



# **Niederschrift**

## **Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss**

20. Wahlperiode – 21. Sitzung

### **Vorwegauszug**

am Mittwoch, dem 8. November 2023, 10:00 Uhr,  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender  
Andreas Hein (CDU)  
Lukas Kilian (CDU)  
Peer Knöfler (CDU)  
Rasmus Vöge (CDU)  
Lasse Petersdotter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Niclas Dürbrook (SPD), in Vertretung von Birgit Herdejürgen  
Thomas Hölck (SPD)  
Dr. Bernd Buchholz (FDP)  
Sybilla Nitsch (SSW)

### **Weitere Abgeordnete**

Uta Wentzel (CDU)  
Silke Backsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Marc Timmer (SPD)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

**5. a) Bericht der Landesregierung zum Sachstand und Zeitplan des Ausbaus der S 5/S 21 bis Kaltenkirchen**

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)

[Umdruck 20/2068](#)

**b) Bericht der Landesregierung zu den Verzögerungen der Bauarbeiten an der Linie S 21**

Antrag der Abgeordneten Niclas Dürbrook und Beate Raudies (SPD)

[Umdruck 20/2168](#)

Verkehrsminister Madsen berichtet zum Sachstand des Projekts S 21 (künftige S 5), mit dem die heutige Linie A 1 der AKN (Hamburg-Eidelstedt–Quickborn–Kaltenkirchen) auf S-Bahnbetrieb umgestellt werde. Durch die Elektrifizierung der Strecke und künftige Durchbindung der S-Bahn solle der bisher notwendige Umstieg in Hamburg-Eidelstedt entfallen, sodass Ziele in der Hamburger Innenstadt direkt erreichbar würden.

Nach dem Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt in Schleswig-Holstein im Februar 2022, sei im Januar 2023 mit den Bauarbeiten begonnen worden. Dies sei trotz Klagen gegen den Beschluss möglich gewesen, da für den Planfeststellungsbeschluss sofortiger Vollzug angeordnet worden sei, somit Baurecht bestehe. Die Klage werde im Dezember 2023 am Oberverwaltungsgericht in Schleswig verhandelt.

In mehreren Bauphasen würden jeweils Infrastrukturmaßnahmen in einem gesperrten Streckenabschnitt realisiert. In Bauphase 1 sei in der ersten Jahreshälfte 2023 mit den zweigleisigen Ausbauten im Bereich Eidelstedt und zwischen Quickborn und Ellerau begonnen worden sowie mit der Verlängerung und Erhöhung von Bahnsteigen in Bönningstedt, Hassloh, Quickborn-Süd und Quickborn. In Bauphase 2 würden die Bahnsteige in Hamburg angepasst. Die zweigleisige Einfädelung in Eidelstedt werde weitergebaut, und die ersten Oberleitungsmasten würden bestellt.

Wie der Presse zu entnehmen gewesen sei, werde es trotz der bereits begonnenen Bauarbeiten zu Verzögerungen bei der Fertigstellung der neuen S 5 kommen. Nach gegenwärtigen Erkenntnissen werde sich die Inbetriebnahme voraussichtlich um drei Jahre verzögern. Die S 5 werde nicht Ende 2025, sondern erst Ende 2028 in Betrieb gehen können.

Minister Madsen äußert sich enttäuscht wegen der Verzögerung und benennt als Gründe, dass sich erstens die Lieferzeiten für das Umrichterwerk, das für den S-Bahnverkehr erforderlich sei, deutlich verlängert hätten. Coronapandemie und Ukrainekrieg hätten für Probleme bei der Beschaffung geführt. Zweitens müsse die Planung der Oberleitungsanlage überarbeitet werden. Es habe sich über Ausschreibungsverfahren zunächst kein Unternehmen gefunden; die Marktbedingungen seien widrig, sodass in Bauphase 1 keine Oberleitung habe gesetzt werden können.

Minister Madsen äußert Verständnis für etwaigen Frust bei den Betroffenen in der Region. Auch die Landesregierung wünsche sich einen zuverlässigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die zügige Fertigstellung der Linie. Zumindest gelte es, die Einschränkungen durch den Bau für die Fahrgäste zu minimieren. Die AKN sei aufgefordert, im weiteren Verlauf möglichst kundenfreundlich zu bauen und zum Beispiel Vollsperrungen zu vermeiden. Es müsse alles darangesetzt werden, die Kundinnen und Kunden zu halten.

