

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Silke Seif (CDU) vom 17.11.22

und Antwort des Senats

Betr.: Ausbau der S-Bahn-Linie S21 Richtung Kaltenkirchen: Bleibt es beim geplanten Baustart 2023 und der geplanten Inbetriebnahme 2025?

Einleitung für die Fragen:

Im März 2022 gab es auch im Nachbarland Schleswig-Holstein endlich grünes Licht für den Ausbau der S-Bahn-Linie S21 Richtung Kaltenkirchen. Allerdings unter dem Vorbehalt, dass keine Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss eingelegt werden (vergleiche https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/_startseite/Artikel2022/I/220324_schiene.html).

Unabhängig davon sollten bereits im Sommer dieses Jahres mit bauvorbereitenden Maßnahmen für den Ausbau der bisherigen AKN-Linie A1 zur künftigen S-Bahn-Strecke S21 begonnen werden (vergleiche Drs. 22/8173). Denn nach mehr als zehn Jahren Planungszeit zur Verlängerung der Hamburger S-Bahn-Linie S21 Richtung Kaltenkirchen soll der Baustart endlich Anfang 2023 erfolgen, damit Ende 2025 die ÖPNV-Nutzer in Hamburg und Schleswig-Holstein durchgehend zwischen Kaltenkirchen bis nach Hamburg Hauptbahnhof pendeln können inklusive mehr Tempo, Zuverlässigkeit und höherem Fahrkomfort.

Laut Drs. 22/8173 von April ist die Klagefrist gegen den Planfeststellungsbeschluss im Nachbarland erst am 20.5.2022 ausgelaufen.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Der Ausbau der AKN-Linie A1 zur S21 stellt eine Stärkung der Nahverkehrsverbindungen entlang der bedeutenden Verflechtung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein dar. Damit wird auch eine wichtige Basis für eine konzentrierte Stadtentwicklung entlang der Hauptsiedlungsschwerpunkte Hamburgs und seines Umlands gelegt. Viele Anwohnerinnen und Anwohner im Hamburger Stadtteil Schnelsen sowie zahlreiche Pendlerinnen und Pendler warten darauf, dass der Ausbau der S-Bahn-Linie S21 nach Kaltenkirchen (Schleswig-Holstein) startet. Der verkehrliche Nutzen und die Wirtschaftlichkeit des Projekts sind nachgewiesen und ebenfalls anerkannt. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) arbeitet deshalb mit Hochdruck weiter an der Umsetzung der S21 als integraler Bestandteil des Hamburger Schnellbahnbaus, wengleich etwa der Planfeststellungsbeschluss in Schleswig-Holstein gegenüber demjenigen des hamburgischen Abschnitts später erlassen wurde. Die auch vom Bund anerkannte, gute Wirtschaftlichkeit der S21 führt dazu, dass der geplante Ausbau mit diesem wichtigen Projekt und für die Mobilität in der Metropolregion in hohem Maße förderfähig gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist und sich auf der Grundlage die komplementäre Finanzierung seitens der Länder sehr günstig darstellen kann.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein sowie der AKN Eisenbahn GmbH (AKN) wie folgt:

Frage 1: *Wurden in Schleswig-Holstein seit dem 29.4.2022 Rechtsmittel gegen den geplanten Ausbau der S21 Richtung Kaltenkirchen eingelegt (vergleiche Drs. 22/8173)?*

Falls ja, wie viele?

Falls ja, wirken sich diese Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss und den geplanten Ausbau aus?

Falls ja, in welcher Form, und falls nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 1:

Gegen den Planfeststellungsbeschluss in Schleswig-Holstein liegt seit dem 4. Mai 2022 eine Sammelklage von 24 Klägerinnen und Klägern vor. Der Planfeststellungsbeschluss ist noch nicht rechtskräftig. Es gibt derzeit keine Auswirkungen der Sammelklage.

Frage 2: *Bislang soll der Ausbau der S21 Richtung Kaltenkirchen Anfang 2023 beginnen, die Inbetriebnahme der neuen Strecke ist für Ende 2025 geplant (vergleiche Drs. 22/8173). In den Medien werden der 16.01.2023 (Baustart) und der 14.12.2025 (Inbetriebnahme) genannt (vergleiche „Hamburger Abendblatt“, 25.9.22). Sind diese Daten korrekt?*

Falls nein, wie lautet das jeweils genaue Datum für den Baustart und für die Inbetriebnahme?

Frage 3: *Falls sich die Zeitfenster für Baustart und Inbetriebnahme erneut verschieben: Wie lauten die jeweiligen Gründe im Detail?*

Welche neue Zeitfenster planen Hamburg und Schleswig-Holstein (falls keine genauen Daten genannt werden können, bitte jeweils Quartal und Jahr aufführen)?

