

Bericht

des Verkehrsausschusses

zum Thema

Gemeinsame Verkehrsprojekte der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg (Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schrifführung: **Christoph Ahlhaus**

I. Vorbemerkung

Der Verkehrsausschuss hatte in seiner Sitzung am 28. Januar 2014 beschlossen, sich gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) im Rahmen einer Selbstbefassung mit diesem Thema zu befassen, was in derselben Sitzung abschließend geschah. Darüber hinaus hatte er beschlossen, die Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG (DB AG) für Hamburg und Schleswig-Holstein, Frau Manuela Herbort, und Herrn Frank Limprecht von der DB Netz AG als Auskunftspersonen gemäß § 58 Absatz 2 zu den Eisenbahnprojekten zu befragen. Zeitgleich tagte im selben Sitzungsraum auch der Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Dieser Bericht beinhaltet die Ausführungen beider Ausschüsse.

II. Beratungsinhalt

Frau Herbort wollte zunächst einen Blick auf 20 Jahre Bahnreform werfen, bevor sie auf das heutige Thema „DB AG in Norddeutschland: Überblick zu den wesentlichen Infrastrukturprojekten“ zu sprechen komme. Vor 20 Jahren habe die Eisenbahn in Deutschland vor einem Kollaps gestanden. Die Bundesbahn und die Reichsbahn seien hoch defizitär gewesen und die Personalaufwendungen seien im Jahre 1993 50 Prozent höher als die Umsatzerlöse gewesen. Eine für sich genommen kaum vorstellbare Größe. Der Jahresfehlbetrag habe umgerechnet bei 8 Milliarden Euro und die Verschuldung bei 34 Milliarden Euro mit zunehmender Tendenz gelegen, was für den Steuerzahler ein Fass ohne Boden gewesen sei. Deshalb sei die Bahnreform zum 1.1.1994 mit breitem politischem Konsens beschlossen worden. Damit seien auch die Grundlagen für den Aufschwung im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr geschaffen worden. Im europäischen Vergleich sei die Deutsche Bahn (DB) ein Unternehmen, das seinesgleichen suche.

Vor dem Hintergrund, dass in den Jahren 1950 bis 1993 der Personenverkehr von 36 auf 6 Prozent und der Güterverkehr von 56 auf 21 Prozent gesunken sei, könne nunmehr festgestellt werden, dass beide Bereiche nach der Bahnreform wieder stark angewachsen seien. Mithin habe sich die Umstellung von der Staatsbahn zum Bahnkonzern – die Bahnreform – gelohnt, auch weil Deutschland nun über ein leistungsfähiges und modernes Transportsystem verfüge. Es solle nicht unerwähnt bleiben, dass gleichzeitig ein tiefgreifender und zugleich sozial verträglicher Unternehmensumbau stattgefunden habe, 150.000 Mitarbeiter seien in der Zeit abgebaut worden.

Ihr Fazit laute, auf einem sehr guten Wege zu sein, 2,7 Milliarden Fahrgäste pro Jahr könnten sich nicht irren. Die Bahn sei modern und konkurrenzfähig geworden, aber es bleibe noch viel zu tun und insofern solle der beschrittene Weg fortgesetzt werden.

Frau Herbort kam dann auf die Entwicklung der Schieneninfrastruktur, die Netzkonzeption 2030, zu sprechen. Ergebnis der Koalitionsverhandlungen sei, dass der Verkehrsetat des Bundes auf 5 Milliarden Euro aufgestockt werde, allerdings verteilt auf vier Jahre und auf alle Verkehrsträger. Vor dem Hintergrund, eine leistungsfähige Infrastruktur in Deutschland als Voraussetzung für die Entwicklungsfähigkeit einer Region und Volkswirtschaft zu brauchen, sei dies kein großer Sprung. Nichtsdestotrotz seien sie in der Entwicklung der Schieneninfrastruktur, der Netzkonzeption, sehr weit gekommen. In Deutschland gebe es ein Netz mit einer intensiven Nutzung, mit einer sehr hohen Trassendichte und einem Mischverkehr (Schnell-, Langsam-, Fern-, Nah- und Güterverkehre). Dies führe zu einer sehr hohen Verkehrsdichte. Ziel müsse deshalb sein, die Engpässe im Netz aufzulösen, um eine komplette Durchlässigkeit im gesamten Netz zu schaffen. Auf Basis von Verkehrsprognosen und Bezugsfallinfrastruktur (Ist-Infrastruktur und sämtliche vereinbarte zu realisierende Projekte) seien alle zu erwartenden Engpässe identifiziert worden, die im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet worden seien. In einem engpassfreien Netz müssten folgende Verbesserungen möglich sein:

- ein weitgehender 30-Minuten-Takt im Schienenpersonenfernverkehr,
- ein durchgängiges Schienennetz für 750 m lange Güterzüge,
- Umsetzung wesentlicher Nahverkehrskonzepte, beispielsweise inklusive einer S4 in Hamburg.

Diese Maßnahmen seien gesamthaft beim Bund angemeldet worden und hierzu werde die Bewertung durch das Bundesverkehrsministerium stattfinden.

Frau Herbort schloss hieran ihre Ausführungen zu den Maßnahmen für das Zielnetz für Hamburg und Schleswig-Holstein an. Nicht nur mit den beiden Ländern, sondern auch mit dem Bund gebe es bezüglich der Knotenthemen Hamburg eine hohe Übereinstimmung, sowohl bezogen auf den Güter- als auch den Personenverkehr. Die hohe Übereinstimmung gelte auch für den Untersuchungsraum Hamburg – Bremen, hier sei sich allerdings hinsichtlich der Führung der Trasse noch nicht entschieden worden. Die Schienenanbindung zur Fehmarnbeltquerung (FBQ) gehöre auch zu dieser Anmelde-logik. Diese Maßnahmen seien durch die DB und die Länder angemeldet worden, weshalb sie die Hoffnung hege, dass dies auch in der Prioritätensetzung des Bundes seinen Niederschlag finde. Die Knotenmaßnahmen betreffend Hamburg seien in drei Paketen untergebracht und für drei Maßnahmen aus dem ersten Paket hätten sie bereits Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen; erste Planungsleistungen seien angestoßen.

Weiteres wichtiges Ziel sei, mit der S4 den Hamburger Hauptbahnhof – momentan würden 758 Züge pro Tag durch diesen Bahnhof gebracht – zu entlasten. Die derzeitige Situation habe am Hauptbahnhof in den letzten Jahren zu einer Absenkung der Pünktlichkeit um 20 Prozentpunkte geführt. Die Schaffung einer separaten Linie für den Verkehr der S4 würde im Übrigen zu einer Entlastung des Hauptbahnhofes führen, weil dadurch Teile des Personenverkehrs auf die S-Bahn-Strecke umgelagert werden könnten und damit Kapazitäten frei würden. Gleichzeitig würde dies eine Angebotsverbesserung im Nahverkehr nordöstlich von Hamburg bewirken. Hierzu sollten ein zweigleisiger Ausbau zwischen Hasselbrook und Ahrensburg sowie eine eingleisige Streckenführung zwischen Ahrensburg und Bargteheide sowie ein weiterer Streckenverlauf bis Bad Oldesloe umgesetzt werden. Ziel sei hier, bis Ende des Jahres 2015 eine genehmigungsfähige Planung fertigzustellen.

Zur Verlängerung der S21 erklärte Frau Herbort, diese solle auf der Infrastruktur der AKN vorgenommen werden. Aus Sicht der DB sei dieses Projekt ein wichtiger Baustein für die weitere verkehrliche Erschließung des Umlandes. Mit dem neuen Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Hamburg GmbH sei für die zu bestellenden notwendigen Fahrzeuge Vorsorge getroffen worden. Entscheidungen dazu würden bis Mitte 2015

gefällt, weil zu diesem Zeitpunkt eine Fahrzeugbestellung ausgelöst werden müsste, die es ermögliche, die Strecke entsprechend zu bedienen.

Sodann kam Frau Herbort zur festen Fehmarnbeltquerung. In einem Staatsvertrag habe sich die DB verpflichtet, die feste Fehmarnbeltquerung über eine Hinterlandanbindung vorzunehmen. Beim aktuellen Raumordnungsverfahren habe die DB Varianten gemäß einer Antragskonferenz geprüft und einen Vorschlag zur Trassenführung eingereicht. Die DB schlage vor, die Bestandstrasse mit Umfahrung von Sierksdorf, Neustadt und Oldenburg sowie weitere Trassenanpassungen im Bestand durchzuführen. Dies sei die raumverträglichste Lösung, jedoch sei auch bekannt, dass es deutliche Diskussionen im öffentlichen Raum dazu gebe. Hierzu sei ein Dialogforum mit regelmäßigen Diskussionen eingerichtet worden. Eine Diskussion, die sich dabei herauskristallisiert habe, fasse abweichend von der DB-Variante eine 2+1-Variante mit ins Auge, um diese Strecke anzubinden. Der DB AG sei wichtig, diese Strecke im Benehmen mit sämtlichen Betroffenen auszubauen. Hier müsse ein Konsens gefunden werden, um dieses Projekt zeit- und fristgerecht umzusetzen. Insofern warte die DB AG die Entscheidung des Raumordnungsverfahrens ab. Sie gehe davon aus, dass die Entscheidung im 1. Quartal dieses Jahres getroffen werde, und von da aus werde sich das Thema Fehmarnbeltquerung weiterentwickeln.

Mit der Maßnahme S-Bahn-Station Elbbrücken habe die Stadt Hamburg ihr großes Interesse an einer besseren verkehrlichen Erschließung des Quartiers in der HafenCity und an einer Verknüpfung der U4 und der S3 geäußert. Hier arbeite die DB AG gemeinsam mit der HOCHBAHN und der Stadt. Die HOCHBAHN plane die U-Bahn-Station sowie das Verbindungsbauwerk zwischen der U- und S-Bahn-Station. Ein Verbindungsbauwerk, das aktuell in der Diskussion als Skywalk bezeichnet werde.

Die DB AG selbst realisiere die S-Bahn-Station. Dieses Projekt stelle, weil es an den Elbbrücken liege, an die Architektur besondere Anforderungen, denn dieser Stadteingang sei den Elbbrücken und der HafenCity entsprechend architektonisch zu würdigen. Diese Umsteigehaltestelle solle als gemeinsamer Knoten erkennbar sein und der architektonische Ausdruck der U-Bahn-Haltestelle solle auch in der Haltestelle der S-Bahn widerspiegelt werden. Ziel sei, beide Bauwerke im Jahre 2018 fertiggestellt zu haben.

Das nächste Thema, fuhr Frau Herbort fort, beziehe sich auf die Steigerung der Haltestellenattraktivität in Hamburg und auf das entsprechende Stationsprogramm in Schleswig-Holstein. Dieses Programm werde in Hamburg seit 2007 kontinuierlich fortgeführt und es würden – mit der Stadt Hamburg abgestimmt – jährlich 3 Millionen Euro Landesmittel in gemeinsam ausgewählte S-Bahn-Stationen investiert. Die Landesmittel würden mit Bundesmitteln kombiniert, um die Stationen möglichst gesamttaft zu erneuern und barrierefrei zu gestalten. Im Sofortprogramm würden aber auch Renovierungs- und Verschönerungsmaßnahmen durchgeführt. Es habe eine erste Welle in den Jahren 2007, 2008 und 2009 gegeben, in deren Rahmen Aufzugsneubauten und Stationserneuerungen geplant und realisiert worden seien. Zusammen mit den Bundesmitteln seien dort bisher knapp 50 Millionen Euro verausgabt worden. Wenn alle weiteren Projekte realisiert seien, ergebe dies ein Projektvolumen von über 75 Millionen Euro.

In Schleswig-Holstein liege der Betrag aktuell bei 40 Millionen Euro, mit denen Stationen modernisiert und auch barrierefrei gestaltet worden seien. Mithilfe dieses Programmes sollten bis zum Jahre 2018 noch weitere Stationen stufenfrei ausgebaut werden. Dies würde dann einen Umsetzungsstand von 91 Prozent bedeuten, von dem nur Stationen wie Berliner Tor und Diebsteich, deren Entwicklung noch von anderen Entscheidungen abhängig sei, ausgenommen seien. Die Zusammenarbeit zwischen Hamburg, Schleswig-Holstein und der DB AG laufe bei diesem Thema sehr gut, weshalb sie davon ausgehe, bis zum Jahre 2018 noch gute Projekte umsetzen zu können.