Herr Meyer, Geschäftsführer der AKN, ergänzt den Bericht aus Unternehmenssicht. Die AKN habe, nachdem es immer mehr Nachfragen gegeben habe, vor ein paar Wochen kommunizieren müssen, dass der ursprüngliche Zeitplan des Ausbaus nicht zu halten sei. Er bezeichnet die Lage als „höchst misslich“ und versichert, dass die AKN nach Baubeginn im Januar 2023 sehr ambitioniert an der Einhaltung des Zeitplans gearbeitet habe. So sei etwa die Vergabe in allen Gewerken rechtzeitig gelungen und Bauphase 1 bis auf „große Probleme“ bei den Oberleitungen und dem Umrichterwerk planmäßig durchgeführt worden.

Zum Thema Umrichterwerk führt Herr Meyer aus, die AKN habe im Juni 2022 die Planung in der Hoffnung ausgeschrieben, die Vergabe könne direkt nach der Finanzierungszusage im September/Oktober 2022 stattfinden. Es habe aber kein Planungsbüro ein Angebot abgegeben. Auf wiederholte Nachfragen der AKN hin sei im Februar 2023 das erste Angebot eingegangen und Anfang März direkt beauftragt worden. Im April 2023 habe die beauftragte Firma auf mögliche Lieferschwierigkeiten seitens der Industrie hingewiesen. Trotz vieler Bemühungen habe sich bewahrheitet, dass etwa Leistungsschalter und Großtransformatoren nicht unter drei Jahren Lieferfrist zu beschaffen seien. In der Konsequenz habe erstens die Planung ein halbes Jahr später als geplant begonnen, zweitens dauere die Beschaffung benötigter Großkomponenten zwei Jahre mehr, sodass mit einer Inbetriebnahme der S 5 nicht vor Mitte/Ende 2028 zu rechnen sei.

Zum Thema Oberleitungen berichtet Herr Meyer, Anfang 2023 habe sich herausgestellt, dass in der 13 Jahre alten Entwurfsplanung einige Daten nicht korrekt zugrunde gelegt worden seien. Es habe sich ein größerer Aufwand zur Anpassung der Oberleitungsplanung ergeben, um weitere Verzögerungen zu vermeiden. Das Ergebnis liege vor: Anders als im Frühjahr befürchtet worden sei, müssten nicht 150 Oberleitungsmasten mehr errichtet werden. Auch die umweltseitigen Prüfungen seien so gut wie abgeschlossen, und die Anwohnerbestätigungen auf Hamburger Seite lägen fast vollständig vor. Somit könne in der zweiten Bauphase mit dem Bau der Oberleitungen begonnen werden, doch verzögere dieser sich insgesamt etwas.

Das dritte Thema bildeten die Stellwerke, so Herr Meyer. Die AKN habe auf der Strecke der Linie A 1 überwiegend elektronische Stellwerke (ESTW) aus den Jahren 2003 bis 2007. Laut Hersteller seien die Stellwerke zu alt, um Veränderungen wie zusätzliche Gleise, Weichen und Signale einzubauen; es müssten neue angeschafft werden. Vor dem Planfeststellungsverfahren sei man dagegen noch davon ausgegangen, die 15, 20 Jahre alten Stellwerke anpassen zu können. Die AKN habe im Mai 2023 neue, günstige Stellwerke beauftragt, die ab dem nächsten Jahr geliefert würden. Die Realisierung neuer Stellwerke in zwei Jahren sei als sehr schnell zu bewerten.

Zusammengenommen hätten die vielfältigen Anpassungsnotwendigkeiten zu der dreijährigen Verzögerung geführt. Die Verzögerung gehe auf Umstände zurück, die die AKN nicht beeinflussen könne. Ein Jahr Verspätung wäre wegen der neuen Stellwerke auch ohne die Problematik mit dem Umrichterwerk zusammengekommen, erklärt Herr Meyer. Demnächst werde die AKN im Lenkungskreis eine Feinplanung zur Gesamtplanung des Projekts vorlegen.

Abgeordneter Dürbrook stellt fest, dass ab Frühjahr 2023, indem das Planungsbüro auf die Probleme mit dem Umrichterwerk hingewiesen habe, bekannt gewesen sei, dass der Zeitplan auf keinen Fall zu halten wäre, sondern eine deutliche Verzögerung einträte. Er habe es so verstanden, dass seit Sommer 2023 der Lenkungskreis und damit auch das Verkehrsministerium Bescheid gewusst hätten, und sei verwundert, dass die Öffentlichkeit erst im Oktober darüber informiert worden sei. Er bitte um Erklärung.

