

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenografischer Dienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschaftsausschuss

gemeinsam mit dem

Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft

18. WP - 65. Sitzung

am Freitag, dem 27. November 2015, 17 Uhr
im Sitzungszimmer 342a des Landtags

Anwesende Abgeordnete des Schleswig-Holsteinischen Landtags

Christopher Vogt (FDP) Vorsitzender
Johannes Callsen (CDU)
Hartmut Hamerich (CDU)
Jens-Christian Magnussen (CDU)
Kirsten Eickhoff-Weber (SPD) i. V. von Olaf Schulze
Tobias von Pein (SPD)
Kai-Oliver Vogel (SPD)
Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)
Flemming Meyer (SSW)

Anwesende Abgeordnete des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft

Ole Thorben Buschhüter (SPD) Vorsitzender
Martin Bill (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Matthias Czech (SPD)
Gert Kekstadt (SPD)
Martina Koeppen (SPD)
Dorothee Martin (SPD)
Lars Pochnicht (SPD)
Henriette von Enckevort (SPD)
Frank Schmitt (SPD)
Dennis Thering (CDU)
Heike Sudmann (DIE LINKE)
Dr. Wieland Schinnenburg (FDP)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Austausch über die gemeinsamen Verkehrsprojekte Ausbau der AKN-Linie A1 zur S 21 und Ausbau der A 7	4
2. Planung der S-Bahn-Linie S 4 - Fortsetzung der Planung - unter Verwendung von Zuweisungen des Bundes gemäß § 5 Regionalisierungsgesetz	17
Senatsantrag der Freien und Hansestadt Hamburg Drucksache der Freien und Hansestadt Hamburg 21/2174 (Umdruck 18/5164)	
3. Verschiedenes	17

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags, Abg. Vogt, eröffnet die gemeinsame Sitzung des Wirtschaftsausschusses mit dem Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft um 17:10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Austausch über die gemeinsamen Verkehrsprojekte Ausbau der AKN-Linie A1 zur S 21 und Ausbau der A 7

Der Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft beschließt, sich im Wege der Selbstbefassung mit der Thematik zu befassen.

Der schleswig-holsteinische Verkehrsminister Meyer führt in die Thematik der A 7 ein. Bei der A 7 handele es sich um die wichtigste Straßenverbindung Schleswig-Holsteins und die zurzeit größte Autobahnbaustelle Deutschlands. Insgesamt werde ein Ausbau auf einer Strecke von 59 km in Schleswig-Holstein und Hamburg mit Kosten in Höhe von 372 Millionen € vorgenommen. Nach der Ausschreibung durch die DEGES habe die Firma Via Solutions Nord den Bau übernommen, für 30 Jahre werde der Streckenabschnitt durch diese Firma verfügbar gemacht. Es seien bei Vertragsabschluss Bonus- und Malus-Regelungen vereinbart worden, was die Baufertigstellung angehe. Dezember 2018 sei der vertraglich festgelegte Fertigstellungstermin, für eine schnellere Fertigstellung gebe es Zuschläge, für eine spätere Fertigstellung Abzüge. Wichtig für die Landesregierungen von Hamburg und Schleswig-Holstein sei gewesen, die Menschen frühzeitig über Entwicklungen zu informieren. In vielen Veranstaltungen habe man über die Auswirkungen der Baustellenarbeiten informiert.

Dankbar sei er - so führt Minister Meyer weiter aus - auch für die Arbeit des Verkehrskordinators Herrn Fuchs, der sich mit großem Engagement seiner Aufgabe widme und in vielen kleineren und größeren Veranstaltungen über die Baustelle informiere. Man habe unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um die Belastungen abzufedern, dazu gehöre ein durchgängige Verfügbarkeit von vier beziehungsweise sechs Streifen in der Baustelle, eine größere Mindestbreite der Fahrspuren und auch ein gutes Verkehrsleit- und Informationskonzept, durch das zeitnah digital darüber informiert werde, was auf der A 7 los sei - ein in einem Tourismusland wie Schleswig-Holstein besonders wichtiger Faktor. Die Koordinierung sei durch die Vielzahl der beteiligten Akteure nicht einfach gewesen, nach anfänglichen Schwierigkeiten

habe man eine gute Arbeitsgrundlage geschaffen. Zentral sei, dass das Baustellenmanagement funktioniere, was aus Sicht der schleswig-holsteinischen Landesregierung der Fall sei.

Herr Rieckhof, Staatsrat für den Bereich Verkehr in der Behörde für Verkehr, Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, weist auf die intensive und erfolgreiche Arbeit an dem Autobahn-Ausbauprojekt hin. Man habe aus vergangenen Baustellen, zum Beispiel auf der A 1 von Hamburg nach Bremen, gelernt und setze dies um. Man befinde sich darüber hinaus im Zeitplan, es gebe einen intensiven Austauschprozess mit allen Beteiligten in diesem Bereich, wozu auch gehöre, unkonventionelle Lösungen für manche Probleme zu finden. Intensive Informationsarbeit sei auch überregional geleistet worden, was sich ausgezahlt habe. Bei teilweise notwendig werdenden Sperrungen habe man mittlerweile eine gewisse Routine entwickelt, sodass Beeinträchtigungen gering gehalten werden könnten.

