

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Silke Seif (CDU) vom 08.01.24

und Antwort des Senats

Betr.: Jahrelanger Ausbau zur S21/S5-Linie nach Kaltenkirchen: Geisterbahnhof, fehlende Zugänge für Schüler und jahrelange Bauverzögerungen kommen hinzu – der Umbau der AKN-Strecke bleibt ein Dauerärgernis

Einleitung für die Fragen:

Als am 16. Januar 2023 nach jahrzehntelangen Verzögerungen endlich der Ausbau der AKN-Strecke der Linie A1 zur neuen S21/S5-Linie bis nach Kaltenkirchen im Nachbarland Schleswig-Holstein startete, waren die Hoffnungen und Erwartungen der Anwohner und Pendler groß, dass sie Mitte Dezember 2025 endlich ohne Umsteigen von Hamburg Hauptbahnhof bis nach Kaltenkirchen in neuen S-Bahn-Zügen fahren könne. So lautete zumindest die Ankündigung des Senats (vergleiche Drs. 22/9998).

Dafür waren die Menschen im Nordwesten von Hamburg auch bereit, die „bittere Pille zu schlucken“ und für mehrere Jahre die Sperrungen für die Umbaumaßnahmen der alten AKN-Strecke hinzunehmen und auf den Busersatzverkehr umzusteigen.

Im Oktober 2023 dann der nächste „Zeit-Schock“: Die künftige S-Bahn-Strecke zwischen Hamburg und Kaltenkirchen wird voraussichtlich erst ab Ende 2028 in Betrieb gehen. Nachdem sich der Baustart immer wieder verschoben hatte (vergleiche Drs. 20/10363, 20/10553, 20/12429, 21/6115, 21/11900, 21/19140, 22/1353, 22/8173, 22/9998) kommen jetzt nochmal drei Jahre dazu.

Zu dieser erneuten Bauverzögerung gesellen sich ab 2024 der neue Geisterbahnhof „Schnelsen Süd“ hinzu und die nicht nachvollziehbaren Zuwegungen zu dieser neuen Haltestelle. Besonders für viele der über 1.600 Schülerinnen und Schüler der Julius-Leber-Schule sind bislang keine direkten und damit verkehrssicheren Verbindungen zwischen Haltestelle und Stadtteilschule geplant (vergleiche „Elbe Wochenblatt Lurup/Eidelstedt“ Nummer 49, Seite 1).

Auch die Eimsbütteler Bezirkspolitik kritisiert fraktionsübergreifend die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und die weiteren beteiligten Akteure für ihre bisherige Umsetzungspolitik der künftigen S5 Richtung Kaltenkirchen. Im Sinne der Mobilitätswende, die im rot-grünen Koalitionsvertrag eine große Rolle spielt, müsse der Senat schnellstmöglich für gute Nahverkehrsstrukturen in Lokstedt, Niendorf und Schnelsen sorgen, so die Bezirkspolitiker in Eimsbüttel. Im November forderte die Bezirkspolitik die BVM und die beteiligten Verkehrsbetriebe auf, im Regionalausschuss Lokstedt-Niendorf-Schnelsen (RaLoNiS) „über die aktuelle Situation, die geplanten Vorhaben, Perspektiven für den ÖPNV im Bereich Niendorf/ Lokstedt/Schnelsen und die im Sachverhalt aufgeworfenen Fragen zu berichten und zukünftige Maßnahmen vorzustellen“ und schulsichere Wege zur neuen S-Bahn-Station für die JLS-Schüler zu schaffen (vergleiche BV-Drs. 21-4250, 21-4254).

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Der Ausbau der AKN-Strecke 1 zur durchgebundenen und elektrifizierten S5 von Kaltenkirchen zum Hamburger Hauptbahnhof ist ein wichtiger Teil der Schnellbahnstrategie der Freien und Hansestadt Hamburg und wird sowohl betrieblich viele Vorteile für die Fahrgäste bedeuten als auch den CO₂-Ausstoß deutlich senken und die Luftqualität für die Anwohnenden verbessern.