Frau Herbort berichtete, für die Stationen sei darüber hinaus die Modernisierung der Brandschutzeinrichtungen wichtig, auch aufgrund geänderter Brandschutzvorgaben. Auf dieser Basis müssten die insgesamt zehn unterirdischen Personenverkehrsanlagen entsprechend neu gestaltet und eingerichtet werden, zum Beispiel mit neuer Sicherheitsbeleuchtung, flächendeckenden Brandmeldeanlagen und Sprachalarmierungsanlagen. Die Planung der brandschutztechnischen Ertüchtigungen für den City-

Tunnel sei erfolgt, mit der baulichen Umsetzung sei im Jahre 2013 begonnen worden und würde voraussichtlich im Jahre 2014 abgeschlossen werden. Derzeit werde für die Stationen des Harburger Tunnels und des Hauptbahnhofs geplant. Erste Maßnahmen für den Harburger Tunnel erfolgten in diesem Jahr, alle weiteren baulichen Umsetzungen in den Jahren 2015 und 2016. Vollständig ertüchtigt sollten nach dem derzeitigen Stand alle Stationen bis zum Jahre 2016 sein. Diese Projekte umschlossen ein finanzielles Volumen in Höhe von 35 Millionen Euro. Bei der baulichen Umsetzung müsse bedacht werden, dass dies größtenteils im laufenden Betrieb stattfindet, aber es werde versucht, die Einschränkungen auf den S-Bahn-Verkehr zu minimieren.

Als letztes Thema sprach Frau Herbolt die Gestaltung des Bahnhofs Hamburg-Altona an. In einer Planungsvariante würde der Kopfbahnhof Altona durch einen Neubau in Form eines Durchgangsbahnhofs für den Fern- und Regionalverkehr ersetzt und an den bereits bestehenden S-Bahnhof Diebsteich angeschlossen werden. Die Umsetzung dieser Variante würde im heutigen Planungsbereich Flächen von circa 137.000 m² zur städtebaulichen Entwicklung freigeben und der heutige S-Bahnhof Altona bliebe bestehen. In der Alternativvariante würde der jetzige Fern- und Regionalbahnhof mit seinen Anlagen erneuert, gleichzeitig aber eine deutliche Reduktion des Anlagenbestands vorgenommen. Um zu prüfen, ob eine Instandsetzung des alten Bahnhofs oder die Verlagerung an den Standort Diebsteich die richtige Entscheidung sei, würden derzeit diese beiden Varianten gleichberechtigt zueinander untersucht und bis zur Entwurfsplanung 3 durchgeführt. Für eine Entscheidung bei Projekten solcher Größenordnung bräuchten sie eine fundierte Kosteneinschätzung und diese bekämen sie erst mit der vertieften Planung. Eine belastbare Entscheidungsgrundlage erhielten sie zudem erst mit dem Ergebnis dieser vertieften Planung. Die Wirtschaftlichkeitsrechnungen würden aktuell erstellt und sie gingen davon aus, dass diese im 2. Quartal dieses Jahres abgeschlossen seien.

Frau Herbolts abschließendes Fazit laute: Die DB AG sei sehr gut aufgestellt bei den verkehrlichen Projekten in beiden Bundesländern. Im Vergleich zu anderen Bundesländern sei in Bezug auf Lärmschutz, Stationsmodernisierung, Barrierefreiheit sowohl in Hamburg als auch in Schleswig-Holstein sehr viel erreicht worden und die S-Bahn Hamburg sei bundesweit Spitzenreiter hinsichtlich der Pünktlichkeit. Sie wünsche sich weiterhin eine derart gute Zusammenarbeit bei den Projekten.

Redaktionelle Anmerkung: Begleitend zu ihren Ausführungen zeigte Frau Herbolt eine PowerPoint-Präsentation, die dem Protokoll 20/32 des Verkehrsausschusses vom 28. Januar 2014 als Anlage beigefügt ist, welches entsprechend den seit 1. März 2006 geltenden Richtlinien des Präsidenten der Hamburgischen Bürgerschaft über die Einsichtnahme von Ausschussprotokollen über die Parlamentsdatenbank der Hamburgischen Bürgerschaft unter der Internetadresse www.buergerschaft-hh.de/parldok/ aufgerufen oder in der Parlamentsdokumentation der Hamburgischen Bürgerschaft eingesehen werden kann.

Die Senatsvertreter begrüßten es ausdrücklich, zu einer gemeinsamen Sitzung mit Vertreterinnen und Vertretern der schleswig-holsteinischen Landesregierung sowie mit Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags zusammengekommen zu sein. Dies lasse erkennen, wie eng die Zusammenarbeit der beiden Länder verzahnt sei. Schleswig-Holstein bilde gemeinsam mit Hamburg eine der größten norddeutschen Regionen, die aufgrund ihrer Nähe zu Skandinavien von großer Bedeutung auch im europäischen Kontext sei. Leistungsstarke Verkehrssysteme bildeten in der heutigen Zeit einen strategischen Standortfaktor und bekannt sei, dass es zukünftig zu weiteren Steigerungen im Personen-, aber auch im Güterverkehr kommen werde. Daraus erwüchsen große Herausforderungen für die Zukunft, denen besser begegnet werden könne, wenn Schleswig-Holstein und Hamburg ihre jeweiligen Stärken bündelten und Verkehrswege gemeinsam planten. Darüber hinaus sei es erforderlich, in Überlegungen darüber einzutreten, wie intelligente Logistik- und Telematik-Konzepte aussehen könnten.

Die Senatsvertreter wiesen darauf hin, dass täglich über 300.000 Pendler aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein nach Hamburg kämen. 100.000 Menschen verließen Hamburg täglich, um im Umland ihrer Berufstätigkeit nachzugehen. Diese Pendlerströme schlugen sich in einem Anwachsen der Nutzerzahlen im öffentlichen Perso-

nennahverkehr nieder, die entsprechende Herausforderungen für die Zukunft mit sich brächten. Schwerpunktthemen seien derzeit die S4 und die S21 und auch die A 7 stelle ein zentrales Thema in der Diskussion zwischen Regierungsstellen Hamburgs und Schleswig-Holsteins dar. Dass sich die Zusammenarbeit nun auch auf die jeweiligen Ausschüsse der beiden Landesparlamente ausdehne, lasse die Bedeutsamkeit der genannten Projekte erkennen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung bezeichneten es als sehr gutes Zeichen, dass die beiden Ausschüsse zu Gesprächen zusammenkämen und damit zum Ausdruck brächten, dass eine konkrete Zusammenarbeit stattfinde. Es gehe hierbei allerdings nicht darum, symbolisch zu handeln, sondern in konkrete Planungen einzutreten. Vor diesem Hintergrund betonten sie, dass die Regierungen beider Bundesländer bereits eine gute Zusammenarbeit pflegten und eine Abstimmung über die wesentlichen Projekte stattfinde. Dies gelte für die Schienenverbindungen, insbesondere aber für den Schienenpersonennahverkehr in der Metropolregion – die Stichworte S4 und S21 hätten die Senatsvertreter bereits genannt. Aber auch Projekte in der Zukunft wie beispielsweise die Anbindung der Fehmarnbeltquerung, die für Schleswig-Holstein von größter Bedeutung seien, seien hiermit umfasst. Ein weiteres Thema sei das dritte Gleis zwischen Hamburg und Elmshorn, das dringend erforderlich sei, weil es hier ein verkehrstechnisches Nadelöhr gebe. Auch gemeinsame Straßenprojekte seien Gegenstand der Gespräche, wobei diese sich nicht ausschließlich auf die A 7 bezögen, sondern auch auf die A 20 und die A 21. Vom Hamburger Hafen ausgehend werde darüber hinaus auch über die Wasserverbindungen – Elbe und Nord-Ostsee-Kanal – diskutiert. Ein weiteres Indiz für die Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein sei im Übrigen folgender Hinweis in der Koalitionsvereinbarung in Schleswig-Holstein: „Der Verkehrsflughafen für Schleswig-Holstein heißt Hamburg-Fuhlsbüttel.“ Von der Symbolik her sei dies in Schleswig-Holstein nicht ganz einfach zu erklären, es verweise aber darauf, wie in der heutigen Zeit gemeinsame Projekte sinnvoll angegangen und definiert würden.

S4

Die Senatsvertreter erläuterten, dass diese Linie für die Anbindung von Rahlstedt, Tonndorf und Wandsbek außerordentlich wichtig sei, um zur Entlastung des öffentlichen Personennahverkehrs beizutragen. Dies beziehe sich nicht zuletzt auch auf den Hamburger Hauptbahnhof, der als am stärksten frequentierter Bahnhof in Deutschland gelte. Mit der Deutschen Bahn stehe der Senat daher nahezu täglich im Gespräch. Bezüglich der Entflechtung der Güter- und Personenverkehre gebe es eine Vorentwurfsplanung, die Kosten in Höhe von circa 630 Millionen Euro vorsehe, die auf der Grundlage des kostenstabilen Bauens erhoben worden seien. Hierbei seien die Kosten für die S-Bahn, die Fernbahn und für den Güterverkehr eingerechnet. Nun folgten als weitere Schritte die Entwurfs- und die Genehmigungsplanung, wobei strikt nach den Leistungsphasen 3 und 4 der HOAI vorgegangen werde, um auf einer soliden Basis für dieses komplexe Verfahren zu agieren. Die Bürgerschaft werde zeitnah über die weiteren Schritte informiert. Hinsichtlich des Schreibens aus dem Bundesverkehrsministerium erklärten die Senatsvertreter, dieses dürfe nicht überbewertet werden. Hamburg handele gemäß der Vorgehensweise des Bundes und daher gebe es Grund zu der Annahme, dass es gelingen werde, das gemeinsame Projekt von Hamburg und Schleswig-Holstein mit Unterstützung des Bundes zu realisieren. Da Hamburg dieses Schreiben, das an einen Landrat adressiert gewesen sei, offiziell gar nicht erhalten habe, gebe es aus seiner Sicht keinen Anlass zur Sorge.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete äußerte, dass das Schreiben an einen Abteilungsleiter in einem Ministerium in Kiel adressiert gewesen und in Kopie an den Landrat in Ostholstein gesandt worden sei. Ihn interessierte, wie die Landesregierung Schleswig-Holsteins dieses Schreiben bewerte.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung erklärten, das Schreiben könne bei Interesse gern vervielfältigt und verteilt werden. Sie fügten hinzu, ebenfalls der DB AG für die gute Zusammenarbeit zu danken und betonen, insbesondere im vergangenen Jahr bezogen auf den Bau der S4 einen erheblichen Schritt vorangekommen zu sein. Mit der genannten Kostenschätzung lägen ver-

lässliche Zahlengrundlagen vor. Sie teilten die Ansicht der Senatsvertreter, dass das erwähnte Schreiben nicht überbewertet werden dürfe. Ihnen sei unklar, weshalb eine Kopie an den Landrat in Ostholstein geschickt worden sei. Auf Antrag Hamburgs und Schleswig-Holsteins finde die Finanzierung sinnvollerweise auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) statt. Klärungsbedarf mit dem Bund gebe es, weil es auf dieser Strecke drei verschiedene Verkehrsarten gebe: Fernverkehr für Güter und Personen, Personenverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Geklärt werden müsse nun, welche dieser Gruppen den größten Anteil einnehme. Wenn der Bund nachweise, dass der Fernverkehr nur einen geringen Anteil an dieser Strecke ausmache, sei eine Förderung auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans nicht darstellbar. Dies sei der Hintergrund des versandten Schreibens, da dieses Bezug darauf nehme, dass Schleswig-Holstein diesen Streckenabschnitt für den Bundesverkehrswegeplan, also für Fernverkehr, der vonseiten des Bundes finanziert werde, angemeldet habe. Dass der Bund angesichts der prognostizierten Kosten in Höhe von 630 Millionen Euro nach Wegen suche, um diesen Betrag etwas abzusenden, sei nicht abwegig. Da auf der Strecke jedoch tatsächlich vorwiegend Fernverkehr stattfinde und eine Entflechtung zwischen Fernverkehr und Schienenpersonennahverkehr dringend geboten sei, werde Schleswig-Holstein seine dargelegte Position gegenüber dem Bund weiterhin mit Nachdruck vertreten.

Die hamburgische Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE interessierte, ob auf Arbeitsebene versucht werde, herauszufinden, welche Hintergründe das Schreiben genau habe. Sie merkte weiter an, es gebe viele Menschen, die dem Bau der S4 gegenüber kritisch eingestellt seien, weil hier eine Vermengung mit dem Güterverkehr stattfinde. Sie fragte daher, welche Position Schleswig-Holstein gegenüber dem Vorschlag einnehme, Alternativstrecken für den Güterfernverkehr einzurichten.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung antworteten, noch in dieser Woche ein Gespräch mit Herrn Dobrindt zu führen, um die Hintergründe des Schreibens aufzuklären. Bezogen auf den zunehmenden Güterverkehr betonten sie, dass eine Entflechtung insbesondere aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs in Zusammenhang mit der Fehmarnbeltquerung dringend erforderlich sei. Es gebe Alternativrouten, die derzeit seitens des Bundes untersucht würden, sich jedoch vorwiegend auf Verkehre bezögen, die Richtung Mitteldeutschland führten, also die Strecke Lübeck – Bad Kleinen über Schwerin und Stendal beträfen. Diese Alternative sei allerdings begrenzt und erfordere erhebliche Investitionen.

