

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO)

zum Thema

„S-Bahn-Ausbau S4/S21: Sachstand“

Vorsitz: **Carl-Edgar Jarchow**

Schriftführung: **Karl Schwinke**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 24. November 2017. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich und am selben Ort tagte zu demselben Thema der Ausschuss des schleswig-holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein.

Dem schleswig-holsteinischen Ausschuss wurde zu dieser Sitzung ein gemeinsamer Antrag der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der FDP und des Abgeordneten des SSW (Umdruck 19/334) vorgelegt, dem Hamburger Ausschuss lag als Beratungsgrundlage ein Antragsentwurf der Fraktionen von SPD, CDU, GRÜNEN, FDP und der Fraktion DIE LINKE vor. Er wurde gleichlautend als Antrag Drs 21/11253 am 20. Dezember 2017 in die Bürgerschaft eingebracht und einstimmig angenommen.

II. Beratungsinhalt

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter führten in die Thematik ein und legten dar, dass die Linie S4 einige wesentliche Ziele verfolge: die Erhöhung der Kapazitäten auf der Strecke, die Entflechtung der Verkehre und damit auch die Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs sowie zusätzliche Stationen und ein verdichtetes Angebot. In der Hauptverkehrszeit solle es künftig einen Zehn-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Ahrensburg sowie einen 20-Minuten-Takt nach Bargteheide und einen 60-Minuten-Takt nach Bad Oldesloe geben. Es gehe darum, für 250.000 Pendler in der Region ein verbessertes Angebot zu schaffen. Aus diesem Grund sei dieses Projekt in beiden Koalitionsverträgen verankert. Die von Hamburg und Schleswig-Holstein bevorzugte Variante – die sogenannte Eisenbahnbetriebswissenschaftliche-Untersuchungs-Variante (EBWU-Variante) – sehe vor, zwischen Hasselbrook und Ahrensburg 17 km zusätzliche Zweigleisigkeit zu schaffen, einen eingleisigen Neubau im Umfang von rund 3 Kilometern von Ahrensburg bis kurz hinter Ahrensburg-Gartenholz sowie die Anpassung der Bahnsteige vorzunehmen. Die Kosten – eine Schätzung aus dem Jahr 2015 – beliefen sich auf 950 Millionen Euro, darin seien ungefähr 150 Millionen Euro für den Lärmschutz sowie zusätzliche Risikoaufschläge enthalten. Die Herausforderung bestehe jetzt darin, den Bund an der Finanzierung zu beteiligen. Darauf ziele auch der gemeinsame Antrag

der Ausschüsse ab. Der Bund halte das Projekt – das sei in mehreren Gesprächen, unter anderem mit dem Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums Ferlemann, deutlich geworden – in der von den Ländern präferierten EBWU-Variante für zu groß dimensioniert. Er fokussiere sich mehr auf den Nahverkehrsnutzen, während die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein auf den Nutzen für den Hamburger Hauptbahnhof und die Güterverkehre hinwiesen. Der Bund habe immer wieder neue Varianten präsentiert, aber alle anderen Varianten seien entweder nur sehr wenig vorteilhaft oder sogar nachteilig. Insbesondere für Schleswig-Holstein müsse man feststellen, dass die EBWU-Variante die einzige sei, die wirklich einen Mehrwert im Hinblick auf die Vertaktung bringe. Insgesamt hätten Schleswig-Holstein und Hamburg 70 Millionen Euro an Planungskosten in dieses Projekt investiert. Man müsse jetzt politischen Druck in Richtung Berlin ausüben.

Sie ergänzten, dass die vom Bund vorgeschlagenen abgespeckten Varianten, die eine geringere Entlastungswirkung mit sich brächten, zusätzlich den Ausbau der Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg voraussetzen würden. Allein dieser Ausbau würde 1 Milliarde Euro zusätzlich kosten. Zudem sei dieser Bau mit zahlreichen anderen Schwierigkeiten behaftet. Das Projekt erscheine nicht sehr realitätsnah, was man auch dem Bund gegenüber verdeutlicht habe. Ziel müsse nun sein, Gelder des Bundes zu akquirieren, um insgesamt 2027 eine Gesamtinbetriebnahme und eine Inbetriebnahme bis Rahlstedt bis 2024 zu realisieren. In Schleswig-Holstein seien die entsprechenden Beschlüsse für die Realisierung der Maßnahme in Vorbereitung. Sie betonten, dass man zügig und unter guter Zusammenarbeit zwischen den Landesregierungen begonnen habe.