Das Gros der zu erbringenden baulichen Leistungen für dieses Projekt weist keinen verzögerten Status auf: Dies betrifft etwa den Gleiswechsel, Lärmschutzwände, die höhenfreie Einfädelung in Eidelstedt oder die Anpassung der Bahnsteighöhe für den S-Bahn-Betrieb.

Gleiches gilt auch für den Neubau des Haltepunktes Schnelsen Süd, welcher eine deutliche Reisezeitverkürzung für einige Tausend Menschen bedeuten wird. Die zweite Bauphase zwischen Burgwedel und Eidelstedt befindet sich seit August 2023 in Umsetzung und überwiegend im avisierten Zeitplan.

Etwaige Verzögerungen im Bauablauf und der Inbetriebnahme der S5 Kaltenkirchen beziehungsweise des Haltepunktes Schnelsen Süd sind Gegenstand von derzeit andauernden Überprüfungsprozessen.

Bezüglich der Nachfrage zur aktuellen Situation und der Perspektive im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) lässt sich konstatieren, dass die aktuelle Fahrgastentwicklung im ÖPNV äußerst positiv ist. Derzeit nutzen wieder so viele Fahrgäste die Verkehrsangebote der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv) wie 2019 vor der COVID-19-Pandemie. Dies zeigt, dass die Entscheidung des Senats, den Hamburg-Takt und die Attraktivierung des ÖPNV zunächst vonseiten des Tarifs zu forcieren, erfolgreich war.

Als folgerichtiger Schritt ist nun der Ausbau des Leistungsangebotes wieder in den Vordergrund zu rücken. Hierzu stehen die in der Angebotsplanung im Busverkehr zuständigen Stellen im aktiven Austausch miteinander. In der Planung ist jedoch unter anderem auch zu berücksichtigen, dass ein verändertes Mobilitäts- und Nutzerverhalten der Fahrgäste zu räumlichen und zeitlichen Veränderungen in der Nachfrage geführt hat, die erst langsam sichtbar werden. Demnach können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine konkreten Maßnahmen benannt werden.

Ergänzend soll erwähnt werden, dass seit Mitte 2020 der eigenwirtschaftliche Mobilitätsservice von MOIA in Lokstedt und Niendorf verkehrt. Mit dem Beginn des Jahres 2023 wurde das Bedienebiet nochmals in Richtung Schnelsen erweitert und teilweise in den hvv-Tarif integriert. Das Angebot dient als flexible Ergänzung des klassischen Verkehrs mit Bus und Bahn oder als Alternative zum privaten Pkw. Die Nutzung des Angebots ist für schwerbehinderte Menschen unter den Voraussetzungen der §§ 228 fortfolgende SGB IX kostenlos.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften des hvv und der AKN Eisenbahn GmbH (AKN) wie folgt:

Frage 1: *Werden Vertreter der BVM und/oder S-Bahn Hamburg/AKN im 1. Quartal 2024 in einer der nächsten RaLoNiS-Sitzungen (zum Beispiel 8.1.2024, 22.1., 5.2., 19.2. oder 4.3.) die Eimsbütteler Politik, Verwaltung und interessierten Bürger im Ausschuss über die aktuelle Situation, die geplanten Vorhaben und Perspektiven für den ÖPNV im Wahlkreis 7 (Lokstedt, Niendorf, Schnelsen) informieren, Fragen beantworten und geplante Maßnahmen vorstellen (vergleiche BV-Drs. 21-4250)?*

Falls ja, wann (falls kein genaues Datum möglich ist, bitte Monat angeben)?

Falls nein, warum nicht (bitte transparent begründen)?

Falls nein, gibt es eine Vorstellung durch die BVM im RaLoNiS im 2., 3. oder 4. Quartal 2024 (falls kein genaues Datum oder Monat möglich ist, bitte Quartal und Jahr angeben)?

Falls nein, warum nicht (bitte transparent begründen)?