Die hamburgischen CDU-Abgeordneten begrüßten, dass die beiden Ausschüsse in eine gemeinsame Beratung eingetreten seien. Zum Thema S4 merkten sie an, dass dieses Projekt seit mehreren Jahren über viele Fraktionen hinweg betrieben worden sei. Grundsätzlich gebe es ein gemeinsames Interesse daran, das Projekt voranzubringen, von dem sowohl Hamburg als auch Schleswig-Holstein profitieren würden. Dennoch warnten sie davor, das Schreiben, das aus dem Verkehrsministerium in Berlin gekommen sei, zu unterschätzen. In Gesprächen mit dem Ministerium werde es sicherlich möglich sein, die Notwendigkeit und den Nutzen der S4 und damit verbunden auch eine Mitfinanzierung durch den Bund argumentativ zu vertreten. Eine Selbstverständlichkeit sei Letzteres allerdings nicht. Bezogen auf das Schaufenster Elektromobilität sei seinerzeit vonseiten des Senats kommuniziert worden, dass es keinerlei Probleme gebe, was sich im Nachhinein als falsche Annahme herausgestellt habe. Vor diesem Hintergrund müssten die Landesregierungen ihr Vorgehen genau planen. Die hamburgischen CDU-Abgeordneten befürworteten, dass der Minister für Wirtschaft und Arbeit des Landes Schleswig-Holstein Gespräche in Berlin führen werde, und verliehen der Hoffnung Ausdruck, dass diese positiv verliefen. Sie äußerten, sich ihrerseits in Berlin nach den Hintergründen des Schreibens erkundigt zu haben, und bekundeten, sich über die Parteigrenzen hinweg für eine Realisierung der S4 einzusetzen.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten merkten an, dass das diskutierte Schreiben in ihrer Fraktion noch nicht angekommen sei, weshalb sie darum baten, dieses Schreiben bis zur nächsten Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags, die für den 5. Februar 2014 terminiert sei, zur Verfügung gestellt zu bekommen.

Die Zusage hierfür sei prinzipiell soeben bereits erteilt worden, stellte der Vorsitzende des Verkehrsausschusses fest.

Die hamburgischen SPD-Abgeordneten fragten, ob bis zum Jahr 2015 die Pläne für die S4 so weit gediehen seien, dass mit dem Bau begonnen werden könne.

Frau Herbort antwortete, das Ziel bestehe darin, bis zum Jahr 2015 eine genehmigungsfähige Planung vorlegen zu können.

Die hamburgischen SPD-Abgeordneten fragten nach, ob die Planungen in 2018/2019 abgeschlossen sein würden und die Baumaßnahmen dann konkret beginnen könnten. Im Anschluss an die Planungsphase stünde dann auf der Grundlage dieser ein Planfeststellungsverfahren an, führte Frau Herbort aus, dessen Schwierigkeitsgrad und Dauer schwer zu prognostizieren seien.

Die Senatsvertreter hoben hervor, dass die DB AG sich das Projekt S4 im Rahmen ihrer Netzkonzeption 2030 zu eigen gemacht habe. Dies zeige, dass sie die Realisierung als einen wichtigen Bestandteil des Kernnetzes der Bundesrepublik Deutschland erachte. Hier und heute sei dies durch die Konzernbevollmächtigte der DB AG deutlich zum Ausdruck gebracht worden und als eine überaus gute Nachricht zu bezeichnen. Für das gemeinsame Vorhaben Hamburgs und Schleswig-Holsteins, die Aufnahme der Realisierung der S4 in den Bundesverkehrswegeplan zu erwirken, gebe es ebenfalls eine gute Nachricht, denn das Schreiben des für den Bundesverkehrswegeplan zuständigen Abteilungsleiters im Bundesverkehrsministerium interpretierten sie so, dass grundsätzlich eine finanzielle Unterstützung des Projektes durch den Bund möglich wäre.

Der hamburgische Abgeordnete der GRÜNEN bat, dem Verkehrsausschuss das genannte Schreiben nachträglich zu Protokoll zuzuleiten. (Protokollerklärung lag bei Drucklegung noch nicht vor.) Er sprach weiter das außerordentlich große Interesse Hamburgs an der S4 als Nahverkehrsprojekt an. Die Realisierung der S4 sei aber in ein umfassenderes Gesamtkonzept eingebunden, was auch anhand der Durchführung der Planung und der möglichen Finanzierbarkeit erkennbar werde. Ein weiteres Interesse sei, die leistungsfähige Güterverkehrsverbindung über Hamburg laufen zu lassen, um ein steigendes Güterverkehrsaufkommen nach Skandinavien abwickeln zu können und somit die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken. Gleichzeitig würden Stimmen betroffener Anwohner laut, die fragten, warum die Trasse – auch mit Güterverkehren – durch ihren Garten verlaufen müsse, insbesondere dann, wenn Verkehre dabei wären, die gar keinen Berührungspunkt mit Hamburg hätten. In diesem Zusammenhang käme dann die Strecke über Bad Kleinen in die Diskussion und er stellte die Frage, ob nur entweder die eine oder die andere Streckenführung realisiert werden könnte beziehungsweise ob die S4 nur dann realisiert würde, wenn die Strecke über Bad Kleinen wegfielen.

Die hamburgischen SPD-Abgeordneten schlossen die Frage an, ob zum jetzigen Zeitpunkt prognostiziert werden könne, wie viele der Güterverkehre möglicherweise Hamburg als Ziel hätten und wie hoch somit der Anteil sein würde, der über die Strecke Bad Kleinen sinnvoll umgeleitet werden könnte.

Frau Herbort bezeichnete den Ausbau der Kurve Bad Kleinen insgesamt als sinnvoll und benannte vorteilhafte Effekte im Einzelnen für

- den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Strecke Berlin – Kopenhagen – Stockholm,
- den Güterverkehr von und nach Skandinavien von und zum Hafen Lübeck,
- die Umleitung des Güterverkehrs um den Großraum Hamburg herum,
- die Möglichkeit der Anbindung an den Ost-Korridor.

Diese Vorteile der Kurve Bad Kleinen seien nicht von der Hand zu weisen und würden auch bei Störungen und großräumigen Verkehrsaufkommen ihre Wirkung entfalten können. Eine Prognose zu den Zahlen beziehungsweise Anteilen der jeweiligen Streckennutzung existiere nicht. Es seien keine Zahlen erhoben worden, die Angabe von Zahlen wäre somit reine Spekulation.

Für Hamburg würde definitiv der Effekt einer Engpass-Auflösung erzielt, führte Frau Herbort weiter aus. Engpässe existierten bereits jetzt im Hamburger Knoten, die mithilfe des Sofortprogramms Seehafen-Hafenhinterland angegangen worden seien. Letztlich könnte auch die S4-Trasse einen Teil zu Entflechtung des Verkehrs beitragen. Aus Sicht der Bahn seien die Programme zur Entflechtung des Verkehrs in den Hafen hinein und aus diesem heraus extrem wichtig. Insofern handele es sich um zwei Projekte mit unterschiedlichen Ansätzen.

Die Senatsvertreter erläuterten, dass der Bau der Fehmarnbeltquerung eine Umlenkung der Verkehrsströme aus Skandinavien nach sich ziehen werde. Das Ziel sei, insbesondere Schweden, Norwegen und auch Dänemark über transeuropäische Netze besser an den europäischen Kontinent anzubinden. Dies sei nicht nur für die Stärkung des Personen-, sondern gerade auch des Güterverkehrs auf der Schiene politisch gewollt und sinnvoll. Sie betonten, dass die Verkehre – völlig unabhängig von dem Bau der S4 – kommen würden; die S4 verursache dieses Problem nicht, sondern sei ein Beitrag der Problemlösung. Ein Großteil der Güterzüge, die Hamburg ansteuerten, hätten den Hamburger Hafen und den Güterbahnhof Maschen als Ziel. Unabhängig von der Strecke über Bad Kleinen enthebe es Hamburg nicht von der Verpflichtung, dafür Sorge zu tragen, dass diese Züge diese Ziele zukünftig möglichst schnell und reibungslos erreichten und die betriebliche Stabilität auf der Strecke der S4 gewährleistet werde.

Auf eine Nachfrage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE verlieh Frau Herbort erneut ihren Ausführungen Nachdruck, dass es unterschiedliche Laufwege geben werde, je nachdem ob das Ziel des jeweiligen Güterverkehrs innerhalb oder außerhalb Hamburgs liege. Beide Strecken würden zukünftig ihre Rolle und ihre Bedeutung innerhalb des schienengebundenen Güterverkehrs haben.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung stellten dar, dass ein entscheidender Aspekt sei, wo die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands in den nächsten Jahrzehnten stattfinden werde. Die Kurve Bad Kleinen bediene alle Regionen, die von hier aus linksseits der Elbe lägen, die Regionen rechtsseits der Elbe würden eher über den Hamburger Korridor abgewickelt werden. Prognosen, in welche Richtung die meisten Züge geleitet würden, könne man zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeben. Für die S4 gebe es durchaus Schätzungen, die aber wenig detailliert seien. Die Bahn sei außerdem Dienstleister für die Kunden und von denen hinge es ab, welche Strecke in welcher Weise frequentiert werde.

S21

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses bat zuerst die Senatsvertreter um eine einleitende Darstellung.

Sowohl für das Projekt S4 als auch für die S21 bilde der im Sommer 2013 mit der S-Bahn Hamburg geschlossene Vertrag die Grundlage aller weiteren Netzstrukturen und der Beschaffung von Fahrzeugen, führten die Senatsvertreter aus. Zurzeit würden für beide Streckenführungen die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen geschaffen. Der gesamtplanerische Aufwand der Verlängerung der S21 sei allerdings mit dem für die S4 nicht vergleichbar, denn für die S21 müssten lediglich die Elektrifizierung und Anpassungen an den Stationen und Gleisen vorgenommen werden. Hier seien sich Hamburg und Schleswig-Holstein in wesentlichen Punkten bereits einig geworden.

Die Einbindung der Station Elbgaustraße in den Verlauf der S21 sei ein äußerst wichtiger Punkt für den Senat hinsichtlich der Streckenführung im Stadtgebiet. Hier seien noch Überlegungen notwendig, um zu einer entsprechenden Umgestaltung des Liniennetzes zu kommen. Gleichmaßen werde über die Einführung einer S32 nachgedacht, um die S3 zu entlasten. Auch hier gebe es noch erheblichen Planungs- und Abstimmungsbedarf mit Schleswig-Holstein und auch in Hinblick auf die S21, die noch weiter verhandelt und auf den Weg gebracht werden müssten.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung rechneten mit einer Inbetriebnahme der erweiterten Streckenführung der S21 bis zum Jahr 2020. Die eröffne auch die Sicherheit, die Finanzierung nach dem GVFG als einen Weg der Finanzierung bis 2020 sicherzustellen. Für Schleswig-Holstein seien dabei

die durchgehende Zweigleisigkeit auf der gesamten Strecke und somit auch der Lückenschluss zwischen Quickborn und Tanneneck von erheblicher Bedeutung.

Die hamburgischen CDU-Abgeordneten bezogen sich auf eine Schriftliche Kleine Anfrage an den Senat vom Januar 2014 (Drs. 20/10363). Hier sei gefragt worden, inwieweit sich der Senat mit dem Gutachten im Entwurfsstadium beschäftigt habe, ob es Gespräche mit Schleswig-Holstein gegeben habe, welche der drei Varianten aus Hamburger Sicht eine Präferenz hätte und wann der Senat dieses im Fachausschuss vorstellen wolle, um die Legislative in diesen Entscheidungsprozess einzubinden. Die Anfrage sei nicht den rechtlichen Vorgaben entsprechend beantwortet worden und sei der Präsidentin der Hamburgischen Bürgerschaft im Rahmen einer Beschwerde vorgelegt worden. Da eine weitere Anfrage gestellt worden sei, wollten sie den Senatsvertretern jetzt die Gelegenheit geben, sich zu diesen Fragen im Ausschuss zu äußern, ähnlich wie es der Minister aus Schleswig-Holstein getan habe.