Antwort zu Fragen 2 und 3:

Die in den Medien genannten Daten entsprechen den aktuellen Planungen.

Frage 4: *Welche bauvorbereitenden Maßnahmen wurden seit dem 6.5.22 bis zum Stichtag 17.11.22 ausgeführt (bitte pro Bundesland getrennt die jeweiligen Maßnahmen wie beispielsweise Kampfmittelsondierung, Baufeldräumungen und so weiter im Einzelnen aufführen)?*

Antwort zu Frage 4:

Für das Gebiet der FHH: Baugrunderkundungen zur höhenfreien Einfädung in Eidelstedt, Erstellung Ausführungsplanung, Erstellung und Prüfung statischer Unterlagen; Durchführung von Ausschreibungsverfahren und Beauftragung der benötigten Leistungen; Umsetzung vorgezogene Ausgleichsmaßnahme V11 gemäß Planfeststellungsunterlagen (für Nachtkerzenschwärmer).

Für das Gebiet Schleswig-Holsteins: Baugrunderkundung für Lärmschutzwand Ellerau, Eisenbahnbrücken Viehtrift, Gronau; Erdbau für zweites Gleis zwischen Quickborn und Ellerau; Baugrunderkundung für Standorte Oberleitungsmaste; Erstellung und Prüfung statischer Unterlagen; Durchführung von Ausschreibungsverfahren und Beauftragung der benötigten Leistungen.

a) *Welche bauvorbereitenden Maßnahmen müssen noch bis zum tatsächlichen Baustart erfolgen (bitte pro Bundesland getrennt die jeweiligen Maßnahmen aufführen)?*

Antwort zu Frage 4 a):

Für das Gebiet der FHH: Prüfung und Freigabe der Ausführungsplanungen; Umsetzung weiterer vorlaufender Ausgleichsmaßnahmen; Baufeldräumung; Kampfmittelsondierung; Beweissicherung.

Für das Gebiet Schleswig-Holsteins: Prüfung und Freigabe der Ausführungsplanungen; Umsetzung vorlaufender Ausgleichsmaßnahmen; Baufeldräumung; Beweissicherung.

Frage 5: *In welcher Reihenfolge werden die geplanten Bauabschnitte bearbeitet?*

Antwort zu Frage 5:

Die Bauabschnitte werden in vier Bauphasen bearbeitet. Diese sind einschließlich geplanter Zeiträume im Planfeststellungsbeschluss für den Bereich Schleswig-Holstein unter 15.1.2 Bauablauf (Seiten 371 folgende) aufgeführt (<https://planfeststellung.bobsh.de/verfahren/akn-a1-s21/public/detail>).

Bauphase 1: Bahnhof (Bf.) Burgwedel – Bf. Ellerau, zeitgleich finden in Eidelstedt Arbeiten außerhalb des Bestandsgleises für die zweigleisige Einfädelung statt.

Bauphase 2: Bf. Eidelstedt – Bf. Burgwedel

Bauphase 3: Bf. Quickborn – Bf. Ulzburg-Süd

Bauphase 4: Bf. Ulzburg Süd – Bf. Kaltenkirchen

Auch außerhalb dieser Bereiche kann es zu vorbereitenden Arbeiten außerhalb des Gleisbereiches kommen.

a) Wie lauten die geplanten Bauzeiten pro Bauabschnitt (bitte pro Bauabschnitt mit genauem Datum aufführen)?

Antwort zu Frage 5 a):

Bauphase 1: vom 16. Januar 2023 bis 19. August 2023

Bauphase 2: vom 20. August 2023 bis 29. Juni 2024

Bauphase 3: vom 30. Juni 2024 bis 08. März 2025

Bauphase 4: vom 09. März 2025 bis 29. November 2025

b) Wie lang sind die jeweiligen Bauabschnitte (Kilometerlänge)?

Antwort zu Frage 5 b):

Bauphase 1: circa 11,90 km

Bauphase 2: circa 5,70 km

Bauphase 3: circa 7,00 km

Bauphase 4: circa 6,70 km

c) Welche Haltestellen befinden sich in den jeweiligen Bauabschnitten?

Antwort zu Frage 5 c):

Bauphase 1: Bf. Bönningstedt, Bf. Hasloh, Bf. Quickborn Süd, Bf. Quickborn

Bauphase 2: Bf. Eidelstedt Zentrum, Bf. Hörgensweg, Bf. Schnelsen Süd (Neubau), Bf. Schnelsen, Bf. Burgwedel

Bauphase 3: Bf. Ellerau, Bf. Tanneneck, Bf. Ulzburg Süd

Bauphase 4: Bf. Henstedt-Ulzburg, Bahnhof Kaltenkirchen Süd, Bahnhof Kaltenkirchen

Frage 6: *Während der jeweiligen Bauphasen beziehungsweise Bauabschnitte: Müssen sich die Pendler auf Teil- oder Vollsperrungen einstellen?*

Falls ja, wie lauten die geplanten Zeitfenster für die jeweiligen Streckensperrungen (bitte pro Bauabschnitt mit genauem Datum aufführen)?