Antwort zu Frage 1:

Die Bezirksversammlung Eimsbüttel wurde zuletzt am 4. Januar 2024 über den aktuellen Sachstand informiert. Da zurzeit kein grundlegend neuer Sachverhalt als der bereits bekannte und in der Vorbemerkung dargelegte vorgestellt werden kann, wird seitens der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zurzeit von einer zusätzlichen Entsendung einer oder eines Referierenden abgesehen.

Frage 2: *Nach bisheriger Planung ist offenbar kein direkter Zugang beziehungsweise Verbindungsweg zwischen der künftigen S-Bahn-Station Schnelsen Süd und der angrenzenden Julius-Leber-Schule (JLS) geplant (vergleiche „Elbe Wochenblatt Lurup/Eidelstedt“ Nummer 49, Seite 1). Ist das korrekt?*

Falls ja, warum?

Falls ja, wie verlaufen die bislang geplanten Zugänge/Verbindungswege zur neuen Haltestelle Schnelsen Süd (bitte darstellen)?

Falls nein, wie verlaufen die bislang geplanten Zugänge/Verbindungswege zur neuen Haltestelle Schnelsen Süd (bitte darstellen)?

Frage 3: *Falls ein direkter Zugang beziehungsweise Verbindungsweg zwischen der künftigen S-Bahn-Station Schnelsen Süd und der angrenzenden JLS bislang fehlt, wird die zuständige BVM ihre bisherigen Planungen überprüfen und – wie von der Eimsbütteler Bezirkspolitik gefordert – im Sinne der Verkehrssicherheit für mehr als 1.600 Schülerinnen und Schüler der JLS korrigieren (BV-Drs. 21-4254)?*

Falls ja, wie gestalten sich die korrigierten Zugänge/Verbindungswege (bitte darstellen)?

Falls ja, wird die BVM die korrigierten Zugänge/Verbindungswege im zuständigen Ausschuss der Eimsbütteler Bezirkspolitik vorstellen?

Falls ja, wann (falls kein genaues Datum möglich ist, bitte Quartal und Jahr)?

Falls nein, warum nicht?

Antwort zu Fragen 2 und 3:

Nach bisheriger Planung ist kein direkter Zugang zwischen Haltepunkt und der Julius-Leber-Schule (JLS) geplant.

Vom neuen Haltepunkt Schnelsen Süd wird das Gelände der JLS über den bestehenden nördlichen sowie südlichen Zugang erreicht werden können. Vom nördlichen Ausgang des Bahnsteiges werden die Schülerinnen und Schüler entlang der Halstenbeker Straße den nördlichen Zugang zum Schulgelände erreichen können. Vom südlichen Ausgang des Bahnsteiges wird der südliche Zugang des Schulgeländes entlang des Brummerskamp erreicht werden. Der Brummerskamp ist komplett als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Auf der Halstenbeker Straße ist im Bereich der JLS eine Tempo-30-Strecke eingerichtet. Die Fußwege zwischen dem Haltepunkt und den jeweiligen Zugängen zum Schulgelände sind ohne Querungen von Straßen möglich. Die Fußwegdistanz zwischen den Zugängen zum Schulgelände sowie dem Haltepunkt Schnelsen Süd beträgt rund 300 Meter.

Zur beschriebenen Zugangssituation waren im Planfeststellungsverfahren seinerzeit keine Einwände eingegangen.

Vorbemerkung: *Am 4. Dezember wurde während einer öffentlichen Baustellenführung an der neuen Haltestelle Schnelsen Süd bekannt, dass diese zwar Ende 2023 fertiggestellt sein soll. Doch nach den sich anschließenden Elektrifizierungsarbeiten der aktuell gesperrten AKN-Strecke zwischen Burgwedel und Eidelstedt im kommenden Jahr wird die neue Haltestelle Schnelsen Süd von der AKN nicht angefahren, obwohl die AKN ab September 2024 wieder den Betrieb auf diesem Streckenabschnitt aufnehmen soll. Begründung: Es würde zu viel*

wertvolle Fahrzeit verloren gehen. Frühestens Ende 2028, wenn nach derzeitiger Planung die neue S-Bahn-Linie S5 bis nach Kaltenkirchen ihren Betrieb aufnehmen soll, werden die Anwohner, Pendler und JLS-Schüler die Haltestelle Schnelsen Süd nutzen können (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, Nummer 49. Seite 1, <https://www.abendblatt.de/region/pinneberg/article240746182/Wann-der-Geisterbahnhof-fuer-neue-S-Bahn-5-in-Betrieb-geht.html>).