Senator Horch hebt die Bedeutung der A 7 als wichtigste Magistrale für die Freie und Hansestadt Hamburg hervor, deren Ausbau eines der wichtigsten Großvorhaben der Hansestadt sei. Er unterstreicht, dass die Baumaßnahme unverzichtbar sei, hinzukomme, dass man im Laufe der Bauarbeiten wichtige Erfahrungen für die Zukunft sammle. Auch die Information unter anderem über elektronische Medien, zum Beispiel Apps, spiele eine bedeutende Rolle. Seine Ausführungen abschließend hebt er die Bedeutung der Kooperation zwischen den Ländern hervor, da es sich auch um gemeinsame Aufgabenstellungen handele.

Herr Fuchs, der Baustellenkoordinator der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg für die A 7, legt dar, dass es eine ungewöhnlich hohe Akzeptanz bei den Betroffenen für die Baumaßnahmen und Schwierigkeiten sowie für die Einschränkungen und Behinderungen gebe, die mit einer derartigen Baustelle verbunden seien. Dies sei besonders vor dem Hintergrund der Dauer der Baustellenarbeiten sehr wichtig. Zu der hohen Akzeptanz habe das Kommunikationskonzept wesentlich beigetragen. Er gehe davon aus, dass sich der Erfolg auch in den nächsten Jahren noch verstärken werde. An einigen Stellen gingen die Baufortschritte schneller voran als ursprünglich geplant, es gebe jedoch auch Verzögerungen, die aber alle im Bereich der eingeplanten Pufferzeiten lägen. Durch die Zurücknahme einer Klage von Bürgern in Stellingen sei zusätzlich Zeit eingespart worden, weil jetzt Bauabschnitte überlappend gebaut werden könnten. Geplant sei, zu einer zeitlichen Verdichtung zu kommen, um auch die Baumaßnahmen in Altona möglichst schnell durch die Schaffung der Voraussetzungen der Planfeststellung beginnen zu können. Zu hoffen sei, dass man in drei Jahren in dem nordwestlichen Bereich einen Autobahnausbauzustand erreicht habe, der den tatsächlichen verkehrlichen Anforderungen gerecht werde.

Abg. Dr. Schinnenburg spricht sich zu Beginn seiner Ausführungen dafür aus, sich häufiger zwischen den beiden Verkehrsausschüssen der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein auszutauschen. Er weist darauf hin, dass es sich aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens um eine schwierige Baustellensituation handele, insofern begrüße seine Fraktion auch, wenn die Landesregierungen ungewöhnliche Wege beschritten, um die Situation zu verbessern.

Zu dem von Abg. Dr. Schinnenburg angesprochenen Bonus-Malus-System unterstreicht Senator Horch, dass er dieses in dem vorliegenden Fall für angemessen halte und sich daraus auch Erkenntnisse für eine zukünftige Anwendung in anderen Zusammenhängen erhoffe.

Anschließend an die Diskussion zum Bonus-Malus-System unterstreicht Minister Meyer, dass es dabei auch um die Verfügbarkeit der Autobahn nach deren Fertigstellung gehe. Der Betreiber habe daher ein großes Interesse daran, die Autobahn in einer Weise fertigzustellen, dass eine Benutzbarkeit auch über die Dauer von 30 Jahren gewährleistet sei.

Von Abg. Dr. Schinnenburg auf die besonders in Notfällen fehlende Standspur angesprochen, führt Herr Fuchs aus, dass dieses Problem die Polizei seit geraumer Zeit beschäftige. Im Juni 2014 habe man einen Vertrag mit einem privaten Unternehmen geschlossen, das an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr dafür zur Verfügung stehe, verunfallte Pkw zu bergen oder in die nächste Notfallbucht zu schleppen. Dieser zeitlich befristete Vertrag sei bereits einmal verlängert worden und werde voraussichtlich auch weiter verlängert. Zurzeit würden Gespräche geführt, um eine ähnliche Regelung auch für Lkw einzuführen, was bisher nicht gelungen sei, weil es keinen Anbieter einer vergleichbaren Lösung für Lkw gebe.

Auf eine Anmerkung von Abg. Dr. Schinnenburg zu Park & Ride eingehend, legt Minister Meyer dar, dass man Untersuchungen zum ÖPNV-Angebot der AKN durchgeführt habe in der Hoffnung, dass die A-7-Baustelle zur Chance für den Öffentlichen Personennahverkehr werde. Bisher hätten sich jedoch relativ wenige Menschen bereit erklärt, aus dem Individualverkehr in den ÖPNV zu wechseln. Park & Ride spiele zurzeit besonders entlang der Bahnlinie von Elmshorn nach Hamburg eine Rolle.

Zu dem von Abg. Dr. Schinnenburg angesprochenen Autobahn-Deckel im Bereich Othmarschen führt Senator Horch aus, dass dieser anders als die anderen Autobahndeckel vornehmlich von der Stadt Hamburg gezahlt werden müsse, man werde sich aber sehr dafür einsetzen, diesen bauen zu können.

