

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Silke Seif und Richard Seelmaecker (CDU) vom 10.09.20

und Antwort des Senats

Betr.: Wann startet endlich der Ausbau der S-Bahn-Linie S21 zwischen HH-Eidelstedt und Kaltenkirchen?

Einleitung für die Fragen:

Seit mehr als einer Dekade warten die Anwohner im Hamburger Stadtteil Schnelsen sowie zahlreiche Pendler darauf, dass endlich der seit Jahren geplante Ausbau der S-Bahn-Linie S21 nach Kaltenkirchen (Schleswig-Holstein) startet. Geplant ist der Ausbau der bestehenden rund 30 Kilometer langen AKN-Trasse zwischen Hamburg-Eidelstedt, Quickborn und Kaltenkirchen (Bahnstrecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen – Neumünster) für den S-Bahn-Betrieb und damit eine umsteigefreie Durchbindung zur Hamburger City. Von der Elektrifizierung der 30 Kilometer langen Bahnstrecke sollten insbesondere die Schnelsener profitieren. Doch bislang müssen die Schnelsener und Pendler weiterhin auf diese attraktive Mobilitätsalternative verzichten und in ihr Auto steigen.

Laut Drs. 21/19140 liegt für den rund 6,5 Kilometer langen Abschnitt im Hamburger Gebiet ein Planfeststellungsbeschluss vor. Aufgrund von Anwohnerprotesten und zahlreichen Einwendungen im Nachbarland Schleswig-Holstein (unter anderem Ellerau und Bönningstedt) gegen den rund 23 Kilometer langen schleswig-holsteinischen Abschnitt ist das Ausbauvorhaben aber seit 2017 faktisch zum Erliegen gekommen. Laut Drs. 21/19140 sollen mehr als 145.000 Menschen, die im unmittelbaren Einzugsbereich der Strecke leben, von der langjährig geplanten umsteigefreien und reisezeitsparenden Direktverbindung profitieren.

Damit bleibt der Status quo der vergangenen zehn Jahre leider erhalten und ein Großteil der Menschen in Hamburg-Schnelsen bleibt auf Jahre vom Schnellbahnnetz abgehängt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Der Senat beantwortet die Fragen 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: *Laut Drs. 21/15124 liegt für den Ausbau der S21 auf dem Hamburger Streckenabschnitt seit 1.11.2018 ein Planfeststellungsbeschluss vor.*

Ist dieser Beschluss noch gültig?

Falls ja, wann droht der Ablauf der Geltungsdauer?

Falls nein, wird die gegebenenfalls abgelaufene Geltungsdauer für diesen Planfeststellungsbeschluss im Hamburger Streckenbereich verlängert oder erneuert (bitte den genauen Start- und Endtermin der Verlängerungsmöglichkeit aufführen)?

Wie häufig kann dieser Planfeststellungsbeschluss, falls die Vorhabenverwirklichung weiterhin unterbrochen oder gestoppt wird, verlängert werden?

Falls die Geltungsdauer für diesen Planfeststellungsbeschluss nicht verlängerbar ist, wie lauten die Konsequenzen für den geplanten Streckenabschnitt auf Hamburger Seite?

Welche (Fach-)Behörde ist in Hamburg dafür zuständig?

Frage 2: *Laut Drs. 21/19140 ist der Planfeststellungsbeschluss auf Hamburger Gebiet noch nicht rechtskräftig.*

Ist aktuell (zum Stichtag 31.8.2020) der Planfeststellungsbeschluss mittlerweile rechtskräftig?

Falls ja, seit wann?

Falls nein, warum nicht und wann soll das erfolgen?

Falls der Planfeststellungsbeschluss weiterhin nicht rechtskräftig ist, welche negativen Folgen sind möglich?

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Der Beschluss ist weiterhin gültig. Er ist mit Ablauf der Klagefrist am 21. Januar 2019 unanfechtbar geworden. Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert, § 18c Allgemeines Eisenbahngesetz. Planfeststellungsbehörde ist die Behörde für Wirtschaft und Innovation.

Frage 3: *Wie lautet der aktuelle Stand (zum Stichtag 31.8.2020) des Planfeststellungsverfahrens im Nachbarland Schleswig-Holstein?*

Wann wird Schleswig-Holstein ein Planfeststellungsbeschluss erlassen?

Falls der Senat darüber keine Angaben machen kann: warum nicht?

Gibt es zu diesem Vorhaben einen regelmäßigen Austausch zwischen Hamburg und Kiel?

Falls ja, wie sieht dieser Austausch im Detail aus?