Abgeordneter Dr. Buchholz schließt sich mit der Frage an, warum in der Antwort auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Annabell Krämer mit Datum vom 28. Juli 2023 (Drucksache 20/1243) angegeben sei, die Bauphase 4 werde wie geplant bis 31. Dezember 2025 abge-

schlossen. Es sei dort keine Rede davon, dass Oberleitungen überplant werden müssten, sondern lediglich davon, dass es im Rahmen der Planung des Umrichterwerks möglicherweise zu verlängerten Lieferzeiten kommen könne. Abgeordneter Dr. Buchholz äußert sich „geschockt“ darüber, dass erst im Frühjahr 2023 die Planungsfehler bei den Oberleitungen aufgefallen seien, die eine Überplanung notwendig machten. Er bitte darum, möglichst auch schriftlich zu erläutern, welche Planungsfehler es gegeben habe, und inwiefern Regressansprüche verfolgt würden.

Der Verkehrsminister erläutert den Umstand, dass die Verzögerung nicht schon im Frühjahr bekannt geworden sei, unter Bezugnahme auf die Kleine Anfrage damit, es seien Alternativen geprüft worden. Das Planungsbüro, dem den Planungsfehler unterlaufen sei, sei insolvent. – Herr Meyer von der AKN bestätigt die Insolvenz der Firma und dass ein Regress deshalb schwerlich anzugehen sei.

Herr Meyer geht darauf ein, dass die Oberleitung einerseits ein Problem dargestellt habe, insofern als sie nicht wie geplant in Bauphase 1 habe gebaut werden können. Andererseits seien die mit Oberleitungen betrauten Baufirmen so schnell in der Realisierung, dass eine Fertigstellung bis 2025 möglich gewesen wäre, wäre es nur um die Oberleitungen gegangen. Maßgeblich für die Verzögerung des Gesamtprojektes seien allerdings die beiden anderen Gründe (Umrichterwerk und ESTW).

Auf Nachfrage des Abgeordneten Dr. Buchholz erklärt Herr Meyer, die Planungsfehler betreffen vor allem falsch angesetzte Windlastzonen. Es seien 2013/2014 Werte aus dem falschen Landkreis verwendet worden. Die Prüfung habe ergeben, dass die Planung dennoch mit geringen Änderungen und der Standardbauform übernommen werden könne. Somit habe sich die Planung mit einem gewissen Aufwand optimieren lassen, ohne dass dies am Ende eine Verzögerung ergeben hätte. Hingegen sei es nicht machbar, in der kurzen Zeit gleichzeitig zum einen an allen Stellen über die gesamte Strecke alle Kabel und Kabelwege wegen des neuen Stellwerks abzubauen, neu anzuschließen und zu testen und zum anderen die Oberleitungen zu errichten und die Bahnstrecke neu zu bauen. Deshalb sei ein Jahr der Verzögerung unvermeidlich. Hinzu komme die längere Realisierungszeit für das Umrichterwerk. Die übliche Lieferspanne für die dafür benötigten Bauteile habe in der Vergangenheit 24 Monate betragen und betrage jetzt 48 Monate.

Herr Meyer fügt hinzu, dass das Planungsbüro zwei, drei Monate zusätzliche Planungszeit benötigt und vorher der Zeitraum zwischen Ausschreibung und Vergabe um ein halbes Jahr länger als erhofft gedauert habe (Juni 2022 bis März 2023). Es zeige sich, dass sowohl die Bauindustrie als auch die Planungsfirmen aktuell an der Grenze ihrer Kapazitäten seien. Auch Kooperationen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen seien kaum möglich; jedes versuche am Ende sein Netz stabil zu halten. Herr Meyer räumt ein, dass die drei Jahre Verzögerung für die AKN dem öffentlichen Eindruck nach ein „Desaster“ bedeuteten.

Abgeordneter Dr. Buchholz führt aus, ihn interessiere, warum erneut eine Vollsperrung der Strecke zwischen Ellerau und Burgwedel notwendig sei, die bisher nicht bekannt gewesen sei. Im Zuge eines Ansiedlungsprojekts in Ellerau sei Unruhe hinsichtlich der Frage aufgekommen, wann gegebenenfalls Bahnübergänge in Tanneneck und/oder Ellerau gesperrt werden müssten, sodass Lieferverkehre nicht abzuwickeln wären. Er bitte um schriftliche Erläuterung mit allen Zeiträumen der Streckensperrung und Bauphasen sowie allen Schließungen von Bahnübergängen in Tanneneck und Ellerau, damit die Region zeitliche Klarheit bekomme (siehe hierzu [Umdruck 20/2320](#)).