Abg. Dr. Breyer spricht im Zusammenhang mit in öffentlich-privater Partnerschaft durchgeführten Projekten die Bestrebungen auf Bundesebene an, dort zu einer entsprechenden Rege-

lung zu kommen, und interessiert sich für den Stand der Dinge. - Senator Horch legt dazu dar, dass es sich bei dem Verkehrsprojekt um ein Projekt des Bundes handle. Vonseiten des Landes bringe man möglichst viel Transparenz hinein, aber die Einflussmöglichkeiten des Landes seien begrenzt, da der Bund mitentscheide.

Zum Thema Ausbau der AKN-Linie A 1 zur S 21 führt Minister Meyer in das Thema ein. Man rede jetzt ernsthaft über ein Projekt, das schon seit langer Zeit als Planung existiere, und zwar die Anbindung Kaltenkirchens an den Hamburger Hauptbahnhof per S-Bahn. Die Verbesserungen der Bedingungen im Regionalverkehr in Hamburg sei ebenfalls ein lang gehegter Wunsch, S 21 und S 4 könnten dazu beitragen. Der Planungsprozess selbst laufe über die AKN, diese habe im Juli 2014 mit den Planungen begonnen. Die Planungskosten würden zu 75 % vom Land Schleswig-Holstein getragen, das auch einen größeren Anteil an der Strecke habe, und zu 25 % von der Freien und Hansestadt Hamburg. Man habe eine standardisierte Bewertung vorgelegt, der Kosten-Nutzen-Faktor für den komplett zweigleisigen Ausbau der Strecke und der Elektrifizierung mit einer S-32-kurz, die vom Hamburger Hauptbahnhof zur Elbgaustraße führen solle, liege bei einer Bewertungszahl von 1,12. Damit seien die Voraussetzungen gegeben, dieses Projekt entsprechend umzusetzen und förderfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu machen. Dies bedeute konkret, dass der Bund die entsprechenden Investitionen mit bis zu 60 % fördern könne. Da sich die Ministerpräsidenten im Rahmen des sogenannten Flüchtlingsgipfels und der dort getroffenen Vereinbarung auch über eine Fortführung des Bundesprogramms GVFG bereits verständigt hätten, sei das, was ursprünglich als sehr schwierig erachtet worden sei, dass man bis zum Jahre 2019 abrechnen müsse, inzwischen dadurch erledigt, dass das GVFG-Programm über das Jahr 2020 hinaus geführt werde. Man habe darüber hinaus frühzeitig die Öffentlichkeit beteiligt, was das Thema Trassierung angehe. In diesem Zusammenhang relevante Themen seien Lärmschutz, Erschütterungsmessungen im Bereich Ellerau, es gehe um Schadstoffgutachten und weitere Umweltuntersuchungen. Auch die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, die das Verfahren etwas verzögern werde, sei aus Sicht der Landesregierungen sinnvoll. Man gehe davon aus, dass man zu Beginn des Jahres 2016 in der Lage sein werde, die entsprechenden Planungsunterlagen in Hamburg und Schleswig-Holstein einzureichen.

Zum weiteren Zeitplan führt Minister Meyer aus, dass dieser vorsehe, bis Ende 2017 zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu kommen. Es müsse sich zeigen, ob dies zu halten sei, es sei aber in jedem Fall das Ziel. Der GVFG-Antrag, den man formal erst bei Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses stellen könne, werde vorbereitet, um dann handlungsfähig zu sein. Man gehe davon aus, dass im Jahr 2018 mit dem Bau begonnen werden könne. Die Bauphase werde auf jeden Fall zwei Jahre in Anspruch nehmen und ins Jahr 2020 hineinreichen.

Zu den Kosten im Bereich der Investitionen führt Minister Meyer aus, dass diese auf 74,4 Millionen € beziffert würden. Die genaue Aufteilung der Kosten zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein werde noch zu klären sein. Ziel sei auch für Schleswig-Holstein, sich an dem in Hamburg praktizierten kostenstabilen Bauen zu orientieren.

Die Planungskosten selbst würden mit rund 20 % beziffert, und müssten hinzugerechnet werden. Zu den Fahrzeugkosten legt Minister Meyer dar, dass es sich dabei um die Umrüstung der neu bestellten Fahrzeuge auf Zweisystemfahrzeuge handele. Ähnliche Fahrzeuge seien im S-Bahn-Betrieb zwischen Stade und Hamburg bereits im Einsatz. Der Bereich, der Schleswig-Holstein besonders am Herzen liege, gleichzeitig aber auch sehr problematisch sei, sei derjenige zwischen Quickborn und Tanneneck, speziell der Bahnübergang in Ellerau. Dort gebe es circa 30 mit ihren Grundstücken betroffene Anwohner, die bei der Erweiterung auf eine Zweigleisigkeit tangiert seien. Man werde das Gespräch mit den Grundstückseigentümern suchen, wie man mit der Situation umgehen könne. Es seien auch Gespräche in Bezug auf die Möglichkeit einer Schaffung der Ortsumgehung Ellerau geführt worden, um den Bahnübergang Ellerau zu entlasten. Eine Trog- oder Brückenlösung komme für Ellerau jedoch nicht in Betracht. Genau zu beobachten sei, welche Reaktionen vor Ort in Ellerau aufträten, es müsse zudem geprüft werden, ob man das Gesamtvorhaben in zwei Planungsabschnitte einteilen könne.