Die Senatsvertreter bestätigten, dass Hamburg und Schleswig-Holstein bei diesem Projekt sehr intensiv und gut zusammenarbeiteten. Es handele sich dabei um das Leuchtturmprojekt der Zusammenarbeit der beiden Länder, dessen Nachteil die hohen Kosten seien. Aufgrund der hohen Kosten müsse man beim Bund sehr hartnäckig um die Finanzierung kämpfen. Das Problem sei zurzeit, dass es keinen Verhandlungspartner auf Bundesebene aufgrund der nur geschäftsführenden Bundesregierung gebe. Für alle drei Planfeststellungsabschnitte seien jetzt die Unterlagen eingereicht worden. Am 25. August 2017 sei für den ersten Planfeststellungsabschnitt – Hamburg bis Rahlstedt – die Einwendungsfrist abgelaufen, es gebe nur 345 Einwendungen. Die Planfeststellungsunterlagen für den zweiten Abschnitt seien am 29. September 2017 eingereicht worden, mit einem Prüfergebnis rechne man im Frühjahr 2018. Die Unterlagen für den dritten Abschnitt seien im Juli 2017 dem Eisenbahnbundesamt übergeben worden. Ohne Planung sei es nicht möglich, ein solches Projekt voranzubringen. Der vorliegende Antrag würde den Landesregierungen eine große Rückendeckung für das Projekt geben. Sie unterstrichen, dass der Engpass nicht in der Planung bestehe, sondern in der Finanzierungsvereinbarung, die bald abgeschlossen werden müsse, und dass es sich bei der Festen Fehmarnbelt-Querung um ein Fern- und Güterverkehrsprojekt handele. Planungen im Hinblick auf die Ertüchtigung der Strecke von Lüneburg über Büchen bis Lübeck bedeuteten nach seiner Einschätzung nicht, dass der Bund ernsthaft plane, dieses Projekt zu realisieren, da dieses mit sehr großen Problemen, zum Beispiel einer Elbquerung und der Durchquerung mehrerer FFH-Gebiete, verbunden sei.

Die SPD-Abgeordneten des Hamburger Ausschusses wiesen darauf hin, dass sich die von den Senatsvertretern angesprochene Strecke auch nur sehr begrenzt als Entlastung für andere Strecken eigne. Der viergleisige Ausbau bis Ahrensburg könne dadurch nicht ersetzt werden. Das Projekt, um das es im Tagesordnungspunkt gehe, sei ein Leuchtturmprojekt für die Zusammenarbeit der Länder. Aus ihrer Sicht sei wichtig, auch aus den Ausschüssen heraus deutlich zu machen, dass die Planung weiter vorangetrieben werden müsse. An dieser Stelle dürfe kein Stillstand eintreten, vielmehr müssten Zusagen des Bundes – auch finanzieller Art – erfolgen. Sie machten auf den Nutzen des Projektes für den Güter- und Fernverkehr aufmerksam. Der Bund, in dessen Kompetenz die Finanzierung falle, müsse seiner Verantwortung gerecht werden. Das Projekt S4 sei ein wesentlicher Baustein zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofes und führe zu einer besseren Nutzung der Kapazitäten, in dem die Regionalbahn aus Bad Oldesloe nicht mehr den Fernbahnteil des Bahnhofes

nutze. Die frei werdenden Kapazitäten im Hamburger Hauptbahnhof könnten für Regionalverbindungen ins schleswig-holsteinische Umland genutzt werden.

Von den SPD-Abgeordneten des Hamburger Ausschusses auf spezialgesetzliche Regelungen zur Beschleunigung der Projektplanung angesprochen, führten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter aus, dass ihnen keine planungsbeschleunigenden Rechtswegverkürzungen bekannt seien. Man gehe den normalen Gang über das Planfeststellungsverfahren. Für eine erhebliche Verkürzung des Verfahrens könne sorgen, dass es eine vergleichsweise geringe Zahl von Einwendungen gebe. Das Projekt zeige, dass es auch Infrastrukturprojekte gebe, bei denen eine hohe Akzeptanz in der Region herrsche. Auf Nachfrage der Hamburger SPD-Abgeordneten boten die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter an, den Ausschüssen mitzuteilen, falls es doch einen anderen Sachstand in dieser Hinsicht gebe, zum Beispiel was den direkten Klageweg zum Bundesverwaltungsgericht angehe.