Die Senatsvertreter berichteten, dass hierzu eine weitere Schriftliche Kleine Anfrage des CDU-Abgeordneten gerade beantwortet worden sei (Drs. 20/10553). Der Lenkungskreis zur S21 habe im Übrigen mittlerweile achtmal getagt; die Vorstellung im zuständigen schleswig-holsteinischen Fachausschuss könne – nach ihrer Kenntnis – lediglich einen Zwischenstand wiedergegeben haben. Folgende Varianten seien untersucht worden:

1. Ein kompletter Verschwenk der Linie S21 von Eidelstedt nach Quickborn in Richtung Norden mit voraussichtlichen Investitionskosten in Höhe von 50 Millionen Euro.
2. Eine Aufteilung der Strecken der S21 in Eidelstedt („Flügelung“) in Richtung Elbgaustraße/Quickborn im 10-Minuten-Takt und Richtung Kaltenkirchen im 20-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit.
3. Die Herstellung einer durchgehenden Zweigleisigkeit in Verknüpfung mit der S-Bahn Eidelstedt, die auch sukzessive erfolgen könnte, oder
4. die Herstellung einer unterbrochenen Zweigleisigkeit.

Unter betrieblichen Aspekten sei die durchgehende Zweigleisigkeit die beste Lösung, betonten die Senatsvertreter, weil sie für die höchste Betriebsstabilität sorgen würde.

Die Frage der Finanzierung sei noch nicht geklärt. Ebenso würde noch erarbeitet werden, welche betrieblichen Voraussetzungen dargestellt werden müssten, um hier zu einem positiven Nutzen-Kosten-Faktor kommen zu können. Weiter müsse eine Lösung auf Hamburger Seite für die Fahrgäste gefunden werden, die dann zukünftig eine schlechtere Anbindung Richtung Elbgaustraße haben würden. Bis Mitte 2015 würde hier eine Entscheidung vorliegen, denn spätestens dann müsse die Entscheidung für die Bestellung der entsprechenden S-Bahn-Fahrzeuge erfolgen. Der Senat werde die bürgerschaftlichen Gremien entsprechend rechtzeitig informieren und einbinden.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung äußerten die Hoffnung, dass der formale Abschluss der standardisierten Bewertung für eine Variante möglichst bald gemeinsam festgelegt werden könne, um im weiteren Verfahren Planungsaufträge für das weitere Verfahren zu erteilen, analog zu dem Verfahren bei der S4.

Der Vorsitzende fragte, wann ein Stand erreicht sein werde, der eine erneute Beratung im Verkehrsausschuss rechtfertige.

Die Senatsvertreter antworteten, sie könnten keinen exakten Zeitpunkt nennen, solange sie keine Antwort hätten auf die Frage, wie der Betrieb in Hamburg so günstig organisiert werden könne, dass die Betriebskosten für das Projekt noch tragbar seien. Sie hoben hervor, sie seien daran interessiert, zu einer Lösung zu kommen, und regten an, das Thema vor den Sommerferien erneut zu beraten. Unabhängig von der Frage, wie der Betrieb in Hamburg organisiert werden könne, werde selbstverständlich die Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf den Weg gebracht. Außerdem werde ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG gestellt. Die Planungen würden sorgfältig vorangetrieben.

Der Abgeordnete der GRÜNEN erklärte, Hamburg habe generell das Interesse, eine leistungsfähige ÖPNV-Verbindung in einer Region zu bekommen, die bislang mit öffentlichen Verkehrsmitteln wenig erschlossen sei, und auf diese Weise eine Entlastung der Straßen zu erreichen. Besonders interessant sei die Verbesserung der Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel im Hinblick auf die bevorstehenden Baumaßnahmen an der A 7. Von schleswig-holsteinischer Seite sei Interesse an dem Projekt bekundet worden. Der Abgeordnete der GRÜNEN begrüßte, dass auch von hamburgischer Seite nunmehr Aktivitäten aufgenommen worden seien, kritisierte aber die geringe Geschwindigkeit.

Der Abgeordnete der GRÜNEN ging auf die Ausführungen von Frau Herbort ein, denen zufolge bis Mitte des Jahres 2015 eine Entscheidung fallen müsse. Er fragte, innerhalb welchen Zeitraums eine Realisierung möglich sei und wann eine Lieferung der Fahrzeuge möglich sein werde. Der Betreiber sei bisher nicht die DB. Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob sich beide Bundesländer darüber einig seien, dass die Strecke künftig von der DB betrieben werde. Außerdem bat er um Auskunft, bis zu welchem Zeitpunkt ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG gestellt werden müsse, um das Projekt darüber finanzieren zu können.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung legten dar, es bestehe ein gemeinsames Interesse beider Bundesländer an dem Projekt. Es gebe im Bereich der öffentlichen Verkehrsfinanzierung zwei unterschiedliche Finanzierungsbausteine, nämlich die Investitionen und den Betrieb. Bei den Investitionen bestehe Einigkeit darüber, dass die Länder bis zur Phase 4 gingen, die Kosten bewerteten und dann prüften, inwieweit sie Unterstützung Dritter erhielten. Beim Betrieb habe Schleswig-Holstein dieselben Probleme wie Hamburg. Es sei nicht bekannt, wie die Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 ausgestattet sein werden. Davon sei abhängig, ob das Land mehr Verkehre im Hamburger Umland werde finanzieren können, beziehungsweise ob es notwendig sei, die Leistungen an anderer Stelle zu vermindern. Diese Themen begleiteten die Ausschüsse in beiden Bundesländern. Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung kündigten an, den schleswig-holsteinischen Ausschuss zu informieren, sobald sie Klarheit hätten. Sie gingen davon aus, dass dies auch in Hamburg der Fall sein werde.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung teilten mit, die Finanzierung nach dem GVFG sei kein Thema des Antragszeitpunkts, sondern der Abarbeitung. Die Mittel stünden bis zum Jahr 2019 bereit. Alle Maßnahmen, die bis 2019 realisiert würden, seien finanziert. Ab 2020 stünden keine Mittel mehr zur Verfügung unabhängig davon, ob ein Antrag gestellt werde. Darum sei es erforderlich, schnell zu handeln. Außerdem sei mit der S-Bahn ein Verkehrsvertrag geschlossen worden, der die Option S21 beinhalte. In diesem Zusammenhang stehe die Frage der Lieferung der Fahrzeuge.

Die Senatsvertreter gingen auf die Frage ein, welches Unternehmen die betrieblichen Leistungen erbringen werde. Diese sei bereits in früheren Sitzungen des Verkehrsausschusses und des Haushaltsausschusses ausführlich beraten worden. Aus betrieblichen Gründen werde es nicht möglich sein, die Strecke nach Kaltenkirchen von einem anderen Unternehmen als der S-Bahn Hamburg GmbH übernehmen zu lassen. Dies sei auch nicht angestrebt. Anders stelle sich die Situation bei der S4 dar. Hier bestehe die Möglichkeit, die Leistungen auszuschreiben. Die Option sei ausdrücklich in dem Vertrag mit der S-Bahn Hamburg GmbH geregelt worden.

Auf die Frage nach der Lieferung der Fahrzeuge eingehend führte Frau Herbort aus, die DB AG habe die Fahrzeuge nach Zuschlag der Strecke im Netz Mitte rechtzeitig innerhalb der Bindefrist bestellt, jedoch vor einigen Monaten vom Hersteller die Nachricht erhalten, er sei nicht in der Lage, die Fahrzeuge rechtzeitig zu liefern. Die DB AG werde trotzdem den Fahrplan und die zugesagten Leistungen mit gebrauchten Fahrzeugen einhalten. Aus Sicht der DB AG sei Mitte 2015 ein guter Zeitpunkt, um zu wissen, was für Fahrzeuge für die S21 zu bestellen seien, damit sie entsprechend der Entscheidung auf der Strecke eingesetzt werden könnten. Vorausgesetzt, die Entscheidung würde gefällt und die DB AG würde die Fahrzeugbestellung auslösen, wäre üblicherweise eine Inbetriebnahme im Jahr 2020 möglich.

Die Senatsvertreter führten aus, der Antrag auf Förderung nach dem GVFG müsse bis zum Sommer 2014 gestellt werden. Danach würde die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, die etwa ein Jahr in Anspruch nehmen werde, erfolgen. Das anschließende Planfeststellungsverfahren werde voraussichtlich etwa zweieinhalb Jahre dauern. Die Dauer der dann folgenden Bauphase werde auf zweieinhalb Jahre geschätzt. Somit sei der Betrieb ab 2010 möglich, sofern nichts Unvorhergesehenes geschehe. Es sei zwar wünschenswert, wenn durch die S-Bahn eine Entlastung für die A 7 im Zusammenhang mit den Maßnahmen Bordesholm, Stellingen und Langenfelder Brücke erfolgen könne, dies sei jedoch wenig realistisch.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete verdeutlichte, die S21 sei für Schleswig-Holstein ein wichtiges Projekt, über das im Landtag und im Ausschuss in den vergangenen Jahren regelmäßig beraten worden sei. Bei der standardisierten Bewertung seien den schleswig-holsteinischen Gremien nur Probe-Eckdaten vorgelegt worden. Der Abschlussbericht solle dem Landtag in der fünften Kalenderwoche zugeleitet werden. Der FDP-Fraktion im schleswig-holsteinischen Landtag falle es schwer, sich für eine Variante zu entscheiden, solange sie den Abschlussbericht nicht kenne. Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete fragte die Senatsvertreter, ob ihre Ausführungen so zu verstehen seien, dass sie beabsichtigten, sich bis Juli 2014 mit der schleswig-holsteinischen Landesregierung auf eine Variante zu verständigen. Anschließend solle das Verfahren aufgenommen werden.

Die Senatsvertreter erwiderten, es bestehe eine grundsätzliche Einigkeit zwischen Senat und Landesregierung. Es seien jedoch bezüglich der betrieblichen Seite sowie der Förderung nach dem GVFG noch Fragen offen. Es würden offene Gespräche geführt mit dem Ziel, bis zur Sommerpause 2014 zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen. Hamburgs Interesse an dem Projekt sei ebenso groß wie das Schleswig-Holsteins. Auf hamburgischem Gebiet seien schwierige Aufgaben zu lösen.

Die hamburgischen SPD-Abgeordneten sagten, sie könnten nicht nachvollziehen, aus welchem Grund in dieser Beratung negative Fragen gestellt worden seien. Denn in dieser Wahlperiode sei das Projekt in Hamburg maßgeblich vorangetrieben worden. Die SPD-Fraktion habe bereits im Jahr 2010 den Antrag aus der Drs. 19/7254 „Pendlers auf die Schiene bringen – S-Bahn nach Kaltenkirchen“ gestellt, der aber der Diskontinuität anheimgefallen sei. Zu dieser Zeit habe sich die GAL-Fraktion nicht mit dem Thema befasst. Darum sei die Fragestellung in dieser Beratung nicht nachzuvollziehen. Die SPD-Fraktion habe das Thema in der 20. Wahlperiode wieder aufgenommen. Der Senat habe es gemeinsam mit der schleswig-holsteinischen Landesregierung sehr weit vorangetrieben. Es gebe klare Fristen. In Hamburg habe man aus der Elbphilharmonie gelernt. Es sei erforderlich, dass dem Verkehrsausschuss belastbare Zahlen vorgelegt würden.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten bedankten sich bei den Senatsvertretern und den Vertreterinnen und Vertretern der schleswig-holsteinischen Landesregierung dafür, dass sie das Thema konkret und zügig behandelten. Sie beurteilten positiv, dass den Ministerien keine engen Grenzen hinsichtlich der Information des Parlaments gesetzt würden. Bei weiter gehendem Bedarf stünden den Abgeordneten Möglichkeiten zur Verfügung, sich zu informieren. Die CDU-Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags fragten, ob die terminliche Planung hinsichtlich der Fahrzeugbeschaffung Reserven vorsehe. Die Tatsache, dass für die nachträgliche Elektrifizierung einer bereits zweigleisig ausgebauten Trasse erneut ein Planfeststellungsverfahren mit einer Dauer von zweieinhalb Jahren erforderlich sei, lasse Schlüsse auf das Planungsrecht am Wirtschaftsstandort Deutschland zu. Die CDU-Abgeordneten des schleswig-holsteinischen Landtags betonten, sie könnten die Notwendigkeit eines solchen Verfahrens nicht nachvollziehen.

