstedt, sodass auf diesem Abschnitt weiterhin die bereits existierenden Anschlüsse genutzt werden können.

Auf dem Abschnitt Eidelstedt – Kaltenkirchen werden die Fahrzeiten der S21 bei der Gestaltung der Busfahrpläne berücksichtigt. Die Anschlüsse von/zu der AKN werden in Henstedt-Ulzburg und Ulzburg Süd gegeben sein. Der Busverkehr in den Kreisen Pinneberg und Segeberg ist an den Verknüpfungspunkten bereits heute bestmöglich auf die A1 ausgerichtet. Da das Fahrplanangebot nach der Umstellung auf die S21 im Wesentlichen bestehen bleibt, gilt das auch für die Verknüpfung von Bus und Bahn. Sollten sich punktuelle Nachsteuerungsbedarfe ergeben, so werden diese berücksichtigt.

Frage 20: *Wer ist an diesen Verkehrsplanungen und notwendigen Koordinierungsmaßnahmen während der Bauzeit beteiligt?*

Antwort zu Frage 20:

Die notwendigen Koordinierungsmaßnahmen zu den Verkehrsplanungen während der Bauzeit erfolgen durch den Hamburger Verkehrsverbund (hvv), NAH.SH, Länder, Kreise, Bezirke und AKN.

Frage 21: *Für die Elektrifizierung sind in Schleswig-Holstein 734 Masten notwendig (vergleiche https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/_startseite/Artikel2022/I/220324_schiene.html). Wie viele*

Masten sind für die erforderlichen Oberleitungen auf Hamburger Seite notwendig?

Antwort zu Frage 21:

Auf der Hamburger Seite sind 150 Oberleitungsmaste vorgesehen.

Frage 22: *Sind die Standorte der Masten auf Hamburger Seite bereits bekannt beziehungsweise festgelegt?*

a) *Falls ja, bitte die jeweiligen Standorte auflisten (konkret mit Straßenangaben und Nennung der Hausnummernhöhe)?*

Antwort zu Fragen 22 und 22 a):

Die Standorte sind den Lageplänen der Genehmigungsplanung (Planfeststellung) zu entnehmen (Download/ Service | NAH.SH Unternehmen).

b) *Falls ja, wurden bei der Standortplanung die Überlegungen/Einwände der Anwohner und weiterer Betroffener berücksichtigt und in welcher Form?*

c) *Falls nein, warum nicht?*

d) *Falls nein, bis wann sollen die Standorte für die Masten feststehen?*

Antwort zu Fragen 22 b), 22 c) und 22 d):

Die Standorte sind rechtskräftig planfestgestellt. Damit ging die sorgfältige Abwägung planrechtlicher Belange einher.

Frage 23: *Wer ist für die Beschaffung der neuen Triebwagen/Züge zuständig?*

Antwort zu Frage 23:

Die S-Bahn Hamburg GmbH beschafft die Fahrzeuge im Auftrag der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

a) *Wie viele neue Triebwagen/Züge sollen angeschafft werden?*

Antwort zu Frage 23 a):

Für den Betrieb des Abschnitts Eidelstedt – Kaltenkirchen der S21 werden 19 Triebzüge beschafft.

b) *Wer zahlt die Kosten für die neuen Triebwagen/Züge?*

Antwort zu Frage 23 b):

Die Fahrzeugbeschaffungskosten werden über den S-Bahn-Verkehrsvertrag abgegolten.

c) *Wie hoch werden die Kosten für die neuen Triebwagen/Züge ausfallen?*

Antwort zu Frage 23 c):

Der Preis kann nicht für die einzelnen, nur für den Betrieb des S21-Neubauabschnitts benötigten Fahrzeuge angegeben werden. Vielmehr ermittelt er sich aufgrund oben genannter Vertragskonditionen für die gesamte Fahrzeugflotte aller für das Hamburger S-Bahn-Netz benötigten Fahrzeuge, wobei Unterschiede (Ein- und Zweistromfahrzeuge) bestehen. Als Richtwert für die Kosten eines einzelnen Triebzugs der Baureihe 490 gelten circa 6 Millionen Euro.

d) *Welcher Typ wird gekauft und mit welchem Komfort für die Fahrgäste sind die neuen Züge ausgestattet (zum Beispiel Klimaanlage, barrierefreier Einstieg, durchgängige Zugabteile)?*

Antwort zu Frage 23 d):

Zum Einsatz kommen die Zweisystemtriebzüge der Hamburger S-Bahn-Baureihen 474 und 490, deren Einzelwagen durchgehend verbunden sind, die über Mehrzweckbereiche für Gepäck, Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen et cetera verfügen; alle eingesetzten Züge sind barrierefrei zugänglich. Züge der Baureihe 490 sind klimatisiert.

Frage 24: *Laut Drs. 22/1353 sollen die Gesamtkosten für das S21-Projekt rund 120 Millionen Euro betragen. Hat diese Höhe aktuell zum Stichtag 29.4.22 weiterhin Bestand?*

Falls nein, warum nicht?

Falls nein, auf welche aktuelle Höhe belaufen sich die Gesamtkosten?

Antwort zu Frage 24:

Ja.

Frage 25: *Laut Drs. 21/12104 hat der Senat für die Maßnahme S21 beim Bund Fördermittel in Höhe von 66,7 Millionen Euro angemeldet. Bleibt es bei dieser Fördersumme?*

Antwort zu Frage 25:

Die finale Kostenunterlage wird derzeit erstellt; der Antrag auf Bundesförderung wird derzeit vorbereitet, da der schleswig-holsteinische Planfeststellungsbeschluss abzuwarten war. Nach den Abstimmungen mit dem Bund kann für den Elektrifizierungsanteil mit einer Förderquote in Höhe von 90 Prozent, für den Ausbauanteil in Höhe von 75 Prozent bezogen auf die förderfähigen Kostenbestandteile gerechnet werden. Hierdurch wird sich die Fördersumme deutlich erhöhen.

a) *Falls nein, warum nicht?*

b) *Falls nein, wie hoch ist aktuell zum Stichtag 29.4.22 die Fördersumme vom Bund?*

Antwort zu Fragen 25 a) und 25 b):

Das Projekt ist beim Bund in der sogenannten Kategorie C für die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet. Stand 29. April 2022 ist hier noch eine Förderung über insgesamt 91,13 Millionen Euro gelistet.

Frage 26: *Sind die gesamten Fördermittel vom Bund bereits gesichert oder nur angemeldet?*

Falls nein, wann werden Hamburg und Schleswig-Holstein die Bundesförderung beantragen?

Welche Summe investiert die Freie und Hansestadt Hamburg in die Maßnahme S21?

Welche Summe investiert das Land Schleswig-Holstein in die Maßnahme S21?

Antwort zu Frage 26:

Siehe Antworten zu 25, 25 a) und 25 b). Aus der Kostenunterlage und dem GVFG-Antrag werden sich auch die konkreten Länderanteile ableiten lassen.

Frage 27: *Laut Drs. 21/1353 liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei 1,93. Wie lautet aktuell zum Stichtag 29.4.22 der Kosten-Nutzen-Faktor der geplanten S-Bahn-Strecke (bei Änderung bitte detailliert begründen)?*

Antwort zu Frage 27:

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt weiterhin 1,93. Die Standardisierte Bewertung von 2019 hat weiterhin Gültigkeit und ist Grundlage der Förderung durch den Bund.