



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Uli König (PIRATEN)

**und**

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Technologie und Verkehr

### **Planungen zur neuen S4 Bad Oldesloe-Hamburg**

1. Welche Vorteile erwartet die Landesregierung für die Bürgerinnen und Bürger Schleswig-Holsteins durch die neue S4 zwischen Bad Oldesloe und Hamburg?

#### Antwort auf Frage 1:

Mit der S 4 Ost wird das Nahverkehrsangebot in der Region deutlich verbessert. Außerdem bietet die neue S-Bahn auch eine Reihe von Vorteilen für den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonennahverkehr, denn durch die neue S-Bahn wird die Kapazität deutlich erhöht. Die neuen Stationen bieten den Fahrgästen bessere Umsteigemöglichkeiten und kürzere Wege: Viele Ziele innerhalb Hamburgs werden direkt erreichbar sein, ohne Umstieg am Hauptbahnhof.

2. Wie wird sich die Fahrtzeit der künftigen S4 gegenüber der jetzigen Regionalbahn und gegenüber dem Regionalexpress von Bad Oldesloe nach Hamburg-HBF verändern?

Antwort auf Frage 2:

Die S-Bahn soll die Regionalbahn ersetzen. Der Regionalexpress bleibt bestehen. Die Fahrzeit der neuen S-Bahn beträgt zwischen Hamburg und Bad Oldesloe voraussichtlich 43 Minuten, die der Regionalbahn heute beträgt 42 Minuten.

3. Erwartet die Landesregierung für Schleswig-Holstein und die Fahrgäste unseres Bundeslandes einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor >1 für die S4?

Antwort auf Frage 3:

Es handelt sich bei dem Projekt um ein Mischprojekt mit Nutzen für den Nah- und Fernverkehr sowie für den Güterverkehr. Auch wird eine Entlastung für den Hamburger Hauptbahnhof erwartet. All diese Bausteine zusammengenommen, wird ein positiver Kosten-Nutzen Faktor erwartet.

3a. Wenn ja, auf Grundlage welcher Kriterien und Faktoren beruht diese Annahme?

Antwort auf Frage 3a:

Da es sich, wie unter 3 erläutert, um ein Mischprojekt handelt, wird in diesem Fall der Bund den Nutzen für das Gesamtprojekt bewerten müssen. Der Nutzen ergibt sich insbesondere aus der Verbesserung des Taktes sowie der Erhöhung der Kapazitäten für den Nahverkehr, den Fernverkehr und den Güterverkehr besonders im Knoten Hamburg und im Hamburger Hauptbahnhof. Durch die Entflechtung der Verkehre wird außerdem eine höhere Betriebsstabilität erzielt.

4. Wie viele Grundstückseigentümer sind auf Seiten Schleswig-Holsteins von den Planungen der S4 betroffen?

Antwort auf Frage 4:

Die genaue Anzahl der betroffenen Grundstückseigentümer steht noch nicht fest.

5. Welche finanziellen Mittel hat die Landesregierung bisher für das Projekt S4 ausgegeben(Zweck, Jahr und Höhe der Finanzmittel), welche Finanzmittel sind für dieses Jahr bereits eingeplant und welche weiteren Finanzmittel sind voraussichtlich in den kommenden Jahren durch das Land Schleswig-Holsteins bereitzustellen?

Antwort auf Frage 5:

Die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg finanzieren die Planungen gemeinsam. In der Verwaltungsvereinbarung dazu heißt es in § 3 Absatz 2:

*Die Finanzierung erfolgt im Verhältnis Hamburg = 2/3 (66,67%) und Schleswig-Holstein = 1/3 (33,33%). Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass die endgültige Kostenverteilung erst im Rahmen der Endabrechnung erfolgt.*

Bis zum 31.12.2015 war ein Verteilungsschlüssel von 50% für Schleswig-Holstein und 50% für Hamburg vereinbart.

Bislang sind von Schleswig-Holstein und dem Projektpartner Freie und Hansestadt Hamburg gemeinsam folgende Planungskosten aufgewandt worden.

*(In Klammern ist das Land genannt, das in Vorleistung getreten ist):*

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Vorentwurfsplanung	759,7 T€ (SH)	1.985,0 T€ (SH)	1.108,2 T€ (SH)	49,5 T€ (SH)	38,0 T€ (SH)
Standardisierte Bewertung Nahverkehrsanteil				67,9 T€ (SH)	
Begleitende Untersuchungen			222,8 T€ (SH)		
Planung Leistungsphase 3 und 4 durch DB Netz AG			17.850,0 T€. € <i>(HH – in 2016 ein Abschlag von SH in Höhe von 4.800,0 T€)</i>		

Für 2017 bis 2021 sind in Schleswig-Holstein weitere Planungskosten für die Leistungsphasen 3 und 4 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in Höhe von rd. 12,2 Mio. € eingeplant.

Die Finanzierung der Realisierung der Maßnahme hängt vom Ausgang der Gesamtbewertung des Projektes ab, da verschiedene Finanztöpfe (u.a. GVFG-Programm des Bundes, Bundesschienenwegeausbaugesetz) in Frage kommen. Das Land wird den Nahverkehrsanteil kofinanzieren (Bund übernimmt 60% der förderfähigen Kosten des Nahverkehrs, Rest müssen die Länder leisten). Hierzu werden gemeinsam mit dem Bund Verhandlungen geführt und entsprechende Untersuchungen in Auftrag gegeben, Die Finanzierung des Projekts soll sowohl durch EU-Fördermittel als auch durch Bundes- und Landesmittel erfolgen.