In Bezug auf die Mitarbeiter der AKN - so setzt Minister Meyer seine Ausführungen fort - gebe es bereits eine Vereinbarung zwischen der Hamburger S-Bahn und der AKN, was die Übernahme von Personal angehe.

Senator Horch ergänzt, dass Hamburg großes Interesse am Ausbau der S 21 und auch der S 32 habe. Der jeweilige Ausbau sei eine wichtige Voraussetzung für die Erschließung der entsprechenden Wohngebiete. Man bemühe sich, Mitarbeiter und technische Betriebe der AKN in die Hamburger S-Bahn zu integrieren, und gehe davon aus, das Projekt bis 2020 gut auf den Weg bringen zu können.

Herr Seyb von der AKN ergänzt seinerseits, dass sich die AKN als Unternehmen der beiden Länder als diejenige wahrnehme, die die Verkehrspolitik der beiden Länder umsetze.

Abg. Dr. Schinnenburg unterstreicht, dass das Projekt S 21 die volle Unterstützung seiner Fraktion finde. Ihn interessiert, ob noch mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen sein werde. Er problematisiert die Dauer des Verfahrens, in dem es immer wieder zu Verzögerungen komme. Die Dauer von der Vorlage der standardisierten Bewertung bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens halte er für zu lang. Er stellt die Frage in den Raum, ob zu-

mindest theoretisch die Möglichkeit bestehe, dass bei ungünstiger Entwicklung die Kosten den volkswirtschaftlichen Nutzen der Maßnahme überschreiten könnten. - Zu den Kosten führt Staatsrat Rieckhof aus, dass das gelte, was aus der Antwort auf die Kleine Anfrage in der Hamburgischen Bürgerschaft hervorgehe.

Zu der von Abg. Dr. Schinnenburg angesprochenen langen Dauer der Planungsphase unterstreicht Staatsrat Rieckhof, dass verschiedene Realisierungsalternativen hätten geprüft werden müssen. Das Interesse, Bundesmittel für das Projekt zu generieren, sei sehr hoch, aus diesem Grund habe man sorgfältig planen müssen.

Zu der Situation der Arbeitnehmer der AKN ergänzt Staatsrat Rieckhof, dass er diesbezügliche Gespräche mit den Gewerkschaften geführt habe. Für beide Länder sei die Frage der Beschäftigung der Mitarbeiter der AKN ein wichtiges Thema.

Zum Zeitplan legt Herr Minister Meyer dar, dass das Motto Gründlichkeit vor Schnelligkeit auch in diesem Fall gelte. Hilfreich sei, dass eine Verlängerung der GVFG-Programme über 2020 hinaus gewährleistet sei, weil das die Möglichkeit eröffne, gründlich zu planen.

Abg. Sudmann begrüßt, dass die Planungen zur S 21 unabhängig von der Olympiabewerbung vorgenommen würden. Zur S 32 unterstreicht sie, dass die Anbindung der Elbgaustraße nach dem Wegfall der S 21 nach wie vor wichtig sei. - Senator Horch legt dar, dass die S 32 - wie bereits anfangs von ihm ausgeführt - ein wichtiger Baustein sei, um die zunehmenden Personenverkehre bewältigen zu können.

Staatsrat Rieckhof führt zur Frage der Beschäftigten bei der AKN aus, dass beim Wegfall einer der drei Linien eine Verkleinerung notwendig sei. Dass diese sozialverträglich abgewickelt werde, sei aus seiner Sicht selbstverständlich. Zur S 32 unterstreicht er, dass für die Freie und Hansestadt Hamburg das gelte, was auch im Arbeitsprogramm des Senats festgehalten worden sei. Da eine Flügelung aus verschiedenen Gründen nicht infrage komme, sei klar, dass man ein Alternativangebot auf der Strecke Richtung Elbgaustraße schaffen müsse. Eine entsprechende Lösung werde jedoch auch Auswirkungen auf die Busverkehre haben, dies sei ein Grund dafür, dass man Zeit mit der Prüfung verbracht habe. Zwingend sei, dass es eine S-Bahn-Linie 32 zwischen Elbgaustraße und Hauptbahnhof geben müsse, vieles spreche dafür, auch bedarfsgerecht Angebote zu verlängern.

Herr Brodehl, stellvertretender Leiter des Amtes Verkehr und Straßenwesen in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, erläutert, dass der S-Bahn-Grundtakt zehn Minuten betrage und in Richtung Elbgaustraße, Eidelstedt und

Pinneberg die S 21 und die S 3 jeweils im 10-Minuten-Takt verkehrten. Durch die geplante Veränderung der Streckenführung der S 21 nach Kaltenkirchen müsse ein Ersatz in der Elbgaustraße geschaffen werden, wozu verschiedene Möglichkeiten diskutiert worden seien. Auf dem Abschnitt von der Haltestelle Diebsteich zur Elbgaustraße werde in den Hauptverkehrszeiten die S 32 eingesetzt. In der Nebenverkehrszeit werde das Angebot so gestaltet, dass die Verbindung im 20-Minuten-Takt zur Elbgaustraße und im 20-Minuten-Takt nach Eidelstedt gewährleistet werde. Für die Station Elbgaustraße führe dies in der Folge zu einer Reduzierung des Angebots. Ein ganztägiger Betrieb der S 32 hätte durch die fehlende Wirtschaftlichkeit dafür ursächlich sein können, dass die Förderfähigkeit weggefallen wäre.

