

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) vom 12.06.15

und Antwort des Senats

Betr.: S21 nach Kaltenkirchen

Seit Langem fordern alle Fraktionen in der Bürgerschaft den Ausbau der AKN-Strecke nach Kaltenkirchen zur S-Bahn. Dennoch gibt es bis heute keine gesicherte Perspektive hierfür. Vielmehr soll das Planfeststellungsverfahren frühestens Ende 2017 abgeschlossen sein. Mit einer Aufnahme des Betriebs dürfte frühestens nach 2020 zu rechnen sein.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage der abgeschlossenen Standardisierten Bewertung sowie von Auskünften der AKN Eisenbahn AG (AKN) und der Landesregierung Schleswig-Holstein wie folgt:

1. *Wie viele Fahrgäste werden täglich von der AKN auf der Strecke ab Kaltenkirchen in die Hamburger Innenstadt transportiert? Bitte zwischen Werktagen, Samstagen und Sonntagen/Feiertagen aufschlüsseln?*

Ab Kaltenkirchen fahren circa 4.000 Fahrgäste montags bis freitags, circa 2.600 Fahrgäste sonnabends und circa 1.600 Fahrgäste sonntags in beiden Richtungen auf der Linie A1. Die Gesamtzahl der Fahrgäste zwischen Kaltenkirchen und Eidelstedt (alle Ein- und Aussteiger zwischen Kaltenkirchen und Eidelstedt in beiden Richtungen) beträgt montags bis freitags circa 21.300, sonnabends circa 11.300 und sonntags circa 6.500 Fahrgäste (Angaben für das Jahr 2014). Angaben zu einzelnen Fahrrichtungen hat die AKN nicht übermittelt.

2. *Wie haben sich diese Beförderungszahlen seit 2010 entwickelt?*

Die Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger) sind seit 2010 montags bis freitags von 19.700 auf 21.300, sonnabends von 11.200 auf 11.300 und sonntags von 5.400 auf 6.500 angestiegen.

3. *Wie würden sich diese Beförderungszahlen voraussichtlich entwickeln, wenn die Strecke von einer S-Bahn mindestens im Zehn-Minuten-Takt bedient würde?*

Die AKN bedient die Strecke in den Hauptverkehrszeiten von montags bis freitags bereits heute im Zehn-Minuten-Takt. Taktausweitungen durch die Einführung der S-Bahn sind nur an Sonntagen vorgesehen (20- statt 40-Minuten-Takt), allerdings wird durch den Einsatz der S-Bahn-Züge die Platzkapazität der Züge deutlich steigen. Laut Standardisierter Bewertung wird bei einem S-Bahn-Betrieb zunächst mit einer Querschnittsbelastung von bis zu 23.900 Fahrgästen am Tag gerechnet. Mit zunehmender Siedlungsdichte entlang der Achse Eidelstedt – Kaltenkirchen können absehbare weitere Nachfragezuwächse aufgefangen werden.

4. *Welcher Aufwand ist nötig, um den derzeitigen Betrieb der AKN über 2017 hinaus fortzusetzen? Insbesondere: Wie viele Fahrzeuge müssen*

neu beschafft oder umfassend überholt werden und welche Kosten werden dadurch verursacht?

Der Betrieb auf der A1 Süd verursacht ein Defizit von 4,1 Millionen Euro (Stand 2015). Im Falle eines Verzichts auf den Ausbau zur S-Bahn müssten zusätzlich sieben der älteren VTA-Triebwagen (Baujahr 1993), die noch auf der Linie A1 zum Einsatz kommen, umfassend überholt werden. Hieraus entstünde ein zusätzliches Defizit von 328.000 Euro p.a.

5. *Plant der Senat immer noch, zunächst eine Elektrifizierung des AKN-Betriebes vorzunehmen und erst später eine S-Bahn zu bauen?*

Nein. Die Projekte „Elektrifizierung der AKN-Strecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen“ und „Ausbau der AKN-Linie A1 zur S21“ werden als Einheit betrachtet und umgesetzt werden.

6. *Gibt es nennenswerte juristische Hürden für den Bau der S-Bahn, insbesondere Klagen et cetera von Anwohnern?*

Der Ausbau zur S-Bahn erfolgt auf Basis rechtskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse in Hamburg und Schleswig-Holstein. Betroffenen stehen im Rahmen der vorgeschalteten Verfahren gesetzliche Klagemöglichkeiten offen. In welchem Umfang diese in Anspruch genommen werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

7. *Seit wann wird der Bau einer S21 nach Kaltenkirchen erwogen? Seit wann haben sich der jetzige und der vorhergehende Senat eindeutig dazu bekannt?*

Schleswig-Holstein verfolgt den Ausbau der Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen zur S21, seitdem der zeitweise erwogene Ausbau des Korridors Hamburg Airport – Norderstedt – Kaltenkirchen (Verlängerung der Flughafen-S-Bahn) 2008 aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit verworfen wurde. Im Interesse der Stärkung des ÖPNV auf der Achse Hamburg – Schnelsen – Kaltenkirchen ist Hamburg anschließend dem Projekt „S21“ im Rahmen des „Achsenkonzepts“ unter Auflagen (Nachweis der Wirtschaftlichkeit, keine Schlechterstellung der Abschnitts zur Elbgaustraße) nähergetreten.

Der Bau der S21 wurde in das Arbeitsprogramm des Senats 2011 aufgenommen. Im Übrigen siehe Drs. 20/1804, 20/1937 und 20/1938. Auch die Koalitionsvereinbarung für die laufende Legislaturperiode enthält ein Bekenntnis zur S21.

