**BÜRGERSCHAFT**
**DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG**
23. Wahlperiode

**Drucksache 23/3825**
**24.04.26**

# Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Silke Seif (CDU) vom 16.04.26**

# und Antwort des Senats

**Betr.: Ausbau der AKN-Linie A1 zur S-Bahn-Linie S5 Richtung Kaltenkirchen: Wie ist der aktuelle Realisierungstand?**

***Einleitung für die Fragen:***

*Nach jahrzehntelanger Planung und weiteren Jahren der Verzögerung wurde Anfang 2023 endlich mit dem Ausbau der AKN-Strecke der Linie A1 zur neuen S-Bahn-Linie S5 Richtung Kaltenkirchen begonnen. Seitdem hat sich der geplante Eröffnungstermin der neuen S-Bahn-Strecke immer wieder verzögert. Ende November 2022 sollte die neue S-Bahn S5 laut dem damaligen rot-grünen Senat Ende 2025 fahren (vergleiche Drs. 22/9998). Im Juni 2024 sollte die „durchgebundene S5 (…) im 4. Quartal 2028 ihren Betrieb aufnehmen" (vergleiche Drs. 22/15581).*

*Noch im Januar 2024 teilte der damalige rot-grüne Senat mit, dass die neu gebaute Haltestelle Schnelsen Süd erst eröffnet werden soll, wenn auch die neue S-Bahn-Linie S5 bis nach Kaltenkirchen ihren Betrieb aufnehmen kann – also frühestens Ende 2028 (vergleiche Drs. 22/13992). Die Folge: Damit hätte ein fertig gebauter Bahnhof über Jahre völlig ungenutzt als „Geisterbahnhof" herumgestanden.*

*Im September 2025 dann die Kehrtwende: Der Geisterbahnhof „Schnelsen Süd" sollte laut Medienberichten jetzt doch bereits Ende 2026 für Anwohner, Pendler und die gut 1.600 Schüler der Julius-Leber-Schule eröffnet werden.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der AKN Eisenbahn GmbH wie folgt:

***Frage 1:*** *Zum Stichtag 16.04.2026: Hält der Senat an seiner Planung, dass die neue Haltestelle Schnelsen Süd Ende 2026 eröffnet werden soll, weiterhin fest?*

*Falls ja, wann genau (falls kein genaues Datum möglich ist, bitte den Monat aufführen)?*

*Falls nein, warum nicht (bitte detailliert begründen)?*

*Falls nein, wann soll die Haltestelle Schnelsen Süd in Betrieb genommen werden (falls kein genaues Datum möglich ist, bitte Quartal und Jahr aufführen)?*

***Frage 2:*** *Wenn der Haltepunkt Schnelsen Süd Ende 2026 in Betrieb genommen wird, werden dann beide Zugänge – Süd-Zugang (über Brummerskamp) und Nord-Zugang (über Halstenbeker Straße) – eröffnet (bitte nicht auf andere Drucksachen verweisen)?*

*Falls nein, welcher Zugang wird freigegeben und welcher nicht und warum, bitte begründen (bitte nicht auf andere Drucksachen verweisen)?*

**Antwort zu Fragen 1 und 2:**

Siehe Drs. 23/1164. Der Stand ist unverändert.

***Vorbemerkung:*** *Im November 2022 gab es für den damaligen rot-grüne Senat keinen Grund für die mehr als 1.600 Schülerinnen und Schüler der Julius-Leber-Schule (JLS) einen direkten Zugang zwischen der künftigen Haltestelle Schnelsen Süd und der JLS einzurichten (vergleiche Drs. 22/13992). Zwei Jahre später, im Januar 2024 sprach sich die Bezirksversammlung Eimsbüttel erneut „für eine direkte Anbindung der Julius-Leber-Schule an die zukünftige S-Bahn-Haltestelle „Schnelsen Süd aus“ (vergleiche BV-Drs. 21-4369). Im Mai 2024 dann die Kehrtwende der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM): „Es bestehen keine Einwände dagegen, dass eine weitere und direkte Zuwegung zur Julius-Leber-Schule hergestellt würde“ (vergleiche BV-Drs. 21-4805). Die BVM nannte für eine Realisierung einer dritten Zuwegung eine Reihe von Voraussetzungen, unter anderem dass das Bezirksamt Eimsbüttel die AKN-Fläche westlich der Gleise am Brummerskamp erwirbt (vergleiche ebenda).*

***Frage 3:*** *Zum Stichtag 16.04.2026: Wie lautet der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand (bitte nicht auf andere Drs. verweisen)?*