Die Senatsvertreter erklärten, die Frist, die im Jahr 2015 ende, sei die Frist, in der Hamburg eine Option zur Umbestellung von Einsystem-Fahrzeugen in Zweisystem-Fahrzeuge ausüben müsse, damit die Fertigung der entsprechenden Fahrzeuge sichergestellt sei. Hiermit werde die Bestellung noch nicht ausgelöst. Hamburg müsse zunächst die ältesten S-Bahn-Fahrzeuge auswechseln. Es handle sich um die Fahrzeuge, die aktuell auf der Strecke nach Bergedorf verkehrten. Zusätzliche Verkehre könnten erst bedient werden, wenn die Altbestände abgearbeitet seien. Im Übrigen sei

bei der Strecke der S21 nicht nur eine vorhandene Strecke um eine Stromschiene zu ergänzen. Vielmehr seien die bislang eingleisigen Strecken in den Bereichen Eidelstedt und Tanneneck zweigleisig auszubauen. Daher sei ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten erkundigten sich, ob es denkbar sei, dass die Strecke bereits 2019 fertiggestellt werden könne, aber keine Fahrzeuge zur Verfügung stünden und der Verkehr darum nicht aufgenommen werden könne.

Die Senatsvertreter verdeutlichten, Hamburg habe aufgrund des S-Bahn-Vertrags die Verpflichtung, die ältesten Züge, die bereits jenseits ihrer Altersgrenze seien, auszutauschen. Dies habe Priorität, weil nicht zugunsten neuer Linien bestehende eingestellt werden könnten. Wenn die alten Fahrzeuge ausgetauscht seien, könnten auch Fahrzeuge für neue Linien zur Verfügung gestellt werden. Die Zugbeschaffung lasse sich nicht beschleunigen. Sie sei von der Bahnindustrie abhängig. Hamburg habe bereits alle Möglichkeiten in Bezug auf die Lieferfristen ausgenutzt.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung äußerten die Vermutung, dass die Strecke schon vor 2020 fertiggestellt werden könne. Es sei aber zu bedenken, dass sie in einem hochverdichteten Raum gebaut werde. Darum müsse mit Einsprüchen von Bürgerinnen und Bürgern gerechnet werden. Sollte die Strecke schon 2019 fertiggestellt sein, könne auch mit den vorhandenen Fahrzeugen der Verkehr beschleunigt werden.

Der schleswig-holsteinische Abgeordnete von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßte die Äußerungen der Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung. Er äußerte die Hoffnung, dass ein Verkehr mit den vorhandenen Fahrzeugen bis zum Hamburger Hauptbahnhof möglich sein werde, und rief dazu auf, gemeinsam an der Lösung der Probleme zu arbeiten.

Der schleswig-holsteinische Abgeordnete der PIRATEN äußerte sich erfreut darüber, von hamburgischer Seite ein grundsätzliches Bekenntnis zu dem Projekt zu hören. Er bewertete es positiv, dass das Problem als lösbar eingeschätzt werde und dass das Bestreben bestehe, den Betrieb bis 2020 aufzunehmen. Da über den zeitlichen Horizont Einigkeit herrsche, schlage er vor, dieses Ziel auch so in die gemeinsame Erklärung aufzunehmen.

A 7

Die Senatsvertreter berichteten zur A 7, dass es sich hierbei um eine der größten Nord-Süd-Tangenten mit um die 160.000 erwarteten Fahrzeugen pro Tag handle, die mitten durch eine Stadt führe und nunmehr von sechs Spuren auf acht Spuren ausgebaut werden solle, was eine enorme Herausforderung sei. Vor dem Hintergrund der Schwierigkeit dieses Projektes könne festgehalten werden, dass in den letzten drei Jahren nördlich des Elbtunnels beachtliche Schritte in der Planung, im Rechtsverfahren und in den Bauvorbereitungen erreicht worden seien. Hinsichtlich der zwei wichtigen baulichen Bereiche Stellingen und Schnelsen seien Baurechts- und Vergabeverfahren durchgeführt sowie Finanzierungen sichergestellt worden. In diesem Jahr werde sichtbar mit den Arbeiten auf der A 7 begonnen. Der Zuschlag für das ÖPP-Projekt in diesem Verfügbarkeitsmodell werde für Mai 2014 erwartet, sodass der Autobahnabschnitt südlich des Niendorfer Geheges zum Autobahndreieck Bordesholm hin entsprechend auf den Weg gebracht werden könne. Die Arbeiten hierzu würden bereits im Herbst beginnen, was vor dem Hintergrund der schwierigen Ausgangskonstellationen als enormer Fortschritt gewertet werden könne. Im Abschnitt Stellingen sei geplant, im März 2014 mit der Erneuerung der Langenfelder Brücke zu beginnen, die eine umfassende Baumaßnahme sei und sowohl in der technischen Planung als auch in der Umsetzung ein sehr kompliziertes Verfahren darstelle. Ziel dabei sei, den Verkehr aufrechtzuerhalten und nur minimal zu stören. Hierfür habe man vom Bund 80 Millionen Euro erhalten.

Die Senatsvertreter fuhren fort, die wesentlichen Punkte aller Vorhaben seien die Zeiträume der Bautätigkeiten und die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der A 7. In Zusammenarbeit mit der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) sei ein detailliertes und umfassendes Verkehrsleit- und Informationskonzept

für diesen Korridor A 7 in der Gesamtheit entwickelt worden. Sie hätten sehr erfahrene Verkehrsplaner einbezogen und Simulationen durchgeführt, um eine Strategie für die zukünftige Verkehrslenkung zu erarbeiten. Die Baustellenkoordination sei demnach besonders wichtig. Durch ein entsprechendes Kommunikations- und Informationsvorgehen wolle man ein noch nie dagewesenes Baustellenmanagement realisieren, um die bedingten Einschränkungen, die nicht zu verhindern seien, auf ein Minimum zu beschränken. Aufgrund des technischen Vorgehens und der beachtlichen Koordinationsaufgabe sei zudem ein nicht unerheblicher personeller Aufwand vonnöten. Es sei vorgesehen, einen gemeinsamen Verkehrskordinator zu berufen, der alle relevanten Stellen entsprechend koordinieren solle. Dabei müsse die gesamte Metropolregion Hamburg mit ihren überregionalen Anbindungen miteinbezogen werden. Hierzu gehöre auch der Güterverkehr.

Die Senatsvertreter verdeutlichten, mit den straßenbaulichen Maßnahmen und den Lärmschutzmaßnahmen sowie dem weiteren stadtplanerischen Hintergrund, der hier gesehen werde, die Zukunft mitzugestalten, aber der Ausbau der A 7 stelle sowohl für Hamburg als auch für Schleswig-Holstein eine enorme Aufgabe dar.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung ergänzten, Schleswig-Holstein sei von einer 60 km langen Baustellenstrecke zwischen dem Bordesholmer Dreieck und der Abfahrt Schnelsen-Nord vom Ausbau betroffen. Ohne Zweifel stelle die Baustellensituation eine Belastung für den Straßenverkehr dar. Insofern sei das dargelegte Baustellenmanagement besonders wichtig. In Schleswig-Holstein werde voraussichtlich Ende 2014 mit den vier Jahre dauernden Bauarbeiten begonnen. Ihnen sei daran gelegen, auch auf die Erfahrungen aus dem sechsspurigen Ausbau der A 1 zwischen Bremen und Hamburg zurückgreifen zu können und die dort gemachten Fehler in die Betrachtung miteinzubeziehen.

Um das Projekt bewerkstelligen zu können, sei insbesondere die Kommunikation und Koordinierung wichtig, hoben die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung hervor. Dabei bedeute Kommunikation die Information auf allen Ebenen. Eine wesentliche Rolle spiele die Kommunikation zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein, die bereits in vielfachen Gremien stattfinde. Hervorzuheben sei die gemeinsame Benennung des Verkehrskordinators. Zudem müsse während der Bauarbeiten ein verbessertes ÖPNV-Angebot vorgelegt werden, welches zudem die Chance biete, mehr Menschen insbesondere vom Schienenverkehr zu überzeugen. Ihnen sei daran gelegen, ein qualitativ hochwertiges Angebot auf der Schiene zu bieten und beispielsweise eine Zugverbindung zwischen Hamburg und Kiel alle 30 Minuten zu ermöglichen und die Strecke Hamburg – Flensburg jede Stunde zu befahren. Hinzu komme erfreulicherweise die verbesserte Kapazität bei der AKN durch neue Fahrzeuge ab 2015, die zur Verbesserung des Angebots im ÖPNV beitragen.

Die hamburgischen CDU-Abgeordneten zeigten sich nicht überzeugt davon, dass die dargelegten Maßnahmen auch umgesetzt würden. Bereits im April 2013 hätten sie gemeinsam mit ihren Kolleginnen und Kollegen aus Schleswig-Holstein in den Gemeinden an der A 7 eine parlamentarische Initiative durchgeführt und in die Bürgerschaft eingebracht. Zudem hätten sie eine gemeinsame Pressekonferenz gegeben, in der vor den Auswirkungen der Baumaßnahmen gewarnt worden sei, wenn nicht rechtzeitig damit begonnen werde, begleitende Maßnahmen zu ergreifen und die anstehenden Bauvorhaben aufeinander abzustimmen. Hierzu habe auch die Einsetzung eines Verkehrskordinators gehört. Dies werde nun vom Senat angekündigt, jedoch seien keine Angaben dazu gemacht worden, wann er seine Arbeit aufnehmen solle und welche konkreten Aufgaben er habe. Insbesondere im Hinblick darauf, dass bereits in vier Monaten mit den ersten Baumaßnahmen auf der A 7 begonnen werde, sei von Interesse, wann der Verkehrskordinator mit seiner Arbeit beginne.

Darüber hinaus berichteten die hamburgischen CDU-Abgeordneten, Kenntnis darüber erhalten zu haben, dass für die beim Wördemanns Weg geplante Ersatzbrücke eine Einbahnstraßenregelung vorgesehen sei. Die Anwohnerinnen und Anwohner befürchteten, dass es durch die dort verkehrenden 12.000 Fahrzeuge zu einer erheblichen Stausituation im Umfeld komme. Sie baten den Senat diesbezüglich um Stellungnahme. Ferner nahmen die CDU-Abgeordneten Bezug auf die Kreuzung Kieler Straße/

Sportplatzring, deren Ausbau bereits für das vergangene Jahr vorgesehen gewesen sei und nun erst dieses Jahr begonnen werde. Diese Baustelle parallel zur Baustelle auf der A 7 zu realisieren, verschärfe die Verkehrssituation immens. Auch hier stelle sich die Frage, ob überhaupt von einer Baustellenkoordination gesprochen werden könne. Vor diesem Hintergrund forderten sie den Senat auf, die angesprochenen Maßnahmen konkret zu erläutern.

Die Senatsvertreter entgegneten, nur mit Schlagworten und gewissen Feststellungen könne man keine Lösungen herbeiführen. Verkehr müsse sehr ernst genommen werden, jedoch müsse man auch tatsächlich versuchen, Verkehr zu verstehen. Aus diesem Grunde hätten sie einleitend versucht, die Gesamtproblematik zu beschreiben. Der Verkehrskordinator sei dabei übrigens nicht an erster Stelle ihrer Gesamtausführungen genannt worden. Zu den kurzfristig anstehenden Maßnahmen verdeutlichten die Senatsvertreter, dass es dort zu überschaubaren Verkehrsbeeinträchtigungen komme, die im Zusammenhang mit dem A7-Ausbau nicht von großer Bedeutung seien. Zudem dürften auch die immer wieder relevanten Kostenfaktoren und Planungsansätze nicht außer Acht gelassen werden. Was sie planerisch und koordinierungsseitig erfassten, liege zu einem erheblichen Teil im Verkehrsverhalten selber. Es träten immer wieder Situationen auf, die sie nicht beeinflussen könnten.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung versicherten, man werde gut vorbereitet in die Maßnahme gehen. Es fänden bereits seit längerer Zeit Koordinierungssitzungen auf der Arbeitsebene statt. Erwähnenswert seien zudem zwei große Informationsveranstaltungen mit allen Beteiligten in Schleswig-Holstein, in denen viele Punkte aufgeklärt worden seien. Sie zeigten sich nicht erfreut über die Einlassung der CDU-Abgeordneten. Stets werde so getan, als stünden Alternativen zur Verfügung. Ihnen seien keine bekannt, außer man verzichte auf den Ausbau der A 7. Dann würde es jedoch weiterhin die Verkehrsprobleme im Nadelöhr Hamburg geben. Sie lehnten es ab, Diskussionen über Staus zu führen. Zuerst werde der A7-Ausbau wegen der häufigen Staus gefordert, und wenn die Forderung umgesetzt werde, werde ein schlechtes Management für die Staus in der Baustelle verantwortlich gemacht. So einfach sollte man es sich nicht machen. Gemeinsam mit Hamburg gelte es, zu überlegen, wie man die vorhersehbaren und unvermeidbaren Belastungen in den Griff kriege.