Auf eine Anmerkung des Abg. Dr. Tietze zu der Verbindung der Verkehrsprojekte mit der Olympiabewerbung Hamburgs eingehend, führt Senator Horch aus, dass diese Projekte nicht unmittelbar an Olympia gebunden seien. Noch deutlicher als bei der S 21 sei jedoch die S 4 dafür erforderlich, im Falle der Austragung der Olympischen Spiele in Hamburg die Besucherströme abzufertigen.

Staatsrat Rieckhof ergänzt, dass es insgesamt um ein Mobilitätskonzept nicht nur für Hamburg, sondern für Norddeutschland gehe, das verkehrliche Beziehungen bis Berlin, Kopenhagen und Amsterdam berücksichtige. Auch die Verbindungen zwischen Hamburg und der Landeshauptstadt Kiel seien in diesem Zusammenhang berücksichtigt.

Abg. Dr. Tietze thematisiert die Idee, „Grüne Spiele“ durchzuführen. - Staatssekretär Rieckhof weist auf das im Internet verfügbare Mobilitätskonzept hin. Eine autofreie Innenstadt sei nicht angestrebt. Die Sportstätten selbst seien aber - von wenigen Ausnahmen abgesehen - nicht für den Individualverkehr erreichbar.

Auf eine Frage von Abg. Koeppen zu dem Zugmaterial legt Herr Seyb dar, dass es viele Jahre Nachfragesteigerungen im ÖPNV gegeben habe, in den letzten Jahren habe sich die Steigerung verringert. Das hänge auch mit den zurückgegangenen Kraftstoffpreisen zusammen. Von der AKN seien sogenannte Lindt-54-Fahrzeuge bestellt worden, die bald in Betrieb gehen sollten. Von den 14 bestellten Fahrzeugen seien bereits 12 geliefert, zurzeit würden mit vier Fahrzeugen Probefahrten im normalen Fahrplan gefahren. Man sei zuversichtlich, dass man zum Fahrplanwechsel den Betrieb ohne große Schwierigkeiten werde aufnehmen können. Die neuen Fahrzeuge sollten nur die Hälfte des Fuhrparks ersetzen und auf der Linie A 1 zwischen Neumünster und Eidelstedt fahren, weil dort die meisten Fahrgäste davon profitieren könnten. Immer einzelne Verbindungen müssten jedoch auch mit Altfahrzeugen bedient werden. Im Fahrplan seien diese alten Fahrzeuge auch gekennzeichnet, auch um auf die fehlende Barrierefreiheit hinzuweisen.

Auf eine Frage des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft, Herrn Buschhüter, zum Halt in Schnelsen-Süd führt Herr Seyb aus, dass dieser fest eingeplant und auch planfestgestellt sei. Zurzeit passe dieser Halt jedoch noch nicht in den Fahrplan. Man habe sich auch entschieden, den neuen Halt Schnelsen-Süd auf S-Bahn-Standard mit einem 96 cm hohen Bahnsteig zu bauen, wenn er gebaut werde. Regionalbahnstandard sei eine 76 cm hohe Bahnsteigkante. Aus diesen beiden Gründen werde dieses Projekt zusammen mit dem Ausbau der Strecke zur S 21 umgesetzt.

Zur Planung der S-Bahn-Linie S 4 hebt Senator Horch die Bedeutung des Projektes hervor. Das Projekt S 4, bei dem auch die Nahverkehrszahlen und statistischen Erhebungen von besonderer Bedeutung seien, beschäftige Hamburg schon seit vielen Jahren. Er weist auf die hohe Passagierzahl im Hamburger Hauptbahnhof hin, die dringend verringert werden müsse, um diesen zu entlasten. S-Bahn- und Ferngleise müssten nach Möglichkeit getrennt werden, um den Hauptbahnhof optimal aufzustellen. Im Hinblick auf die feste Fehmarnbelt-Querung müssten darüber hinaus zunehmende Güterverkehre berücksichtigt werden. Zu erwarten sei eine Zunahme des Güterverkehrs um mindestens 30 %. Diese Warenmenge müsse abtransportiert werden. Er legt dar, dass durch die lange Planungsdauer die ersten Kostenschätzungen sehr weit in der Vergangenheit lägen. Zurzeit lägen weitere Erkenntnisse vor, die ein klareres Bild zeichnen. Voraussichtlich werde man sich bei Kosten von circa 1 Milliarde €bewegen. Nun gelte es, sich um Kostenreduzierungen zu bemühen. Die Aufteilung der Finanzierung werde zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg zu entscheiden sein, wobei die Freie und Hansestadt Hamburg den größeren Teil der Kosten tragen werde. Bisher sei man mit den Verhandlungen noch nicht zu einem Abschluss gekommen. Die Finanzierung werde auch durch Fördermittel der Europäischen Union unterstützt, hinzu kämen Regionalisierungsmittel. Die Förderung zeige auch, um welch umfassendes Verkehrsprojekt es sich handle. Zurzeit würden die Unterlagen über die Vorplanungen für die Hamburgische Bürgerschaft vorbereitet. Ziel sei auch hier, kostenstabil zu bauen.