Frage 4: *Wie viele zusätzliche Minuten/Mehrzeit würde die Anfahrt der Haltestelle Schnelsen Süd durch die AKN beanspruchen?*

Warum kann diese „Mehrzeit“ nicht durch einen entsprechend angepassten Fahrplan aufgefangen werden?

Bitte konkret und detailliert begründen, warum die neue Haltestelle Schnelsen Süd nicht schon ab September 2024 von der AKN bedient werden kann.

Warum und inwiefern würde ein Stopp an der Haltestelle Schnelsen Süd den S-Bahn-Takt in Eidelstedt so massiv tangieren (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, Nummer 49. Seite 1), dass eine Inbetriebnahme im Jahr 2024 nicht möglich ist (bitte detailliert erklären)?

Antwort zu Frage 4:

Der zusätzliche Halt in Schnelsen Süd verlängert die Fahrzeit um circa 60 Sekunden.

In Eidelstedt steht den AKN-Zügen der Linie A1 nur ein sehr knappes Zeitfenster für die Einfahrt, den Fahrgastwechsel und die anschließende Weiterfahrt in das Kehrgleis zur Verfügung. Diese knappen Zeiten, die keine Verspätungsreserven aufweisen, haben bereits vor Jahren dazu geführt, dass der Halteplatz der AKN-Züge auf einen Bereich außerhalb des Bahnsteigdaches verlegt wurde, damit die Fahrzeit in das Kehrgleis kürzer ausfallen kann.

In Ulzburg Süd ist wiederum ein Anschluss an die AKN-Linie A2 sicherzustellen. Auch in Norderstedt Mitte besteht für die AKN-Linie A2 ein Anschluss zur U-Bahn. Jede minutenweise Verschiebung führt auch hier zu einer Reisezeitverlängerung um einen U-Bahn-Taktsprung (zehn Minuten, in der Hauptverkehrszeit teilweise fünf Minuten). Ebenfalls ist in Ulzburg Süd sowie Henstedt-Ulzburg die AKN-Linie A3 zu berücksichtigen, die durch sehr enge Anschlüsse in Elmshorn festgelegt ist.

In Neumünster sind Anschlüsse des Schleswig-Holstein-Taktes zu erreichen. Dazu kommen die Einflüsse der Regionalbahn-Linie RB82, sodass auch hier keine Spielräume bestehen.

Hinzu kommen die Übergangszeiten auf dem abschnittweisen Schienenersatzverkehr. Diese Zeiten sind heute schon mit dem Ziel, die Reisezeit nicht weiter zu verlängern, knapp bemessen. Jede planmäßige Fahrzeitverlängerung führt um eine Verlängerung der Reisezeit um weitere zehn Minuten.

Zusammenfassend kann auch der Fahrplan Richtung Norden nicht weiter optimiert werden.

Eine Bedienung des Halts Schnelsen Süd ist daher ohne signifikante Reisezeitverlängerungen nur dann möglich, wenn ein Teil der in Eidelstedt durch Entfall des Umstiegs gewonnenen Zeit reinvestiert wird. Unter den heutigen Verhältnissen würde die Bedienung von Schnelsen Süd daher leider den Fahrplan destabilisieren und zu häufigeren Anschlussverlusten und, gerade während der Bauphase, zu weiteren Reisezeitverlängerungen führen.

Frage 5: *Besteht für die beteiligten Verkehrsbetriebe nicht die Möglichkeit, ihre Fahrpläne so aufeinander abzustimmen, dass eine Inbetriebnahme der Haltestelle Schnelsen Süd noch mit AKN-Zügen möglich wäre?*

Falls nein, warum nicht?