Die Senatsvertreter ergänzten, Hamburg sollte sich froh über die Finanzierung des Bundes zeigen und nicht hauptsächlich über die Probleme sprechen. Das Verkehrsleit- und Informationskonzept für dieses Management bestehe aus vier Teilen, und zwar

- einer großräumigen Verkehrslenkung und Verkehrsleitung über ein sehr engmaschiges System – Tafeln unter anderem auf der A 1 und der A 7 – von Netzbeeinflussungsanlagen, um insbesondere bei Engpässen Verkehre im Rahmen der Möglichkeiten von der A 7 auf die A 1 zu lenken,
- kleinräumigen Strategien zur Verkehrslenkung wie beispielsweise die schon in der Umsetzung befindliche Maßnahme an dem Knotenpunkt Kieler Straße/Sportplatzring – bereits beschrieben im Rahmen einer Beantwortung auf eine Schriftliche Kleine Anfrage – durch Einrichtung einer zweiten Abbiegespur in Richtung Sportplatzring, um einen Rückstau auf die Autobahn, insbesondere während des Ausbaus der A 7 im Bereich der BAB-Abfahrt Stellingen, zu vermeiden,
- einem umfangreichen Informationskonzept, bestehend nicht nur aus einer App und einer Homepage, sondern 20 verschiedenen Einzelmaßnahmen, und
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung.

Zum Knotenpunkt Kieler Straße/Sportplatzring zeigten sich die Senatsvertreter überzeugt davon, dass die Maßnahme in 2014 abgeschlossen werde, und wiesen insoweit die bei der Jahresschlussveranstaltung 2013 der Versammlung eines ehrbaren Kaufmanns zu Hamburg e.V. seitens des Präses der Handelskammer geäußerte Kritik zurück. Umleitungen über möglichst wenig besiedelte Gebiete und verkehrsarme Strecken sowie Sperrungen von BAB-Abfahrten werde es geben müssen, aber nur

temporär. Sie seien zudem überzeugt, dass sich alle soeben beschriebenen Maßnahmen zusammen mit dem, was die DEGES im konkreten Baustellenmanagement durchführen werde, als ausreichend erwiesen. Ziel sei auf jeden Fall, die Verkehre, die nicht großräumig umgeleitet werden könnten, möglichst vom Stadtgebiet fernzuhalten. Sie gingen im Übrigen nicht davon aus, dass der Wördemanns Weg zu einer großen Ausweich- und Umleitungsstrecke werde. Erfreulicherweise sei mit finanzieller Unterstützung des Bundes erreicht worden, dass die Fahrstreifen auf der A 7 deutlich breiter ausgelegt werden könnten, als es seinerzeit zwischen Hamburg und Bremen auf der A 1 der Fall gewesen sei.

Die hamburgischen CDU-Abgeordneten interessierte, wann der künftige gemeinsame Verkehrskordinator die 20 Einzelmaßnahmen im Ausschuss vorstellen könnte.

Die Senatsvertreter antworteten, sie seien auf Ministerebene zurzeit noch in enger Abstimmung mit der Auswahl der geeigneten Person befasst. Mit einer Einstellung sei innerhalb der nächsten Wochen zu rechnen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung sicherten eine rechtzeitige Information zu.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses schlug vor, an dieser Stelle die Abarbeitung der verabredeten Themen erst einmal zu unterbrechen, um sich auf eine Resolution zu verständigen, die sowohl von den Mitgliedern des Verkehrsausschusses als auch von den Mitgliedern des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages getragen werden könnte.

Der hamburgische FDP-Abgeordnete widersprach diesem Vorschlag, weil sich der im Vorwege der Sitzung vorgelegte Resolutionsentwurf nur auf die Projekte S4 und S21 beziehe und Aussagen zu den anderen Projekten wie A 20 und A 21 vermissen lasse. Es sei wenig sinnvoll, einen Resolutionsentwurf zu diskutieren, wenn nicht vorher alle Themen abgearbeitet seien.

Nach kurzer Diskussion über das weitere Vorgehen, fuhren die Anwesenden in der Beratung der Sachthemen fort.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bedankten sich für die umfassende Darstellung der Maßnahmen im Hinblick auf den Ausbau der A 7. Sie wollten aber noch einmal die Aussage der Senatsvertreter aufgreifen, Park-and-ride trage nichts dazu bei, um die Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, und diese zur Diskussion stellen. Ihre Fraktion halte Park-and-ride für einen weiteren Baustein für das Mobilitätsmanagement im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 7, denn zumindest während dieser Phase sollten Autofahrerinnen und Autofahrer schon ab Bad Bramstedt über Alternativen zur A 7 nachdenken, um rechtzeitig – auch zu Geschäftssterminen – nach Hamburg zu kommen. Deshalb sähen sie im Park-and-ride-Management ein Projekt, an dem Hamburg und Schleswig-Holstein gleichermaßen ein Interesse haben sollten. Darüber hinaus sollten Menschen auch vor dem Hintergrund der Werterhaltung und des Klimaschutzgedankens zum Umstieg auf den ÖPNV motiviert werden, denn sie glaubten, die Menschen seien inzwischen durchaus bereit, sich mit Fragen in Bezug auf CO₂-Verbrauch und den ökologischen Fußabdruck auseinanderzusetzen.

Die hamburgischen SPD-Abgeordneten brachten gegenüber den Vertreterinnen und Vertretern des Landes Schleswig-Holstein ihr Bedauern über die langen und inhaltlich wenig gehaltvollen Ausführungen der hamburgischen CDU-Abgeordneten zum Ausdruck, die wie üblich nur Wiederholungen von Falschaussagen und niemals Lösungsansätze enthielten. Insoweit seien sie dankbar für das entsprechende Statement der Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung dazu und könnten dem nur beipflichten. Sie selbst hätten jahrelang für den Stelling und Altonaer Deckel über die A 7 gekämpft und seien sehr erfreut über die nunmehr anstehende Umsetzung, die sehr gut vorbereitet sei. Sie seien überzeugt, dass die Menschen im Umfeld der Baumaßnahme dem Ausbau der A 7 mit der Perspektive, endlich den Deckel zu bekommen, positiv entgegenblickten. Verhindert werden sollte aus ihrer Sicht aber auf jeden Fall ein Ausweichen von der A 7 über das Hamburger Stadtgebiet.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten bedankten sich für diese klarstellenden Worte, denn bei ihnen sei im Verlauf der Diskussion der Eindruck entstanden, in Hamburg sei der Ausbau der A 7 eher unerwünscht, was sie etwas verwundert habe. Sie würden sich selbst jetzt einer politischen Debatte dazu eher enthalten wollen, um die gemeinsame Zeit dafür zu nutzen, Fragen zu klären, die für beide Ausschüsse gleichermaßen von Bedeutung seien. Dies vorausgeschickt wollten sie ergänzend zu den verbreiterten Fahrstreifen wissen, ob auch für den Hamburger Bereich der A 7 an längere Ausfahrten, als sie üblicherweise bei Baustellen eingerichtet würden, gedacht sei, was in Schleswig-Holstein erwogen werde. Sie fragten zudem, ob an eine Taktverdichtung von U- und S-Bahn sowie AKN gedacht sei, womit spontan bei der Teilsperrung der A 7 im November 2013, nachdem der Tunnelbohrer bei Sielbauarbeiten steckengeblieben sei, reagiert worden sei.

Der hamburgische FDP-Abgeordnete empfahl den hamburgischen SPD-Abgeordneten, mit ihrem Lob und ihrer Zuversicht zu warten, bis mit der Maßnahme auch tatsächlich begonnen worden sei. Losgelöst von dieser Vorbemerkung könne er aber für seine Fraktion erklären, dass sie sowohl für den Ausbau der A 7 als auch für den Deckel sei. Sie seien sich bewusst, dass es bei beiden Baumaßnahmen Probleme geben werde, aber bereit, diese Projekte mitzutragen, weil sie notwendig seien. Im Übrigen baten sie, mit der seitens des Präses der Handelskammer bei der Jahresschlussveranstaltung 2013 der Versammlung eines ehrbaren Kaufmanns zu Hamburg e.V. geäußerten Kritik respektvoller umzugehen. Der Präses habe zu Recht festgestellt, dass bei diesem Projekt Managerqualitäten gefragt seien. Kritik sei nicht immer so zu verstehen, dass ein gesamtes Projekt infrage gestellt werde, sie solle nur dazu beitragen, unvermeidliche Belastungen so gering wie möglich zu halten, und diesbezüglich seien in den letzten zwei Jahren schlechte Erfahrungen gemacht worden. Er fragte dann,

- ob es während der Bauphase auf infrage kommenden Ausweichstrecken laufend Verkehrszählungen geben werde und
- ob im Falle einer Zunahme der Verkehre die Bereitschaft bestünde, innerstädtische Baustellen sofort abzubauen, um zusätzliche Behinderungen zu beseitigen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE warf ein, sie würde sich etwas mehr Ehrlichkeit bei dieser Debatte wünschen, vor allen von denjenigen, die sich den Ausbau der Autobahn gewünscht hätten und jetzt so täten, als käme es völlig unverhofft, dass im Zuge dessen auch mehr Verkehr zu bewältigen sei. Sie glaube, dass die Vertreterinnen und Vertreter beider Regierungen nach bestem Wissen und Gewissen daran arbeiteten, den Verkehr erträglich zu gestalten, sei aber in Bezug auf ein Gelingen sehr pessimistisch. Außerdem sei die Diskussion über eine Verlagerung der Verkehre auf Busse und Bahnen zum jetzigen Zeitpunkt viel zu spät. Hierzu hätte die Diskussion vor zehn bis 15 Jahren geführt werden müssen. Sie hoffe aber, dass Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV, die jetzt ergriffen würden, nachhaltig unterstützt und zu einem dauerhaft weiteren Ausbau des ÖPNV führen würden.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erwähnten anschließend das schleswig-holsteinische Management im Zusammenhang mit der überraschenden Vollsperrung der Rader Hochbrücke für den Schwerverkehr und lobten dies unter Darstellung einzelner Maßnahmen.

Die Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung führten aus, Autofahrerinnen und Autofahrer auf Park-and-ride umzustellen hielten sie für illusorisch, da die dafür benötigten Parkflächen in den betrachteten Zeiträumen – ausgenommen in Pinneberg – nicht nennenswert erweitert werden könnten. Dafür fehle es an Flächen, obwohl dafür Förderinstrumente bereitstünden. Sie gingen aber davon aus, dass die AKN-Nahverkehrsanschlüsse zunehmend von den dort lebenden Menschen genutzt würden. Deshalb werde mit dem Einsatz der neuen Wagen die Kapazität der AKN um 30 bis 40 Prozent angehoben, um den zu erwartenden Fahrgastzuwachs zu bedienen.

Die Senatsvertreter verwiesen auf die im Verkehrsausschuss Anhörung zur Thematik Park-and-ride, die durchgeführt worden sei, um entsprechende Entwicklungen für Hamburg und die angrenzenden Bundesländer vorzubereiten. Die im innerstädtischen

Hamburger Raum vorhandenen Park-and-ride-Plätze wollten sie nach außen verlagern und an der A 7 oder der A 1 entsprechende Umsteigemöglichkeiten für die Autofahrer schaffen. Sie gingen davon aus, dass Mobilitätsangebote attraktiv zu gestalten seien, um den veränderten Mobilitätsbedürfnissen und Nachhaltigkeitsgeboten in der heutigen Gesellschaft Rechnung zu tragen.

Die Senatsvertreter führten aufgrund von Fragen nach den Maßnahmen zu den Spurbreiten und Abfahrten aus, die Baustellen würden länger als die Mindestlängen nach den Baustellenrichtlinien sein, die Abfahrten und Verzögerungstreifen aber kürzer sein als bisher. Die Höchstgeschwindigkeit werde 60 Kilometer pro Stunde betragen und im Regelfall werde es einen verstetigten Betrieb auf den Bauabschnitten geben. In kritischen Bauphasen werde es – wenn auch selten – Vollsperrungen über ein bis zwei Tage geben, zum Teil müssten Auf- und Abfahrten gesperrt werden. Daraus ergäben sich höhere Belastungen für die benachbarten Straßennetze, allerdings stellten diese Situationen eher Ausnahmezustände über zwei bis vier Wochen dar.