Frage 7: *Auf welche Behinderungen müssen sich die Pendler in den kommenden drei Jahren einstellen (Ersatzschienenverkehr, ausgedünnte Fahrpläne)?*

Antwort zu Fragen 6 und 7:

In den beschriebenen vier Bauphasen sollen die jeweiligen Bauabschnitte gesperrt und ein entsprechender Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Für den Schienenersatzverkehr ist grundsätzlich derselbe Fahrplan vorgesehen, wie im Status quo. Nach heutigem Sachstand betreffend der ersten Bauphase entfällt nur der 10-Minuten-Takt zwischen Quickborn und Eidelstedt in der Hauptverkehrszeit (HVZ). Die Konzepte für die Bauphasen 2 bis 4 befinden sich noch in der Erstellung.

Frage 8: *Wie werden die Streckensperrungen für die Pendler kompensiert?*

Antwort zu Frage 8:

Es ist eine Verschwenkung der Linie A1 von Neumünster – Eidelstedt auf Neumünster – Norderstedt Mitte ab der zweiten Bauphase geplant. Damit wird Reisenden aus/in Richtung Norden die Möglichkeit geboten, ohne Schienenersatzverkehr die Hamburger Innenstadt zu erreichen.

Frage 9: *Falls Ersatzbusse im jeweils gesperrten Baustellenabschnitt eingesetzt werden: Welche Taktung ist werktags, sonntags und feiertags geplant (bitte getrennt pro Bauabschnitt aufführen)?*

Antwort zu Frage 9:

Siehe Antwort zu 7.

Frage 10: *Sind neben den Pendlern, die bislang die AKN-Linie und S-Bahn-Linien nutzen, weitere Verkehrsteilnehmergruppen (motorisierter Verkehr, Fußgänger, Radfahrer) von den jeweiligen Streckensperrungen der einzelnen Bauabschnitte betroffen?*

Falls ja, in welchen Abschnitten konkret und in welchem Umfang?

Antwort zu Frage 10:

Aktuell werden keine durch die Streckensperrungen ausgelösten umfangreicheren Betroffenheiten für weitere Verkehrsteilnehmergruppen erwartet.

Frage 11: *Wann wird der Neubau der künftigen S-Bahn-Station Schnelsen-Süd beginnen (falls kein genaues Datum genannt werden kann, bitte Quartal und Jahr angeben)?*

Antwort zu Frage 11:

Die Planungen sehen aktuell vor, mit dem Neubau des Haltepunktes Schnelsen Süd im 1. Quartal 2024 zu beginnen.

a) *Wann soll die neue S-Bahn-Station Schnelsen-Süd fertig gebaut sein (falls kein genaues Datum genannt werden kann, bitte Quartal und Jahr angeben)?*

Antwort zu Frage 11 a):

Gemäß aktueller Planungen soll der Neubau des Haltepunktes Schnelsen Süd im 2. Quartal 2024 fertiggestellt werden.

b) *Auf welche Behinderungen/Einschränkungen müssen sich die Anwohner und alle Verkehrsteilnehmergruppen während der Bauzeit einstellen?*

Antwort zu Frage 11 b):

Es ist geplant den Haltepunkt Schnelsen Süd bei gesperrtem Streckenabschnitt zu realisieren. Da im direkten Umfeld der Baumaßnahme Baustelleneinrichtungsflächen zur Verfügung stehen, und die Bauaktivitäten überwiegend gleisgebunden ausgeführt werden, können Beeinträchtigungen weitestgehend reduziert werden.

Frage 12: *Laut Drs. 22/1353 müssen 14 von 16 Bahnhöfen/Haltepunkten für den Ausbau der S21 Richtung Kaltenkirchen umgebaut werden. Die Station Eidelstedt wird nicht aufgeführt. Laut einem Medienbericht müssen am Bahnhof Eidelstedt „ganze Teile der Station abgerissen und neu gebaut werden, um die Bahnsteige verlängern zu können“ (vergleiche „Hamburger Abendblatt“ 25.9.22). Welche Aussage ist korrekt?*

Falls ein Umbau notwendig ist, wie sehen die Umbaumaßnahmen im Detail aus?

Auf welche Behinderungen/Einschränkungen müssen sich die Pendler einstellen?

Antwort zu Frage 12:

Ein Umbau des S-Bahnhofes Eidelstedt im Rahmen der Elektrifizierungsmaßnahme S21/S5 ist nicht vorgesehen.