Frage 6: *Wird die neue Haltestelle – wie von vielen Anwohnern gefordert – eine Lärmschutzwand erhalten beziehungsweise wird vor der endgültigen Entscheidung ein unabhängiges Lärmschutzgutachten erfolgen (vergleiche <https://www.abendblatt.de/region/pinneberg/article240746182/Wann-der-Geisterbahnhof-fuer-neue-S-Bahn-5-in-Betrieb-geht.html>)?*

Falls ja, wann wird das Lärmschutzgutachten erfolgen und wann wird die Lärmschutzwand installiert?

Falls nein, warum nicht?

Antwort zu Fragen 5 und 6:

Im Bereich der neuen Verkehrsstation Schnelsen Süd wurde im Zuge des zweigleisigen Ausbaues der Endzustand der Eisenbahninfrastruktur hergestellt und damals aufgrund der Priorisierung der Verkehrsstation Hörgensweg auf die Errichtung des Bahnsteigs zunächst verzichtet. Das zweite Gleis mit seinen lärmtechnischen Auswirkungen wurde im damaligen Planfeststellungsbeschluss betrachtet, erörtert und rechtskräftig beschlossen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden nicht festgestellt und daher auch nicht errichtet.

Im Rahmen der Elektrifizierungsmaßnahme wurde kein Anspruch auf Lärmschutz attestiert und dieser wurde dementsprechend nicht durch die Planfeststellungsbehörde festgestellt.

Frage 7: *Wie wird sichergestellt, dass die neugebaute Haltestelle Schnelsen Süd bis zur geplanten Inbetriebnahme ab Ende 2028 als neuer Geisterbahnhof nicht in ihrer Substanz leidet (Stichwort Broken-Window-Theorie)?*

Antwort zu Frage 7:

Die Sicherung der Verkehrsstation wird so vorgesehen, dass das Vandalismuspotenzial weitestgehend reduziert ist. Wetterschutzeinhausungen werden vor Inbetriebnahme des Haltepunkts ohne Glasscheiben ausgeführt, Fahrausweisautomaten nicht aufgestellt, Informationsvitriolen und Zugzielanzeiger nicht montiert. Die Zugänge zum Bahnsteig werden dauerhaft fest verschlossen, sodass ein legaler Zutritt nicht möglich ist.

Frage 8: *Da die ursprünglichen Zeitpläne von November/Dezember 2022 für die einzelnen Bauabschnitte offenbar keinen Bestand mehr haben (vergleiche Drs. 22/9998), wie lauten die aktuell gültigen Zeiträume der vier Bauphasen (bitte getrennt pro Bauabschnitt 1 bis 4 angeben)?*

Frage 9: *Laut einem Medienbericht werden die „Bauarbeiten für die S-Bahn nach Kaltenkirchen (...) etwa bis 2030 dauern“ (vergleiche <https://www.abendblatt.de/region/norderstedt/article240819050/Klage-von-Anwohnern-abgeschmettert-S21-darf-gebaut-werden.html>). Hält der rot-grüne Senat zum Stichtag 08.1.2024 an der bislang offiziell neuen Planung fest, dass die S-Bahn-Linie S5 Richtung Kaltenkirchen im Dezember 2028 in Betrieb gehen wird?*

Falls nein, wann soll die S-Bahn-Linie S5 Richtung Kaltenkirchen ihren Betrieb aufnehmen (bitte die erneute Verzögerung um zwei weitere Jahre begründen)?

Antwort zu Fragen 8 und 9:

Die Zeitplanung für die Bauphasen befindet sich derzeit in Überarbeitung.

Frage 10: *Laut Drs. 22/9998 sollen die Projektkosten für Hamburg und Schleswig-Holstein 108,76 Millionen Euro betragen. Die finanzielle Beteiligung der Stadt Hamburg liegt bei 24,74 Millionen Euro (vergleiche ebenda). Haben diese Summen trotz zusätzlicher Bauzeit Bestand?*

Falls nein, wie lauten die aktuellen Zahlen (bitte auch die Zahlen für Schleswig-Holstein und den Bund angeben)?

Antwort zu Frage 10:

Die Projektkosten befinden sich aktuell in Überprüfung.