Die Senatsvertreter sagten ebenfalls zu, das Problem mitzunehmen. Sie wiesen auf das von Verkehrsminister Dobrindt vorgelegte Papier zu den Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung hin, das jedoch auf die Zukunft gerichtet sei. Aus ihrer Sicht bestehe keine technische oder planungsrechtliche Schwierigkeit bei dem Projekt, sondern ein Engpass bei der Finanzierung sei das Problem. Notwendig sei, dass der Fernverkehrsnutzen und der Nutzen für den Knoten Hamburg möglichst hoch eingestuft werde, um eine entsprechende Finanzierung zu erhalten. Aus ihrer Sicht werde es keine großen rechtlichen Beschleunigungen mehr geben, da man auch schon relativ weit im Verfahren fortgeschritten sei.

Die schleswig-holsteinische Abgeordnete von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstützte die Beschlussfassung, die noch einmal deutlich mache, dass es sich bei dem Projekt um ein vorausschauendes und wichtiges handle. Für den Raum Pinneberg sei wichtig, auch die westliche Weiterführung mit zu bedenken. Sie interessierte, ob frei werdende Kapazitäten auf der Achse Hamburg-Elmshorn genutzt werden könnten, um dort Züge fahren zu lassen.

Die Senatsvertreter legten dar, dass das Ziel sei, eine Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs herbeizuführen. Man gehe in jedem Fall von einem weiteren Wachstum des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs aus, den man sich bemühe, zu einem großen Teil dadurch abzufangen, dass man viele Fahrgäste an der Haltestelle im S-Bahn-Tunnel aussteigen lasse. Sie räumten ein, dass es zu Verlagerungen von Verkehren kommen werde, jedoch befürchte man aus Hamburger Sicht keine Probleme. Durch den Bau der S4 und der damit verbundenen Maßnahmen werde es möglich, zusätzliche Güter aus Dänemark und insbesondere Schweden auf die Schiene zu bringen, die sonst anderweitig den Weg durch Europa nehmen würden.

Die Hamburger Abgeordnete der GRÜNEN hob ebenfalls hervor, dass der Bund in der Verantwortung stehe, und unterstrich die Aufgabe der Ausschüsse, von parlamentarischer Seite die Prozesse zu befördern.

Die CDU-Abgeordneten des Hamburger Ausschusses betonten die Unterstützung ihrer Fraktion für das Projekt inhaltlich, stellten aber die Frage nach der Finanzierungsverantwortung auf Länderebene in den Raum.

Die Senatsvertreter führten aus, dass auf Hamburg Finanzierungsverpflichtungen in erheblicher Höhe zukommen würden. Die Nennung einer Summe würde aus seiner Sicht jedoch die Verhandlungsposition schwächen. Insgesamt gehe man von Projektkosten von 900 Millionen Euro aus, sodass auf die Länder ein dreistelliger Millionenbetrag entfallen werde.

Die SPD-Abgeordneten des Hamburger Ausschusses sagten, dass auch aus ihrer Sicht klar sei, dass beide Länder einen substanziellen Beitrag leisten müssen. Durch den Nutzen für den Fern- und Güterverkehr müsse aber auch der Bund einen großen Anteil beisteuern. Sie verwiesen auf die Erfolge Bayerns, Infrastruktur durch frühzeitige Planung dadurch auszubauen, dass bei vorliegenden Planungen auch die entsprechenden Mittel akquiriert werden könnten. Über die Parteien müsse nun dafür

gesorgt werden, bei einer entsprechenden Beratung in den Bundestagsausschüssen ein positives Votum zu erhalten.

Von den SPD-Abgeordneten des Hamburger Ausschusses auf die Finanzierung und die Zeitabläufe im Hinblick auf die Finanzierungszusage angesprochen, erläuterten die Senatsvertreter, dass man früher davon ausgegangen sei, eine Einigung mit dem Bundesverkehrsministerium bis Ende des Jahres zu brauchen, was unter den derzeitigen Umständen jedoch schwierig sei. Wichtig sei, dass das Projekt im nächsten Bundeshaushalt mit Finanzierungsmitteln auftauche. Entsprechend sei eine Finanzierungsvereinbarung vor Einbringung des Haushaltes notwendig.