Die Senatsvertreter äußerten zu den Fragen nach einem Baustopp im Hamburger Westen und dazu, ob Baustellen aufgrund bestimmter Stauungen geräumt würden, sie würden solche Maßnahmen oder gar ein Bauverbot im Hamburger Stadtgebiet nicht durchführen. Sie gingen vielmehr weiterhin von einem normalen Baugeschehen in Hamburg aus und würden die Baukoordinierung im nachgeordneten Hamburger Netz auch in Zukunft fortführen. Mit Verkehrszählungen unter Zuhilfenahme von Bluetooth Buttons erreichten sie eine enge Detektierung der Verkehrsströme, sodass jederzeit ein genaues Lagebild möglich sei.

Die Senatsvertreter ergänzten, sie würden mit den Verkehrsbeobachtungen und -zählungen in der Lage sein, Baustellen zu korrigieren oder zu verschieben, sodass im Rahmen der Möglichkeiten flexibel reagiert werden könne. Außer Frage stünde für sie jedoch der Ausbau der A 7, den sie jetzt konkret umsetzen wollten, wie sie auch den Um- und Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße vorantrieben.

Sitzungsunterbrechung von 19.47 bis 20.10

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses schlug aufgrund der fortgeschrittenen Zeit und mit Rücksicht auf die Vertreterinnen und Vertreter aus Schleswig-Holstein vor, nunmehr doch in die Diskussion über eine mögliche gemeinsame Erklärung einzutreten und die noch nicht abgearbeiteten inhaltlichen Themen im Anschluss weiterzuberaten.

Gegen diesen Vorschlag erhob sich kein Widerspruch.

Diskussion über eine gemeinsame Resolution beider Ausschüsse

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses verwies auf den allen Abgeordneten im Vorfeld zur Sitzung verteilten Entwurf eines Positionspapieres mit folgendem Wortlaut:

„Abgeordnete aus Hamburg und Schleswig-Holstein betonen die Bedeutung von S4 und S21 für beide Länder

Die Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags und des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft bekräftigen, dass der Ausbau von S4 und S21 zur Verkehrsplanung Schleswig-Holstein – Hamburg gehört.

Mehr als 300.000 Menschen pendeln regelmäßig nach Hamburg ein. Umgekehrt fahren etwa 100.000 Hamburgerinnen und Hamburger regelmäßig zu ihrer Arbeitsstätte aus Hamburg heraus. Dem Achsenkonzept der schleswig-holsteinischen Landesregierung zufolge werden alleine auf den drei Achsen von Itzehoe, Bad Oldesloe und Kaltenkirchen nach Hamburg täglich circa 300.000 Personenfahrten gezählt, wovon der größte Teil mit dem Auto fährt.

Die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg sowie die Deutsche Bahn AG wollen mit der S4 eine S-Bahn-Linie von Bad Oldesloe nach Hamburg schaffen, die den Knoten Hamburg entlasten soll. Ebenso wie der Ausbau der S4 gehört auch eine elektrifizierte und modern ausgebaute S21 zu den Projekten, die Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam auf den Weg bringen wollen.

Die Ausschüsse bekräftigen die Notwendigkeit des zügigen S4-Ausbaus, um Hamburg und Stormarn verkehrlich enger zu verbinden. Das Nahverkehrsangebot wird verbessert durch neue Halte und höhere Kapazitäten. Der Öffentliche Personennahverkehr wird damit vor allem für Pendlerinnen und Pendler noch attraktiver, der Straßenverkehr wird weiter entlastet.

Die Ausschüsse begrüßen, dass es mit Unterstützung der EU aus TEN-T Mitteln möglich ist, eine genehmigungsfähige Planung bis Ende 2015 zusammen mit der DB AG zu erarbeiten. Damit wird der überregionale Charakter des Projektes unterstrichen.

In gemeinsamen Planungen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg können gemeinsame Initiativen im Bund zur Finanzierung des Gesamtprojektes nach 2015 entwickelt werden.“

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses erläuterte, dass die Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft keine Beschlussfassung zulasse, da der Verkehrsausschuss keine überwiesene Drucksache, sondern über eine Selbstbefassung berate. Deshalb würde der Text einer Erklärung zwar Eingang in den Beratungsinhalt des Berichts finden, aber nicht in der Empfehlung an die Bürgerschaft aufgenommen werden.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten zeigten sich irritiert darüber, dass ihnen um 16.45 Uhr dieser Entwurf einer Resolution vorgelegt worden sei, obwohl zu dem Zeitpunkt noch überhaupt kein Austausch der beiden Ausschüsse stattgefunden habe. Die Resolution enthalte zwar nichts Falsches, allerdings nur Projekte, die den ÖPNV betreffen, und lasse Aussagen beispielsweise zur A 20, A 7, A 21 sowie zum Nord-Ostsee-Kanal vermissen, sodass sie den Resolutionsentwurf in der vorliegenden Form für nicht abstimmungsreif erachteten.

Der hamburgische FDP-Abgeordnete rief in Erinnerung, welches Ziel mit dieser Resolution verfolgt werden solle. Es gehe darum, den Norden durch ein geschlossenes Auftreten gegenüber dem Süden zu stärken, und ein solches Vorgehen begrüße er ausdrücklich. Mit seiner Vorstellung von Gemeinsamkeit decke es sich aber nicht, wenn die jeweils knappen Mehrheitsfraktionen den Ausschüssen Vorgaben machten. Auch ihn habe das Papier erst um 13.09 Uhr per Mail erreicht. Die inhaltliche Kritik teile er mit den schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten und den von den hamburgischen CDU-Abgeordneten erarbeiteten Alternativvorschlag könne er mittragen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE kritisierte ebenfalls das späte Vorlegen des Positionspapiers, vor allem weil die gemeinsame Sitzung seit zwei bis drei Monaten bekannt sei. Ungeachtet dessen sei aber klar, es werde über die Themen S4 und S21 hinaus keine gemeinsamen Positionen geben. Es wäre völlig absurd, zu glauben, dass es hinsichtlich von Autobahnprojekten zu einer Gemeinsamkeit kommen werde. Sie selbst könnte aber auch den vorliegenden Entwurf nur dann mittragen, wenn der fünfte Absatz, in dem es um die Unterstützung aus TEN-T-Mitteln gehe, herausgenommen werde.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten zeigten sich verwundert über die Reaktionen der schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten und des hamburgischen FDP-Abgeordneten, zumal es ihnen unbenommen gewesen sei, selbst einen Resolutionsentwurf vorzulegen. Sie selbst hätten den Versuch gestartet und sähen in dem Entwurf eine Konsensfähigkeit, zumindest könnten sie nichts erkennen, was bei CDU oder FDP auf Ablehnung stoßen könnte. Die S4 und die S21 seien nun einmal die wesentlichen Schienenprojekte, die Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam auf den Weg bringen wollten. Die Elektrifizierung der Marschbahn oder Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Nord-Ostsee-Kanal beispielsweise seien primär schleswig-holsteinische Projekte.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten wiesen zurück, sie würden in dem von den jeweiligen Regierungsfractionen vorgelegten Resolutionsentwurf etwas als falsch erachten. Sie würden nur deren Unvollständigkeit bemängeln.

Die hamburgischen CDU-Abgeordneten erinnerten noch einmal vehement daran, dass das Thema „Gemeinsame Verkehrsprojekte der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg“ laute. Dazu gehöre nicht nur der Schienenverkehr, sondern – und das zeige der Verlauf der Diskussion – beispielsweise auch der Ausbau der A 7 und die dringend benötigte Fertigstellung der A 20, die Schleswig-Holstein dankenswerterweise für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet habe. Die Resolution auf die zwei Projekte zu beschränken, die die Zustimmung aller Fraktionen fänden, bedeute nur, sich auf den kleinsten gemeinsamen Nenner zu verständigen. Es gehe dann aber nicht mehr darum, die Themen zu benennen, die für beide Bundesländer von einer größeren Bedeutung seien. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, schlugen sie folgende Fassung einer Resolution vor.

„Abgeordnete aus Hamburg und Schleswig-Holstein betonen die Bedeutung **gemeinsamer Verkehrsinfrastrukturplanung**

Die Abgeordneten des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags und des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft bekräftigen, dass **die gemeinsame Verkehrsplanung von großer Bedeutung für beide Bundesländer ist.**

Mehr als 300.000 Menschen pendeln regelmäßig nach Hamburg ein. Umgekehrt fahren etwa 100.000 Hamburgerinnen und Hamburger regelmäßig zu ihrer Arbeitsstätte aus Hamburg heraus. Dem Achsenkonzept der schleswig-holsteinischen Landesregierung zufolge werden alleine auf den drei Achsen von Itzehoe, Bad Oldesloe und Kaltenkirchen nach Hamburg täglich circa 300.000 Personenfahrten gezählt, wovon der größte Teil mit dem Auto fährt.

Die Abgeordneten beider Bundesländer begrüßen die Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan, insbesondere zur Fertigstellung der A 20 als westliche Elbquerung, sowie die beabsichtigten Maßnahmen zur A 21 und zur Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals.

Die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg sowie die Deutsche Bahn AG wollen mit der S4 eine S-Bahn-Linie von Bad Oldesloe nach Hamburg schaffen, die den Knoten Hamburg entlasten soll. Ebenso wie der Ausbau der S4 gehört auch eine elektrifizierte und modern ausgebaute S21 zu den Projekten, die Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam auf den Weg bringen wollen.

Die Ausschüsse bekräftigen die Notwendigkeit des zügigen S4-Ausbaus, um Hamburg und Stormarn verkehrlich enger zu verbinden. Das Nahverkehrsangebot wird verbessert durch neue Halte und höhere Kapazitäten. Der Öffentliche Personennahverkehr wird damit vor allem für Pendlerinnen und Pendler noch attraktiver, der Straßenverkehr wird weiter entlastet.

Die Ausschüsse begrüßen, dass es mit Unterstützung der EU aus TEN-T Mitteln möglich ist, eine genehmigungsfähige Planung bis Ende 2015 zusammen mit der DB AG zu erarbeiten. Damit wird der überregionale Charakter des Projektes unterstrichen.

In gemeinsamen Planungen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg können gemeinsame Initiativen im Bund zur Finanzierung des Gesamtprojektes nach 2015 entwickelt werden.“

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete schloss sich den Meinungsäußerungen der CDU- und des hamburgischen FDP-Abgeordneten an. Er schlug vor, die geäußerten Auffassungen und beide Resolutionsentwürfe in diesen Bericht aufzunehmen und beides nebeneinander stehen zu lassen.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten betonten, die Nichtaufnahme der A 21 in ihren Resolutionsentwurf bedeute keineswegs, dass sie dieses Projekt ablehnten, die Ausschüsse hätten darüber aber noch nicht gemeinsam diskutiert. Dies könnte möglicherweise in einer weiteren zeitgleich stattfindenden Sitzung geschehen. Der Schwerpunkt bei der heutigen Beratung habe – insbesondere auch wegen der Anwesenheit von Frau Herbort von der DB AG – bei den Schienenprojekten gelegen. Sie plädierten noch einmal an alle, diesem Resolutionsentwurf zu den beiden unstrittigen Projekten zuzustimmen.

Der Abgeordnete der PIRATEN bedauerte diesen intensiven Streit über die Formulierung des Resolutionsentwurfes. Vielleicht wäre es tatsächlich hilfreicher gewesen, wenn der Vorschlag allen Fraktionen zeitiger zugeleitet worden wäre. Er könne den vorgelegten Entwurf, weil er nichts Falsches enthalte, dennoch mittragen und würde sich freuen, wenn die anderen Fraktionen es ihm gleich täten. In den dritten Absatz würde er allerdings noch folgende Ergänzung aufnehmen wollen:

„Ziel ist es, die verlängerte S-Bahn-Linie S21 Aumühle–Kaltenkirchen im Rahmen der technischen Möglichkeiten bis 2020 in Betrieb zu nehmen.“

An dem fünften Absatz würde er im Gegensatz zur Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, insbesondere wegen der darin implizierten zeitlichen Perspektive, festhalten wollen. Den von den CDU-Abgeordneten vorgeschlagenen Ergänzungen könne er zustimmen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE schlug daraufhin vor, sich auf den Resolutionsvorschlag in der ursprünglichen Fassung mit der vom Abgeordneten der PIRATEN vorgeschlagenen Ergänzung und der Streichung folgenden Halbsatzes aus Absatz 5 „...dass es mit Unterstützung der EU aus TEN-T Mitteln möglich ist...“ zu verständigen. Die Ergänzungsvorschläge der CDU-Abgeordneten sollten als Teil B alternativ zur Abstimmung gestellt werden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bezeichnete den vorgelegten Vorschlag für eine Resolution als unterstützungswürdig. Die Vorhaben S4 und S21 seien bislang einstimmig getragen worden und dies sollte aus seiner Sicht so fortgeführt und nicht mit der Bedingung, es seien parallel auch Autobahnprojekte zu bewegen, verknüpft werden.