Minister Meyer erläutert die Entwicklung der Kosten. Zur Reduzierung habe es eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) gegeben, die zum Ergebnis gekommen sei, dass man die Kosten um etwas über 70 Millionen € plus Planungskosten reduzieren könne. Die in diesem Zusammenhang vorgeschlagenen Maßnahmen seien die Einsparung des geplanten fünften Gleises in Hamburg-Wandsbek sowie des ursprünglich geplanten dritten Gleises zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bargteheide. Das werde dazu führen, dass in Schleswig-Holstein der auch bisher nur optionale Haltepunkt Delingsdorf nicht werden realisiert werden können. Das sei vertretbar, da die wesentlichen Kernpunkte, die vorgegeben worden seien, realisiert würden. Das Verkehrssystem werde durch den Haltepunkt Ahrensburg-West optimiert, der in Ahrensburg auch die Verbindung zur S- und U-Bahn herstelle. Zu

den Planungskosten führt er aus, dass man sich mit Hamburg auf eine Aufteilung der Kosten zu einem Drittel zu Zweidritteln geeinigt habe.

Herr Huber, Leiter des Amtes Verkehr und Straßenwesen der Freien und Hansestadt Hamburg veranschaulicht anhand einer kurzen Präsentation den Verlauf der jeweiligen Verkehrsprojekte (siehe Anlage 1 zu dieser Niederschrift).

Von Abg. Sudmann auf die Kostenschätzungen und den Anstieg der Kosten angesprochen, legt Staatsrat Rieckhof dar, dass die zunächst von Planungsbüros ermittelten Kosten von 630 Millionen € vorsichtshalber zusammen mit einem 30-%igen Zuschlag nach den Maßstäben des kostenstabilen Bauens versehen worden seien. Die DB habe dann eine vertiefende Kostenschätzung vorgenommen, die eine Vielzahl von zusätzlichen Aspekten berücksichtige, die ebenfalls erforderlich gewesen seien. Diese Kostenschätzung liege höher als die 630 Millionen € plus 30 %, die ursprünglich angenommen worden seien. Das unterstreiche die Notwendigkeit, sehr frühzeitig mit denjenigen zusammenzuarbeiten, die später auch für eine Realisierung verantwortlich seien. Sicherheit werde es erst dann geben, wenn weitere Planungsphasen abgeschlossen seien. Auf Basis weiterer Planungen, für die eine politische Unterstützung auch im Hinblick auf eine Argumentation beim Bundesverkehrsministerium hilfreich sei, werde eine realistische Kostenschätzung möglich sein. Die Bahn habe auch aus den Erfahrungen vergangener Großprojekte Risiken in ihre eigene Kostenschätzung eingepreist.

Auf eine weitere Frage der Abg. Sudmann zur Berücksichtigung des Bundesimmissionsschutzgesetzes führt Herr Huber aus, dass beim Einbringen der letzten Drucksache zwar in Aussicht gestanden habe, dass die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geändert werde, die Planung sei jedoch auf der alten Grundlage erstellt worden. Gemeinsam sei allen Beteiligten das große Interesse an der Realisierung des Projekts. Ohne die auch durch die NAH.SH maßgeblich getragenen Planungsbemühungen wäre es nicht möglich gewesen, die Bahn als Partner zu gewinnen. Die Bahn habe eine Kostenschätzung unter Einpreisung der Risiken inklusive der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit vorgenommen. Risiken, die mit mehr als 50 % Wahrscheinlichkeit eintreten würden, seien mit 50 % ihrer Kosten veranschlagt. Nur bisher nicht bekannte Risiken seien naturgemäß noch nicht eingepreist worden.

Auf eine weitere Frage der Abg. Sudmann zu den Fußgängerströmen besonders im Hamburger Hauptbahnhof legt Herr Huber dar, dass dazu nichts bekannt sei, da auch die Bahn keine Kategorisierung der Fußgänger vornehme, um bestimmte Ströme berechnen zu können.

Abg. Dr. Schinnenburg legt dar, dass seine Fraktion hinter dem Projekt stehe, aus seiner Sicht die Bearbeitung des Projekts durch den Senat jedoch unbefriedigend sei. Für bedenklich halte er, dass auch aus der Senatsdrucksache ([Umdruck 18/5164](#)) hervorgehe, dass allgemeine Preissteigerungen bisher noch nicht berücksichtigt seien. Er weist darauf hin, dass auch bei der ursprünglichen Planung bereits die Bahn beteiligt gewesen sei und zum Zeitpunkt der Vorlage der Drucksache, in der Kosten in Höhe von 630 Millionen € angenommen würden, das Bundesimmissionsschutzgesetz bereits die entsprechenden Regelungen aufgewiesen habe. Zum Zeitplan merkt er kritisch an, dass in einer Präsentation vom 8. Februar 2013 ein Zeitplan enthalten sei, der die Vollendung des Baus für 2020 vorsehe, jetzt sei noch nicht einmal dann der Baubeginn geplant.