Die SPD-Abgeordneten des Hamburger Ausschusses sprachen die Haltestelle in Ahrensburg-West und denkbare Umsteigemöglichkeiten in andere Verkehrssysteme Hamburgs an.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter führten aus, dass dieser Haltepunkt aus Sicht der Landesregierung wichtig sei. Ziel sei jetzt, eine möglichst gute Verknüpfung mit der U-Bahn-Linie U1 einzurichten, mit der die Bahn bereits beschäftigt sei.

Die SPD-Abgeordneten des Hamburger Ausschusses machten auf die Notwendigkeit eines barrierefreien Umstiegs aufmerksam.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter bestätigten daraufhin, dass dies ein Ziel sei, man sei derzeit mit den Planungen beschäftigt.

Die SPD-Abgeordneten des schleswig-holsteinischen Ausschusses plädierten dafür, im Falle von Ahrensburg, aber auch generell, den Dialog mit den Menschen vor Ort aufzunehmen, denn Akzeptanz vor Ort sei sehr wichtig. Das beziehe sich auch zum Beispiel auf die Höhe und das Aussehen von Lärmschutzwänden.

Die schleswig-holsteinischen Regierungsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, dass die Bahn das Thema im Blick habe. Ziel der Landesregierung sei, die Akzeptanz des Projektes vor Ort nicht zu gefährden.

Zum Ausbau der AKN-Linie A1 zur S21 sagten sie, dass es darum gehe, eine möglichst attraktive Alternative für Berufspendler zu schaffen und mehr Pendler auf die Schiene zu bekommen. Es gehe um die Verringerung der Fahrzeit um fünf Minuten und für Schleswig-Holstein auch darum, an einer weiteren Stelle an das Hamburger S-Bahn-Netz angeschlossen zu werden. Die Kosten seien deutlich geringer als bei der S4, man gehe nach der letzten Schätzung von 115 Millionen Euro aus. In dieser sei ein aktualisierter Preisstand berücksichtigt worden, der auch Beträge für eine Verbesserung des Lärmschutzes enthalte. Die AKN, die gemeinsame Gesellschaft Hamburgs und Schleswig-Holsteins, sei Vorhabenträgerin. In Hamburg stehe das Planfeststellungsverfahren kurz vor dem Abschluss, in Schleswig-Holstein liefen im Verfahren die Erörterungstermine. Im Bereich Ellerau gebe es – was zu beachten sei – erhebliche Grundstücksbetroffenheiten. Die Punkte müssten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sorgfältig mit dem Ziel geprüft werden, einvernehmliche Lösungen zu finden. Ziel sei, im nächsten Jahr das Planfeststellungsverfahren abzuschließen. Soweit der Planfeststellungsbeschluss im Herbst des Jahres 2018 rechtskräftig werde, könne mit den Arbeiten im Winter 2018 begonnen werden. Angestrebt werde eine Inbetriebnahme im Jahr 2021. Im 1. Quartal 2018 werde dem zuständigen Ausschuss die Vorbereitung für die entsprechende Beschlussfassung auch zum Thema Finanzierung zugeleitet werden. Eine Befassung des Parlaments sei leider auch erst im 1. Quartal 2018 möglich, weil die sogenannte standardisierte Bewertung, die dann Grundlage der GVFG-Förderung sei, erst Anfang des Jahres vorliegen solle und die Grundlage für die Frage der Finanzierungsanteile biete.

Die Senatsvertreter ergänzten, dass das Planfeststellungsverfahren in Hamburg bald abgeschlossen werde. Auf Hamburger Seite gebe es nur 49 Einwendungen, die ihrer Information nach nicht sonderlich gravierend seien. Selbstverständlich werde der Hamburger Verkehrsausschuss parallel informiert werden.

Einstimmig empfahl der Zusammenarbeitsausschuss des Landes Schleswig-Holstein dem Landtag im Wege der Selbstbefassung, den Beschlussvorschlag, Umdruck 19/334, zu übernehmen und ihm zuzustimmen.

Der Vorsitzende des Hamburger Ausschusses stellte fest, dass die Selbstbefassung abgeschlossen sei und der Bürgerschaft die Kenntnisnahme der Beratung empfohlen werde. Basierend auf der Tischvorlage werde seitens der Fraktionen ein Antrag zu der Thematik der Selbstbefassung eingebracht werden.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Karl Schwinke, Berichterstattung