***Frage 4:*** *Hat oder plant das Bezirksamt Eimsbüttel die von der BVM benannte Fläche zu erwerben und entsprechend dem Antrag der Bezirksversammlung Eimsbüttel für eine dritte Zuwegung zwischen JLS und Haltestelle zu bebauen?*

*Falls ja, wann werden diese Bauarbeiten beginnen und wann soll der dritte Zugang für die JLS-Schülerschaft zugänglich sein (falls keine genauen Datumsangaben möglich sind, bitte jeweils Quartal und Jahr aufführen)?*

*Falls nein, warum nicht (bitte detailliert begründen; bitte nicht auf andere Drs. verweisen)?*

**Antwort zu Fragen 3 und 4:**

Zunächst sind mit den beiden Zuwegungen ausreichend Zugänge vorhanden. Die Schülerinnen und Schüler können ohne großen Umweg sowohl nördlich über die Halstenbeker Straße als auch südlich über den Brummerskamp die Schule erreichen. Ein weiterer und direkter Zugang zur Julius-Leber-Schule war nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zum Haltepunkt Schnelsen Süd und damit auch nicht Gegenstand der in Ausführung befindlichen Planung. Ein dritter, direkter Zugang westlich der Gleise entlang, wird aufgrund der Größe der Schule grundsätzlich vom Bezirksamt Eimsbüttel begrüßt und verfolgt.

Zur Umsetzung eines dritten direkten Zugangs westlich der Gleise bedarf es weiterer Voraussetzungen wie zum Beispiel des Erwerbs des Grundstücks. Die Planungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

***Vorbemerkung:*** *Im Januar 2026 teilte die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) mit, dass die neu gebaute Haltestelle Schnelsen Süd zwar für eine weitere StadtRAD-Station in Schnelsen als „potenzieller Standort vorgemerkt“ sei, allerdings nicht vor 2029. Erst dann werden im Zuge einer Neuausschreibung weitere Bedarfe in Schnelsen „geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt“ (vergleiche BV-Drs. 22-1756). Mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende von Rot-Grün und der Tatsache, dass es im Stadtteil Schnelsen zum Stichtag 16.04.2026 bislang überhaupt nur zwei StadtRAD-Stationen gibt (vergleiche Drs.*

*23/635), scheint die im Koalitionsvertrag festgelegte „Flächenstrategie“ des rot-grünen Senats „zum Erreichen von Hamburger Klimazielen“ – auch durch eine Weiterentwicklung des StadtRAD Hamburg-Angebots – nicht für die äußeren Stadtbereiche zu gelten (vergleiche https://bit.ly/3FZHkOQ).*

***Frage 5:*** *Hält die Verkehrsbehörde angesichts der angestrebten Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Schnelsen Süd Ende 2026 an ihrer Entscheidung fest, keine dritte StadtRAD-Station vor 2029 im Stadtteil Schnelsen einzurichten, obwohl zahlreiche Pendler und die mehr als 1.600 Schüler der nahe gelegenen Julius-Leber-Schule von dem klimafreundlichen und emissionsarmen Mobilitätsangebot profitieren würden?*

*Falls die BVM vor 2029 keine StadtRAD-Station an der Haltestelle Schnelsen Süd einrichten beziehungsweise vor 2029 keine Bedarfsprüfung an diesem Standort vornehmen will, warum nicht (bitte nicht auf andere Drucksachen verweisen; bitte detailliert begründen)?*

*Falls die BVM im Zuge der Inbetriebnahme der Haltestelle Schnelsen Süd Ende 2026 sowie der bislang geplanten Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Linie S5 von Hamburg-Hauptbahnhof bis nach Kaltenkirchen im Jahr 2028 doch eine weitere StadtRAD-Station an der Haltestelle Schnelsen Süd vor dem Jahr 2029 einrichten will, wann genau (falls kein genaues Datum möglich ist, bitte Quartal und Jahr aufführen)?*

**Antwort zu Frage 5:**

Der Betreibervertrag für das StadtRAD-System sieht eine maximale Zubestellmenge an StadtRAD-Stationen vor. Da die Endausbaustufe von 365 Stationen nahezu erreicht ist, wurde Anfang des Jahres 2025 – auf Basis des damaligen Kenntnisstands hinsichtlich Bedarfs und zeitnaher Realisierbarkeit – eine Priorisierung potenzieller neuer Standorte vorgenommen. In den vergangenen Monaten wurde für alle priorisierten Standorte die Flächensuche eingeleitet; aktuell laufen die Flächenabstimmungen und Planungen für die letzten Standorte.