8. *Wann wurde mit der Erstellung der Standardisierten Bewertung begonnen? Wann wurde sie fertig gestellt?*

Die gemeinsame Auftaktsitzung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein zur Beauftragung einer Standardisierten Bewertung fand statt am 27. Juni 2011, ihre Erstellung begann mit Beauftragung der Firma Intraplan, München, im März 2012. Abgeschlossen wurde sie im Oktober 2014.

9. *Wann wird der Senat der Bürgerschaft das genaue Ergebnis der Standardisierten Bewertung vorlegen? Auf welchen Annahmen basiert diese?*

Der Senat wird die Bürgerschaft im Zusammenhang mit einer in Erstellung befindlichen Drucksache über den Stand des Projekts S21 informieren. Gegenstand dieser Information ist auch die Standardisierte Bewertung.

Für die Vorzugsvariante wurden als Annahmen der vollständige zweigleisige AKN-Ausbau Hamburg-Eidelstedt – Tanneneck (einschließlich Ein-/Ausfädelung Bahnhof Eidelstedt), die Wechselstromelektrifizierung (mit Oberleitung) Eidelstedt – Kaltenkirchen, die Anpassung der Bahnsteiglängen entlang der heutigen A1 bis Kaltenkirchen für den Betrieb mit S-Bahn-Vollzügen sowie der Betrieb einer S32 Elbgaustraße – Hauptbahnhof für die Bedienung der Elbgaustraße in den Hauptverkehrszeiten unterstellt.

10. *Mit welchen Kosten ist für den Ausbau zu einer zweigleisigen S-Bahn-Strecke zu rechnen?*

Für die Realisierung der Vorzugsvariante sind laut Standardisierter Bewertung Kosten von 74,4 Millionen Euro (brutto) zu veranschlagen. Unter Einschluss eines Planungskostenansatzes von 20 Prozent liegen die Gesamtkosten bei rund 90 Millionen Euro.

11. *Trifft es zu, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen einer S-Bahn nach Kaltenkirchen nur circa 430.000 Euro p.a. beträgt? Sind dabei auch die Vorteile durch eine Entlastung des Straßennetzes, insbesondere der A 7, einkalkuliert? Sind dabei auch Kostenvorteile dadurch berücksichtigt, dass der Geschäftsbetrieb der sehr defizitären AKN reduziert und so deren Defizit möglicherweise verringert würde?*

Ja. Der gesamtwirtschaftliche Nutzenüberschuss des Projekts S21 ist die Differenz des Nutzenüberschusses, der sich bei dem in der Standardisierten Bewertung errechneten Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von 1,12 gegenüber dem (fiktiven) NKF von 1,0 ergibt, bei dem das Projekt gerade auskömmlich wäre.

Die Standardisierte Bewertung schließt grundsätzlich die Betrachtung volkswirtschaftlicher Effekte aus der Verlagerung von Teilen des Individualverkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr (Reisezeitnutzen, Betriebskosten des motorisierten Individualverkehrs, CO₂-Emissionen und Unfallfolgekosten) ein. Die nach S21-Realisierung mögliche Reduktion des AKN-Defizits sowie Quantifizierungen des CO₂-neutralen Betriebs der S-Bahn mit Ökostrom und des über den Verkehrsvertrag abgegoltenen Fehlbetrags bei der S-Bahn Hamburg GmbH waren nicht Gegenstand des Bewertungsverfahrens.

12. *Wurde das Planfeststellungsverfahren für eine S-Bahn nach Kaltenkirchen eingeleitet?*

Wenn ja: wann?

Wenn nein: Wann wird es eingeleitet?

Die AKN strebt den Beginn des Planfeststellungsverfahrens bis Ende 2015 an.

13. *Wann wird feststehen, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe der Bund sich an den Kosten beteiligt?*

Das Bundesministerium für Wirtschaft, Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) ist in den Planungsprozess eingebunden. Es wird auf Basis des in der Standardisierten Bewertung nachgewiesenen positiven gesamtwirtschaftlichen Nutzens nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses über die Bereitstellung der aus dem GVFG-Bundesprogramm zur Verfügung stehenden Mittel entscheiden.

14. *Gibt es Vereinbarungen mit dem Land Schleswig-Holstein, den Ausbau zur Not alleine zu finanzieren?*

Nein.

15. *Wurden die bei einem Ausbau zusätzlich notwendigen S-Bahn-Fahrzeuge bestellt?*

Wenn ja: wie viele Fahrzeuge zu welchem Preis?

Wenn nein: warum nicht?

Nein. Eine Bestellung von Fahrzeugen ohne endgültige Entscheidung über die Realisierung der Infrastruktur, auf der sie eingesetzt werden können, ist weder verkehrlich noch wirtschaftlich vertretbar.

16. *Wurde die mögliche S-Bahn-Strecke nach Kaltenkirchen im S-Bahn-Vertrag mit aufgenommen oder sind insofern Nachverhandlungen nötig?*

Die Integration der AKN-Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen in das Netz der Hamburger S-Bahn wurde als Option hinsichtlich der Bestellung der dazu benötigten Fahrzeuge im S-Bahn-Vertrag 2018 – 2033 berücksichtigt. Die Entscheidung zum Einlösen dieser Option ist abhängig von der Entscheidung über die Realisierung des Infrastrukturausbaus.