Falls nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 3:

Im April 2019 legte die Vorhabenträgerin AKN Eisenbahn GmbH (AKN) dem in Schleswig-Holstein (SH) zuständigen Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) die aufgrund des Verzichts auf den zweigleisigen Ausbau zwischen Ellerau und Tanneneck erforderliche Planänderung vor. Das APV prüfte die Unterlagen. Anschließend lagen diese vom 20. Januar bis 19. Februar 2020 öffentlich aus. Zu den Erwidern der Träger öffentlicher Belange liegt seit Ende Juni eine zwischen APV und AKN abgestimmte Synopse vor. Die AKN erwidert derzeit die privaten Einwendungen. Nach derzeitigem Kenntnisstand soll der Planfeststellungsbeschluss Ende 2021 vorliegen.

Ein informeller Austausch findet kontinuierlich statt. Darüber hinaus treffen sich die Länder regelmäßig zu Facharbeits- und Lenkungsgruppen.

Frage 4: *Laut Drs. 21/19140 stellt das „Stadt-Umland-Forum Nordwest“ ein besonderes Netzwerk dar. Dieses Forum, dem neben dem Hamburger Bezirksamt Eimsbüttel (und auch Altona) alle Nachbargemeinden Hamburgs im Kreis Pinneberg angehören, soll seit zehn Jahren die interkommunale Kooperation und Transparenz in Fragen der städtebaulichen Entwicklung verbessern.*

Inwieweit nutzt der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde dieses Netzwerk, um die Maßnahme S21 und die Umsetzung dieser Ausbaupläne effektiv voranzutreiben?

Antwort zu Frage 4:

Die Mitglieder des S21-Facharbeitskreises, zu denen auch die SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg zu zählen ist, standen bereits vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens im Austausch mit den anliegenden Gemeinden, die das Projekt unterstützen. Ende 2015, mithin über ein halbes Jahr vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens, fanden vor Ort mehrere öffentliche Informationsveranstaltungen statt.

Seit Beginn des Planfeststellungsverfahrens findet der Austausch mit Gemeinden darüber hinaus auf Anfragen statt (zum Beispiel Berichte im Bauausschuss oder Ähnliches).

Frage 5: *In einem Interview (siehe „Niendorfer Wochenblatt“, 1.11.2018, Seite 6) sagte Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher mit Blick auf die Einwendungen in Schleswig-Holstein gegen die Ausbaupläne der S21-Strecke: „Das Planverfahren kann nun fortgeführt und voraussichtlich bis Ende 2020 abgeschlossen werden.“*

Wie lautet der aktuelle Stand (zum Stichtag 31.8.2020) der Planfeststellung in Schleswig-Holstein – wird das Nachbarland Schleswig-Holstein – wie vom Ersten Bürgermeister prognostiziert – Ende dieses Jahres einen Planfeststellungsbeschluss erlassen?

Falls ja, wann (wenn ein genauer Zeitpunkt nicht zu nennen ist, bitte das Zeitfenster nachvollziehbar eingrenzen, beispielsweise 4. Quartal 2020 oder 1. Quartal 2021)?

Falls nein, warum nicht und wann rechnen Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher, der rot-grüne Senat sowie die zuständigen Behörden in beiden Bundesländern jetzt (zum Stichtag 31.8.2020) mit einem Beschluss?

Antwort zu Frage 5:

Siehe Antwort zu 3.

Frage 6: *Wie sieht der aktuelle Zeitplan (zum Stichtag 31.8.2020) aus? Laut Drs. 21/15124 soll der Baubeginn im Jahr 2023 starten und die Inbetriebnahme im Jahr 2025. Hält der Senat an diesen zwei Zeitfenstern fest?*

Falls ja, bitte die zwei Zeitfenster genauer eingrenzen (beispielsweise 1. Quartal oder 2. Quartal 2023 beziehungsweise 1. Quartal oder 2. Quartal 2025)?

Falls nein, warum nicht? Wie lauten die neuen Termine für den Baubeginn und die Inbetriebnahme?

Antwort zu Frage 6:

An dem Zeitplan wird festgehalten. Der Baubeginn ist für das 1. Quartal 2023 und die Inbetriebnahme für das 4. Quartal 2025 vorgesehen, sofern vollziehbares Planrecht vorliegt.

Frage 7: *Wann wird der neu geplante Haltepunkt Schnelsen-Süd gebaut?*

Antwort zu Frage 7:

Die Realisierung des Haltepunkts Schnelsen-Süd ist im Zuge der Realisierung der S21 und der dazu vorgesehenen Termine geplant.

Frage 8: *Laut Drs. 21/11801 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, wie lauten die Planänderungen im Detail?

Antwort zu Frage 8:

Ja.

Frage 9: *Kann die neu geplante Haltestelle Schnelsen-Süd unabhängig von der Maßnahme S21 realisiert und durch die Züge der AKN bedient werden?*

Falls ja, wann soll der Haltepunkt Schnelsen-Süd gebaut und in den AKN-Betrieb integriert werden?