Herr Meyer antwortet, die Vollsperrung im Bereich Ellerau sei stets geplant gewesen und werde nur etwas ausgedehnt. Unter anderem müssten das zweite Gleis zwischen Quickborn und Ellerau, das in der ersten Bauphase vorbereitet worden sei, noch angeschlossen werden und der Fußgängertunnel in Ellerau neu gebaut werden. Die Überarbeitung habe den positiven Effekt, dass ab 2025 nur noch in einem Abschnitt eine Vollsperrung geplant sei. Alles Übrige werde voraussichtlich mit Teilsperren gebaut werden können. Die Arbeiten ließen sich so optimieren, dass jeweils ein Gleis gesperrt werde und auf dem anderen gebaut werden könne. Ausgenommen davon seien übliche Vollsperrungen am Wochenende; die müsse es geben.

Herr Meyer bestätigt, in Ellerau sei die von Abgeordnetem Dr. Buchholz angesprochene Industrieansiedlung Thema. Dass der Bahnübergang „Bahnstraße“ in Ellerau für knapp zwei Monate gesperrt werden müsse, sei hingegen immer klar gewesen. Die Sperrung werde Anfang 2025 stattfinden. Bezüglich des Bahnübergangs direkt in Tanneneck in Richtung Industriegebiet sei geplant, die betreffende Kreuzung straßenseitig und fußgängerseitig umzubauen. Die AKN sei an der Planung beteiligt, aber nicht federführend. Die Bauarbeiten fänden nicht im Rahmen des Projekts S 21 statt.

Abgeordneter Dr. Buchholz kommt auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage (Drucksache 20/1243) zurück. Antworten wie die auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Krämer vom 28. Juli 2023 entsprächen schlicht nicht dem Kenntnisstand der Landesregierung, der zu dem Zeitpunkt vorgeherrscht habe. Das sei so nicht akzeptabel. Die Antwortpflicht der Landesregierung gelte unabhängig von der Frage, ob die Landesregierung noch Fragestellungen prüfe. Sie habe nicht so zu antworten, wie sie es sich erhoffe, sondern entsprechend ihrem derzeitigen Kenntnisstand. Dass die Landesregierung Abgeordneten Antworten gegeben habe, die nicht mehr ihrem Kenntnisstand entsprächen, sei nun zum wiederholten Mal der Fall gewesen, nämlich in der vergangenen Woche auch im Innen- und Rechtsausschuss Thema gewesen und werde den Ältestenrat des Landtages beschäftigen.

Abgeordneter Dürbrook bittet abschließend, die Frage zu klären, wann der Landesregierung die Probleme mit den Oberleitungen bekannt gewesen seien, da sie anders als das Umrichterwerk in der Antwort auf die Kleine Anfrage nicht thematisiert würden.

Minister Madsen stellt in Aussicht, die Antwort im Detail nachzuliefern. Wenn die Landesregierung allerdings in Prüfung einer Fragestellung begriffen sei und noch über keine endgültigen Antworten verfüge, könne nicht erwartet werden, dass sie im Vorfeld sage, dass etwas nicht wie geplant kommen werde. Er bitte um die Zeit, die Gespräche mit der Industrie zu einem Ergebnis zu führen, inwieweit die Planungen realisierbar seien. Dieser Prozess habe zuletzt stattgefunden, und es sei erst seit Kurzem klar, dass die Industrie nicht liefern könne. – Herr Meyer wiederholt, dass die Oberleitungen allein keinen Grund für die Verzögerung dargestellt hätten. Die Gründe für die Verzögerung seien entsprechend kommuniziert worden.

Abgeordneter Dr. Buchholz stellt fest, Herr Meyer könne zur Klärung der Sachlage umfänglich Stellung nehmen. Die Beantwortung der Kleinen Anfrage sei indessen Sache der Landesregierung. Abgeordnete Krämer habe nach dem Stand der Realisierung bei der ersten Bauphase des Elektrifizierungsprojekts der S 21/S 5 gefragt, ob sämtliche Fachlose vergeben worden seien und ob sich die Arbeiten der ersten Bauphase im vorgesehenen Zeitplan befänden. In der Antwort sei mit keinem Wort davon die Rede, dass zu dem Zeitpunkt bekannt gewesen sei, dass die Oberleitungen überplant werden müssten. Diese Information hätte aber auf diese Frage als Antwort gegeben werden müssen, so Abgeordneter Dr. Buchholz, auch wenn der Umstand zu keiner Verzögerung des Zeitplans geführt hätte. Mindestens, dass die Windlasten für die Ursprungsplanung bei den Oberleitungen falsch bemessen gewesen seien und eine Überplanung notwendig sei, hätte Teil der Antwort sein müssen, fügt er hinzu.



Der Vorsitzende bittet, die von Abgeordneten Dr. Buchholz gewünschten schriftlichen Erläuterungen dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen. Es interessiere alle, wie es zustande gekommen sei, dass eine Verzögerung von drei Jahren eintreten werde und wann das Risiko einer Verzögerung absehbar gewesen sei (siehe hierzu [Umdruck 20/2320](#)).