Frage 13: *Laut Drs. 22/1353 soll sich die neue S21-Taktung nicht auf die Dauer und den Rhythmus der Schließzeiten der Bahnschranken auswirken. Hat diese Senatsaussage weiterhin Bestand?*

Falls nein, wie lauten die künftigen Schließzeiten der Bahnschranken im Vergleich zu den aktuellen?

Antwort zu Frage 13:

Ja.

Frage 14: *Laut Drs. 22/1353 sollen die Gesamtkosten für den Ausbau der S21 Richtung Kaltenkirchen rund 120 Millionen Euro betragen. Hat diese Höhe zum Stichtag 17.11.22 weiterhin Bestand?*

Antwort zu Frage 14:

Die vorgenannte Höhe hat zum Stichtag und aufgrund des Projektfortschritts derzeit Bestand. In den seitens Schleswig-Holstein erlassenen Zuwendungsbescheiden wurden gemäß dortigem Regelverfahren Ansätze für Preissteigerungen und Kostenvarianzen abgesetzt, sodass sich aktuell auf der Grundlage ein Stand der Projektkosten für die Länder in Höhe von 108,76 Millionen Euro ergibt (einschließlich Planung Leistungsphasen (Lph) 1 bis 4, vorbereitende und grundstücksbezogene Maßnahmen).

a) *Falls nein, warum nicht und wie lautet die aktuelle Höhe der Gesamtkosten?*

b) *Welche Summe investiert die Freie und Hansestadt Hamburg aus Landesmitteln in die Maßnahme S21 zum Stichtag 17.11.22?*

Antwort zu Fragen 14 a) und 14 b):

Die finanzielle Beteiligung der FHH ergibt sich gemäß Länderproporz und aufgrund zuwendungsfähiger Ausgaben (einschließlich Planung Lph 1 bis 4, vorbereitende und grundstücksbezogene Maßnahmen) zu 24,74 Millionen Euro auf Grundlage oben genannter Projektkosten. Die Finanzierung wurde bislang aus Regionalisierungsmitteln des Bundes vorgenommen und ist weiterhin so veranschlagt. Zudem ist eine anteilige Rückfinanzierung aus Bundesmitteln gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorgesehen.

c) *Welche Summe investiert das Land Schleswig-Holstein aus Landesmitteln in die Maßnahme S21 zum Stichtag 17.11.22?*

Antwort zu Frage 14 c):

Die finanzielle Beteiligung seitens Schleswig-Holstein ergibt sich entsprechend und ohne Verrechnung in Aussicht stehender Bundesmittel zu 84,02 Millionen Euro.

Frage 15: *Laut Drs. 22/8173 von April 2022 befand sich der Antrag auf Bundesförderung in Vorbereitung. Haben Hamburg und Schleswig-Holstein zum Stichtag 17.11.22 diesen Antrag eingereicht?*

Wie lautet die Höhe der beantragten Fördergelder aus Bundesmitteln für den S-Bahn-Linien-Ausbau in Hamburg/Schleswig-Holstein?

Antwort zu Frage 15:

Mit dem Antrag vom 2. August 2022 wurden Bundesfinanzhilfen in Höhe von 90,6 Millionen Euro beim Bund beantragt.

Frage 16: *Wie hoch ist Summe der neuen Züge, die auf der künftigen S-Bahn-Strecke eingesetzt werden?*

Antwort zu Frage 16:

Auf der künftigen Strecke werden 13 Züge verkehren. Für den Betrieb der künftigen S21 zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen (künftig Teil der Linie S5 Kaltenkirchen – Stade) sind insgesamt 19 zusätzliche Zweistrom-Fahrzeuge vorgesehen und beauftragt worden; im Einzelnen: zwölf Fahrzeuge (Einsatz als sechs Vollzüge), sechs Fahrzeuge für Linie S32 Elbgastr. – Hauptbahnhof – Harburg als Anteil für die verkehrliche Anbindung Abschnitt Elbgaustraße – Holstenstraße, ein Fahrzeug anteilig als Reserve. Diese neu beschafften Fahrzeuge – so wie auch neu beschaffte Fahrzeuge für den Betrieb der Linie S4 – werden Teil der Gesamtflotte der S-Bahn Hamburg und zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität und gemäß technischen Rahmenbedingungen frei eingesetzt. Das heißt es kann auch auf der neuen Infrastruktur zum Einsatz von Bestandsfahrzeugen kommen. Die bisherigen Linienbezeichnungen ändern sich mit der Umstellung. Neues S-Bahn Liniennetz ab Dezember 2023: Linie S21 wird dann Teil der neuen Linie S5, die Linie S32 wird als S6 geführt.