Falls nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 9:

Die Haltestelle Schnelsen-Süd ist planrechtlich Bestandteil der Maßnahme S21. Die Realisierung des hamburgischen Bauabschnitts ist erst möglich, wenn ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss in Schleswig-Holstein vorliegt. Gegen eine vorzeitige Realisierung sprächen auch betriebliche Gründe, die in Fahrzeitverlängerungen und daraus resultierenden Problemen bei der Anschlussplanung und Anschlussgewährleistung an den Umsteigestationen bestünden.

Frage 10: *Im rot-grünen Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode gab es eine klare Aussage zum Thema Ausbau der S21: „Die AKN-Strecke von Eidelstedt bis Kaltenkirchen soll zur S-Bahnlinie S 21 ausgebaut werden.“ Im rot-grünen Koalitionsvertrag für die 22. Legislaturperiode steht nur noch: „Die Koalitionspartner bekennen sich (...) zur Weiterführung der S21 nach Kaltenkirchen.“*

Wie sicher ist dieses Bekenntnis des aktuellen Senats?

Können sich die Anwohner in Hamburg und die Pendler auf eine Umsetzung der Maßnahme S21 verlassen und wie engagiert treibt der derzeitige Senat eine tatsächliche Realisierung der Maßnahme S21 voran?

Frage 11: *Welche Möglichkeiten sieht der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde, Planung, Bau und Inbetriebnahme der S21 insgesamt zu beschleunigen?*

Antwort zu Fragen 10 und 11:

Es wird geprüft, ob für die Maßnahme nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Schleswig-Holstein der Sofortvollzug beantragt werden kann. Im Übrigen siehe Antwort zu 3.

Frage 12: *Laut Drs. 21/12104 hat der Senat für die Maßnahme S21 beim Bund Fördermittel in Höhe von 66,7 Millionen Euro angemeldet.*

Wurde mit dieser „Anmeldung“ bereits diese Fördersumme vom Bund auch beantragt?

Falls nein, wann wird der Senat die Fördermittel beim Bund für den Ausbau der S21 beantragen?

Falls ja (zum Stichtag 31.8.2020), wurden die 66,7 Millionen Euro vom Bund bewilligt?

Bleibt es bei der Höhe von 66,7 Millionen Euro vom Bund oder ist der Förderbedarf gestiegen oder gesunken?

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

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

Welche Fördersumme hat oder wird die Landesregierung in Kiel für die Maßnahme S21 auf ihrem Gebiet beim Bund beantragen?

Wie lautet aktuell (zum Stichtag 31.8.2020) die Kostenschätzung für die geplante Verlängerung der S21 von HH-Eidelstedt nach SH-Kaltenkirchen? (Bitte getrennt pro Bundesland/Strecke aufführen.)

Antwort zu Frage 12:

Die Mittel wurden beim Bund angemeldet. Die Länder befinden sich hinsichtlich der Antragstellung mit dem Bund im regelmäßigen Austausch über die Maßnahme und die vorgesehene Bundesförderung. Die Fördermittel werden über Schleswig-Holstein beim Bund mit Vorliegen des dortigen Planfeststellungsbeschlusses beantragt werden können.

Es bleibt nicht bei der Höhe von 66,7 Millionen Euro. Mit dem im Jahr 2020 geänderten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird sich die Förderquote für das Projekt erhöhen. Aufgrund der geänderten Förderquoten werden die Anteile der Länder derzeit neu berechnet und mit dem Bund abgestimmt.

Frage 13: *Wie lautet der aktuelle (zum Stichtag 31.8.2020) Kosten-Nutzen-Faktor der geplanten S-Bahn-Strecke? Ist dieser Faktor konstant geblieben, gesunken oder gestiegen (bitte die Gründe detailliert aufführen)?*

Antwort zu Frage 13:

Die Gesamtkosten betragen nach derzeitigem Stand rund 120 Millionen Euro. Der Kostenteilungsschlüssel zwischen den Ländern ist nach den Änderungen im GVFG noch nicht schlussverhandelt.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt bei 1,93 (Berechnung von 2019). Insgesamt ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis damit gegenüber vorhergehenden Betrachtungen etwas gestiegen. Durch den Verzicht auf den zweigleisigen Ausbau im Abschnitt Ellerau – Tanneneck sind die Baukosten gesunken, die Fahrzeit hat sich leicht verlängert. Aufgrund der terminlichen Anpassungen war der Prognosehorizont bei der Neuberechnung von 2025 auf 2030 zu ändern, mit einhergehender höherer Verkehrsnachfrage. Die terminlichen Anpassungen wirken sich auch auf die in der standardisierten Bewertung zu berücksichtigenden Fahrzeugkosten aus.