Vor dem Hintergrund der vertraglichen Begrenzung und der bereits erfolgten Priorisierung ist die Einrichtung einer StadtRAD-Station am Haltepunkt Schnelsen Süd jedoch erst im Rahmen eines neuen Betreibervertrags ab dem Jahr 2029 möglich. Die Anbindung aller Schnellbahn-Stationen zur Nutzung für die erste und letzte Meile bleibt ein erklärtes Ziel für die Weiterentwicklung von StadtRAD Hamburg.

***Frage 6:*** *Zum Stichtag 16.04.2026: Welche Baumaßnahmen werden aktuell noch auf Hamburger Gebiet ausgeführt?*

*Wann sollen alle Baumaßnahmen auf Hamburger Gebiet beendet sein (falls kein genaues Datum möglich ist, bitte Quartal und Jahr aufführen; bitte nicht auf andere Drucksachen verweisen)?*

**Antwort zu Frage 6:**

Zum Zeitpunkt der Anfrage werden auf Hamburger Gebiet keine Bauarbeiten durchgeführt. Im Herbst 2026 sind Vegetationsarbeiten zur Herstellung der Schutzabstände zur Oberleitung geplant. In diesem Zeitraum sollen vorbereitende Arbeiten entlang des Streckenabschnitts Eidelstedt – Eidelstedt Zentrum für die Arbeiten im Sommer 2027 durchgeführt werden. Im Sommer 2027 sind Arbeiten zur Fertigstellung der Gleichstrom-Fahrleitungsanlagen (Stromschiene) in Hamburg-Eidelstedt geplant. Diese Arbeiten werden voraussichtlich einen Nachlauf bis Ende des Jahres 2027 haben, sodass alle bautechnischen Arbeiten in Hamburg dann beendet sein sollen. Im Jahr 2028 ist noch eine Anpassung der Streckensignaltechnik erforderlich.

***Frage 7:*** *Zum Stichtag 16.04.2026: Welche Baumaßnahmen werden aktuell noch in Schleswig-Holstein ausgeführt?*

*Wann sollen alle Baumaßnahmen im Gebiet von Schleswig-Holstein beendet sein (falls kein genaues Datum möglich ist, bitte Quartal und Jahr aufführen; bitte nicht auf andere Drucksachen verweisen)?*

**Antwort zu Frage 7:**

Zum Zeitpunkt der Anfrage werden auf Schleswig-Holsteiner Gebiet bis zur Verkehrsaufnahme der S5 im Dezember 2028 folgende Bauarbeiten durchgeführt:

- Oberleitungsarbeiten zwischen Bönningstedt und Kaltenkirchen
- Einbau einer 15-kV-Deckenstromschiene im Bahnhof Henstedt-Ulzburg,
- Umbau der Bahnsteige in Ulzburg Süd, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen Süd und Kaltenkirchen
- Umbau von Gleisanlagen im Zusammenhang mit den Oberleitungsarbeiten und den Verlängerungen der Bahnsteige
- Bau einer Zugabstellanlage in Ulzburg Süd,
- Bau eines Umrichterwerks in Kaltenkirchen,
- Erneuerung der Eisenbahnsicherungstechnik in Ulzburg Süd und Kaltenkirchen.

***Frage 8:*** *Im November 2022 sollten die Projektkosten für Hamburg und Schleswig-Holstein 108,76 Millionen Euro betragen (vergleiche Drs. 22/9998). Im Juni 2024 betrug die Kostenkalkulation für das Gesamtprojekt bereits bei 270 Millionen Euro (vergleiche Drs. 2215581). Zum Stichtag 16.04.2026: Wie hoch ist die derzeitige Kostenkalkulation für das Gesamtprojekt (bitte nicht auf andere Drs. verweisen)?*

*Wie hoch ist der Anteil an den Gesamtkosten für Hamburg (Anteil in Prozent und Anteil in Euro aufschlüsseln)?*

*Wie hoch ist der Anteil an den Gesamtkosten für Schleswig-Holstein (Anteil in Prozent und Anteil in Euro aufschlüsseln)?*

*Wie hoch ist Anteil, den der Bund trägt (Anteil in Prozent und Anteil in Euro aufschlüsseln)?*

**Antwort zu Frage 8:**

Siehe Drs. 23/1417 und 22/15581. Die Angaben sind unverändert.

Förderrückflüsse des Bundes nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind noch nicht berücksichtigt. Die Fördersätze betragen 75 Prozent für das Teilprojekt Zweigleisiger Ausbau und 90 Prozent für das Teilprojekt Elektrifizierung, jeweils bezogen auf die förderfähigen Kosten. Der Bund hat sich noch nicht final zur Höhe der fortgeschriebenen Finanzierung der S5 im Bundesprogramm festgelegt.