Einleitend zu mehreren Anmerkungen von Abg. Dr. Schinnenburg unterstreicht Senator Horch, dass sich alle Beteiligten mit großer Akribie den großen Verkehrsprojekten widmeten. Die Berücksichtigung beziehungsweise Nichtberücksichtigung bestimmter Kosten sei auch ein Ergebnis der Beteiligungsprozesse, die im Zusammenhang mit den Vorhaben durchgeführt würden. Kostensteigerungen über teilweise sehr lange Bauzeiten seien unerfreulich, die Komplexität eines solchen Vorhabens dürfe insgesamt aber nicht unterschätzt werden. Eine gute Vorplanung sei zentral für kostenstabiles Bauen.

Staatsrat Rieckhof ergänzt, dass das Einschalten eines privaten Planungsbüros zur Kostenkalkulation vor dem Hintergrund der damaligen politischen Situation sehr sinnvoll gewesen sei, um den Prozess insgesamt anzustoßen. Das Planungsbüro habe gezeigt, dass das Projekt trotz hoher Kosten wirtschaftlich zu realisieren sei. Insofern stehe man auch heute noch zu der Entscheidung, einen entsprechenden Auftrag vergeben zu haben. Er könne auch nicht erkennen, dass falsch gearbeitet worden sei. Vielmehr sei dies ein notwendiger Schritt in der politischen Durchsetzung der S 4 gewesen. Genauso richtig sei es auch gewesen, die DB Netz für die späteren Leistungsphasen zu gewinnen, denn hier sei die politische Dimension gewesen, dass sich die Deutsche Bahn habe überzeugen lassen, dass die S 4 ein politisch sinnvolles Projekt sei. Er unterstreicht, dass es sich um ein Projekt eines Bundesunternehmens auf Bundeseigentum handle, aus diesem Grund seien die Stadt Hamburg beziehungsweise das Land Schleswig-Holstein darauf angewiesen, dieses als Partner zu gewinnen und zu halten. Insofern sei eine genaue Aussage dazu, wann die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen seien, so nicht zu treffen. Für den Gesamtprozess und die politische Durchsetzung sei nicht relevant, wann genau die Unterlagen vorlägen, denn im Moment stehe noch die Frage im Raum, ob man vor allem den Bundestag und das Bundesverkehrsministerium überzeugen könne. Insgesamt werde noch viel Überzeugungsarbeit geleistet werden müssen, auch viele Planungsprozesse müssten weitergeführt werden.

Das Projekt werde - so führt Staatsrat Rieckhof weiter aus - nur realisiert, wenn es einen Fernverkehrsnutzen für den Personenverkehr und auch ein Güterverkehrsnutzen gebe. Aus diesem Grund hätten Hamburg und Schleswig-Holstein dieses Projekt für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Die nächste politische Hürde sei, dass im Bundesverkehrswegeplan eine Formulierung aufgenommen werde, die den Ländern den Bau der S 4 auf dieser Strecke ermögliche. Eine Realisierung aus GVFG- oder Regionalisierungsmitteln sei für das Projekt nicht möglich, aus diesem Grund sei die nächste politische Aufgabe, auf Bundesebene entsprechende Überzeugungsarbeit zu leisten.

Auf eine konkrete Frage des Abg. Dr. Schinnenburg zur Einreichung für den Bundesverkehrswegeplan führt Herr Huber aus, dass er dies noch nicht genau beantworten könne, bis zu diesem Einreichen müssten noch einige Schritte erfolgen. Zunächst müsse bei den Landesbehörden in Schleswig-Holstein und Hamburg ein entsprechender Antrag eingereicht werden. Nach einem Feedback an die DB werde es zu einem späteren Zeitpunkt einen Antrag geben, den man gemeinsam für einreichungsreif halte und der zusammen mit dem Eisenbahn-Bundesamt, der zuständigen Planfeststellungsbehörde, abzustimmen sein werde. Zu hoffen sei, dass es gelingen werde, den Antrag beim Bundesamt noch im Jahr 2016 stellen zu können.

Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Schinnenburg zur Absehbarkeit bestimmter Umstände auch im Hinblick auf die jetzt höheren Kostenschätzungen weist Herr Huber darauf hin, dass man in der ursprünglichen Planung Kosten angesetzt habe, die üblicherweise in ähnlichen Fällen entstünden. Im nächsten Schritt habe die Bahn ganz konkrete Bauwerke benannt, zum Beispiel temporär zu errichtende Oberleitungen, die für die Bauzeit beziehungsweise für die Aufrechterhaltung des Verkehrs zu bestimmten Zeiten notwendig seien und mit hohen Kosten zu Buche schlugen. Auch die bodenbedingten Mehrkosten seien zunächst pauschal aufgrund von Kartenmaterial geschätzt worden, jetzt habe man konkrete Bohrungen und auch archäologische Untersuchungen vorgenommen, die ihrerseits dazu führten, dass man nun konkrete Kosten beziffern könne.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft, Abg. Buschhüter, unterstreicht, dass die Maßstäbe des kostenstabilen Bauens eingehalten seien und sich die Landesregierung nun mit der Vorlage der aktuellen Zahlen „ehrlich gemacht“ habe. Hinzu komme, dass die jetzt mit allen Risikozuschlägen ermittelten Zahlen dazu beitragen, Möglichkeiten von Einsparungen zu eruieren.

Von Abg. Buschhüter auf die Haltestelle Ahrensburg-West angesprochen führt Minister Meyer aus, dass diese Haltestelle Bestandteil aller Varianten sei. Wichtig sei, dass dort eine Vernetzungsmöglichkeit mit dem Hamburger U-Bahn-Netz und damit mit dem HVV bestehe.

Abg. von Pein interessiert sich für die Möglichkeiten der jetzt veränderten Variante, Lärmschutz und Naturschutz auch im Hinblick auf die Errichtung einer festen Fehmarnbelt-Querung besser zu regeln. - Minister Meyer führt aus, dass die Anzahl der geplanten Gleise keine Auswirkung auf den Umfang von Lärm- und Naturschutz habe. Alle Berechnungen würden darüber hinaus vor dem Hintergrund der Errichtung einer festen Fehmarnbelt-Querung durchgeführt. Im Bereich des Güterverkehrs sei im Bundesverkehrswegeplan jedoch auch eine Strecke durch Mecklenburg-Vorpommern für den Güterverkehr vorgesehen, der in Richtung Mitteldeutschland abfließen solle. Dies bedeute auch eine Entlastung für Ahrensborg im Hinblick auf Güterverkehr.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zur Realisierung der unterschiedlichen vorgeschlagenen Varianten legt Minister Meyer dar, dass man am Rande der gemeinsamen Kabinettsitzung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein in der Vorwoche festgelegt habe, dass es nur eine Variante gebe, die weitergeplant werde, und das sei die Variante, die die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) ergeben habe. Gemeinsam müsse man beim Bund dafür kämpfen, auch eine entsprechende Lösung bei der S 4 zu bekommen. Die Planungskosten würden darüber hinaus nur dann vom Bund erstattet, wenn der Bau auch realisiert werde.

Abg. Dr. Breyer unterstreicht, dass die Kostenentwicklungen unabhängig von den möglichen Erklärungen das Vertrauen der Menschen in Infrastrukturplanungen erschüttere und somit auch die Akzeptanz solcher Projekte.

Auf eine Anmerkung des Abg. Dr. Breyer zur Frage der Kostensteigerungen unterstreicht Abg. Vogel, dass bei derartigen Großprojekten Kostensteigerungen unvermeidbar seien. In der zu verabschiedenden Resolution werde deutlich, dass es sich nicht um ein reines Nahverkehrsprojekt handle, sondern um die Kombination eines Fernverkehrsprojektes mit einem Nahverkehrsprojekt.

Abg. Vogel thematisiert die Frage der Akzeptanz, die er seiner Ansicht nach durch mehr Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Parkplätze erhöht werden könne.

Minister Meyer führt aus, dass es zum Thema Park & Ride schon Planungen einzelner Kommunen in Schleswig-Holstein gebe, den zukünftigen Strömen gerecht zu werden. Die Landesregierung habe in diesem Jahr ein Programm zur Planung von Bike-&-Ride-Stationen aufgelegt, was insbesondere im Hamburger Rand wahrgenommen worden sei.

Senator Horch unterstreicht zur Diskussion um Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Parkplätze, dass es insgesamt um für Kunden attraktive Mobilität gehe. Verkehrsveränderungen könnten

nicht verordnet werden, stattdessen müsse man attraktive Angebote machen, besonders auch im Umland. Die Herausforderung liege insgesamt darin, die Mobilitätsfrage zu beantworten.

Zur Frage des Abg. Dr. Breyer im Hinblick auf das Risiko der Preisentwicklung und die Schätzungen der Landesregierung dazu unterstreicht Minister Meyer, dass er dazu nicht spekulieren könne.

Abg. Buschhüter unterstreicht den Nutzen der S 4 auch für den Güter- und Fernverkehr, für den der Bund eigentlich zuständig sei. Begrüßenswert sei die enge Zusammenarbeit der beiden Länder, um das Projekt zu realisieren, was auch in der gemeinsamen Resolution deutlich werde.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Planung der S-Bahn-Linie S 4 - Fortsetzung der Planung - unter Verwendung von Zuweisungen des Bundes gemäß § 5 Regionalisierungsgesetz

Senatsantrag der Freien und Hansestadt Hamburg
Drucksache der Freien und Hansestadt Hamburg 21/2174
([Umdruck 18/5164](#))

Nachdem der Vorsitzende des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft festgestellt hat, dass die Beratungen zu Punkt 1 abgeschlossen sind, nimmt der Verkehrsausschuss der Freien und Hansestadt Hamburg den Antrag einstimmig zur Kenntnis und empfiehlt ebenfalls einstimmig dem Haushaltsausschuss die Annahme der Drucksache der Freien und Hansestadt Hamburg 21/2174. Auch der Zusatzantrag wird einstimmig angenommen.

Einstimmig empfiehlt der Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags im Wege der Selbstbefassung dem Landtag, den Inhalt des [Umdrucks 18/5244](#) zu übernehmen und ihm zuzustimmen.

Zum Tagesordnungspunkt 3, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags, Abg. Vogt, schließt die gemeinsame Sitzung um 19:45 Uhr.

gez. Christopher Vogt

Vorsitzender

gez. Thomas Wagner

Geschäfts- und Protokollführer