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses stellte für die weitere Zusammenarbeit fest, dass er den Dissens nicht zwischen den beiden Ländern sehe, sondern – wie üblich – unter den Fraktionen. Auch wenn kein Einvernehmen für eine gemeinsame Erklärung zustande gekommen sei, sei festzustellen, dass es hinsichtlich der Projekte S4 und S21 Einigkeit gebe, eine Resolution aber nach Meinung einiger Fraktionen nicht auf diese Projekte beschränkt bleiben sollte. Die Kritik an dem gewählten Verfahren zur Vorbereitung einer gemeinsamen Erklärung habe er aufgenommen, sie sollte einer weiteren Zusammenarbeit der beiden Ausschüsse aber nicht entgegenstehen, sondern eher als Ermunterung verstanden werden, in der Fortführung besser zu werden.

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses bedankte sich im Namen des Ausschusses für die Einladung und kündigte bereits jetzt eine Gegeneinladung nach Kiel an. Danach schloss er die Sitzung des Wirtschaftsausschusses. Die Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags sowie die Regierungsmitglieder Schleswig-Holsteins verließen anschließend den Sitzungsraum.

Elbbrücken

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob schon Aussagen zu den Kosten für diese Station getroffen werden könnten.

Frau Herbort antwortete, die Frage komme ein bisschen zu früh. Die Schätzung des Kostenrahmens sei Bestandteil der Vorplanungen, die in wenigen Wochen zum Abschluss gebracht sein würden.

Die Senatsvertreter könnten zurzeit ebenfalls noch keine Zahlen nennen, sondern würden hierzu erst einmal die belastbare Planung abwarten wollen.

Die SPD-Abgeordneten interessierte, ob es schon Planungen für das künftige Betriebskonzept für die S3/S31 gebe.

Frau Herbort wies darauf hin, dass die Planung der DB AG nur dahin gehe, an den Elbbrücken eine Station zu errichten, um dort eine Verbindung zwischen der S3 und der U4 zu ermöglichen. Fahrplanveränderungen von S-Bahn-Linien seien Bestandteil anderer Diskussionen.

Die CDU-Abgeordneten erinnerten, dass der Anschluss der U4 an die S3 seitens des Senats bislang offiziell nur als Option bezeichnet worden sei, und fragten, ob mittlerweile sicher von einer Realisierung ausgegangen werde oder wann diesbezüglich mit einer Erklärung zu rechnen sei.

Die Senatsvertreter erklärten, es sei politisches Ziel des Senats, den Anschluss zwischen S3 und U4 an den Elbbrücken herzustellen, sobald die Heranführung der U4 an die Elbbrücken abgeschlossen sei. Dem Senat sei bewusst, dass die parlamentarische Beteiligung dafür noch ausstehe. Dies werde geschehen, sobald belastbare und kostenstabile Zahlen vorlägen. Eine konkrete zeitliche Perspektive könnten sie zurzeit noch nicht benennen.

Der FDP-Abgeordnete fragte, ob die Errichtung einer S-Bahn-Station an den Elbbrücken seitens der DB AG bereits beschlossene Sache sei und warum deren Finanzierung allein durch die Freie und Hansestadt Hamburg erfolge.

Frau Herbort führte aus, dass die Entscheidung, ob die Station gebaut werde, von der Kostenschätzung im Rahmen der Vorplanung abhängige. Deshalb gelte es zunächst noch abzuwarten.

Die Senatsvertreter wiesen zur Frage nach der Finanzierung darauf hin, dass zwischen der S-Bahn-Station und dem Verbindungsbauwerk zu unterscheiden sei. Es sei politisches Ziel des Senats, bestenfalls zeitgleich mit der Eröffnung der U-Bahn-Station an den Elbbrücken dort auch eine S-Bahn-Haltestelle zu haben. Die Finanzierung werde voraussichtlich unter Zuhilfenahme von GVFG-Mitteln erfolgen müssen und nicht aus Mitteln der DB AG, die Senatsvertreter seien aber zuversichtlich, dass dies gelingen werde. Das Verbindungsbauwerk werde durch die Hamburger Hochbahn AG (HHA) geplant. Auch diesbezüglich sei die Frage der Finanzierung noch nicht abschließend geklärt. Nach Ermittlung von belastbaren Zahlen müsse die Planung hinsichtlich der Nutzung nachfolgen. Alternativ sei eine Verbindung über die Straße denkbar, auch wenn dies keine optimale Lösung sei. Auf jeden Fall seien alle drei Bauteile, also die U-Bahn-Haltestelle, die S-Bahn-Haltestelle und das Verbindungsbauwerk beim Bund zur GVFG-Förderung angemeldet worden, denn die Personenstationen im Nahverkehr würden derzeit noch vom Bund über GVFG-Mittel gefördert, wobei ein Anteil von 40 Prozent von der Freien und Hansestadt Hamburg selbst zu tragen sei.

Auf Nachfrage des FDP-Abgeordneten erklärten die Senatsvertreter, es sei rein theoretisch möglich, dass es weder eine S-Bahn-Station Elbbrücken noch ein Verbindungsbauwerk geben werde.

Künftige Gestaltung des Bahnhofs Altona

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE griff die Aussage von Frau Herbort auf, die im 2. Quartal 2014 mit dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung rechnet, und fragte, ob auch schon etwas dazu gesagt werden könne, wann mit einer Entscheidung zu rechnen sei. Außerdem interessiere sie zu den im Rahmen der Präsentation Varianten zu der Alternative, die einen Erhalt des Kopfbahnhofes Altona vorsehe, in welche Richtung die Prüfung der Erneuerung bestehender Ingenieurbauwerke und Gleisanlagen für das Viadukt gehe.

Frau Herbort antwortete, eine Entscheidung werde erst nach Vorlage der Wirtschaftlichkeitsberechnung getroffen. Sie rechne damit, dass dies dann zügig geschehen werde. Zum Viadukt erklärte Frau Herbort, dass die DB AG dieses Bauwerk als Einbahnbrücke bezeichne. Diesbezüglich seien die Prüfungen bezüglich der sinnvollsten Alternative – Einbahnbrücke oder Dammlösung – noch nicht abgeschlossen.

Die CDU-Abgeordneten bedauerten, dass Frau Herbort keine klareren Aussagen in Bezug auf die künftige Gestaltung des Bahnhofs Hamburg-Altona treffen könne. Insbesondere beunruhige sie, dass die Beibehaltung des Kopfbahnhofes Hamburg-Altona und der Neubau eines Durchgangsbahnhofs in Diebsteich als gleichberechtigte Varianten nebeneinander stünden. Ihren Informationen nach seien die Gespräche zwischen der Stadt und der DB AG aber schon weiter und es gehe nur noch darum, eine finanzielle Einigung zu treffen. Insofern würden sie es begrüßen, insbesondere auch vor dem Hintergrund der städtebaulichen Möglichkeiten, die durch eine Verlage-

zung des Fernbahnhofes nach Diebsteich entstünden, wenn der Verkehrsausschuss diesbezüglich mit konkreteren Informationen versorgt würde.

Frau Herbort wies darauf hin, dass das Vorliegen einer fundierten Kosteneinschätzung die Voraussetzung für eine klare Entscheidung sei. Allen Anwesenden sei bekannt, was passieren könne, wenn Projekte hinsichtlich ihrer Kosten nicht vernünftig vor- und durchgeplant seien. Die DB AG könne sich erst dann zuverlässig und belastbar entscheiden, wenn beide Varianten komplett durchgeplant worden seien. Im Übrigen bat sie, den zeitlichen Bedarf für die Umplanung eines Bahnhofs einer derartigen Größenordnung nicht zu unterschätzen. Zur Veranschaulichung listete sie beispielhaft eine Reihe von Einzelmaßnahmen auf.

Der FDP-Abgeordnete erklärte, er habe großes Verständnis für eine sorgfältige Planung, die zur Umplanung des Bahnhofs Altona erscheine ihm aber extrem lange anzudauern. Auch der Vorstandsvorsitzende der DB AG habe eine definitive Entscheidung bis Ende 2013 angekündigt. Jetzt, nachdem die Frist verstrichen sei, müsse er hören, dass am Ende des 2. Quartals 2014, also ein halbes Jahr später, erst die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung abgeschlossen sein solle. Er bat, diese enorme Zeitverzögerung zu erläutern. Zudem erkundigte er sich, wie mit den erheblichen Altlasten, die sich auf diesen Grundstücken befänden, umgegangen werde, vor allem aus Sicht der DB AG als Verursacherin.

Frau Herbort antwortete, dass dies alles Punkte seien, die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hinterfragt würden, um sie dann hinterher zu beurteilen und finanziell bewerten zu können. Sie habe ein gewisses Verständnis für die Ungeduld der Abgeordneten, die DB AG hege aber den Anspruch auf Gründlichkeit, um keine falsche Entscheidung zu treffen, und diese Gründlichkeit bedürfe nun einmal ihrer Zeit.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bestätigte das große Interesse der Stadt an einer Entscheidung, und zwar vor allem, um die gewonnene Fläche für den Wohnungsbau zu nutzen. Ihn interessiere, ob sich der Senat auf die von der DB AG ermittelten Zahlen als Grundlage für die Verhandlungen verlassen werde oder eigene Expertisen erstellen lassen werde, um hinreichende Plausibilisierungen vornehmen zu können.

Die Senatsvertreter versicherten, dass alle von der DB AG aufgestellten Kostenermittlungen und Rahmenbedingungen einer kritischen Prüfung seitens der verschiedenen Behörden unterzogen würden, und mit diesem Ergebnis werde dann in die Verhandlungen mit der DB AG eingetreten.

Barrierefreiheit/Brandschutz

Die SPD-Abgeordneten interessierte, ob ein Zeitplan hinsichtlich der Einrichtung der Barrierefreiheit an den Hamburger S-Bahnhöfen vorliege, aus dem hervorgehe, wann welche Maßnahmen im Hamburger S-Bahn-Netz umgesetzt und abgeschlossen würden.

Frau Herbort erklärte, dass bis 2018 die Umgestaltung von zehn weiteren Stationen vorgesehen sei. Damit würden insgesamt 51 Stationen barrierefrei und ein Umsetzungsgrad von 91 Prozent erreicht, was sie als eine sensationelle Zahl erachte. Einen Plan zu den umzugestaltenden Stationen gebe sie gern zu Protokoll. (Protokollerklärung lag bei Drucklegung noch nicht vor.)

Die SPD-Abgeordneten fragten sodann, warum die Haltestelle Berliner Tor ausgelassen worden sei.

Dieses Thema, so Frau Herbort, befinde sich außerhalb des Programmes zur Steigerung der Haltestellenattraktivität, weil es dafür zu groß sei. Denn unabhängig von weiteren Maßnahmen seien hier Brückensanierungsarbeiten notwendig. Hierzu gebe es aber noch keine vertiefenden Gespräche.

Auf die Frage der SPD-Abgeordneten, welche grundsätzlichen Überlegungen zur Haltestelle Berliner Tor existierten, antwortete Frau Herbort, es gebe Überlegungen zu einer grundsätzlichen Umgestaltung. Die DB AG sehe die Notwendigkeit, stehe aber hinsichtlich der Finanzierbarkeit noch am Anfang. Vordringlich seien für sie die erfor-

derlichen Brückenarbeiten, die sie in Angriff nehmen würden. In welcher Form ein Stationsumbau stattfinden könne, müssten sie im Laufe der nächsten Zeit klären.

Die SPD-Abgeordneten erbat ebenfalls einen Zeitplan zum Thema Brandschutz zu Protokoll, den Frau Herbort zusagte. (Protokollerklärung lag bei Drucklegung noch nicht vor.)

Die CDU-Abgeordneten bemerkten, dass der Hamburger Hauptbahnhof hinsichtlich des Zug- und Personenverkehrs aus allen Nähten platze und man sich über Lösungsmöglichkeiten Gedanken machen müsse. Sie baten Frau Herbort um Auskunft dazu und fragten, ob sie in eine ihnen von der Zeitung angekündigte Berichterstattung des „Hamburger Abendblattes“ eingebunden sei.

Frau Herbort verneinte dies.

Die SPD-Abgeordneten kamen auf die Netzkonzeption 2030, Seite 6 der Präsentation, zurück. Bezeichne es einen nach Umsetzung der dahinter stehenden Maßnahmen oder aber den heutigen Zustand, wenn hier auf der rechten Seite „Engpässe, betriebliche Effekte“ als „gelöst“ markiert seien?

Frau Herbort erklärte, dass „gelöst“ in diesem Fall bedeute, dass es für diese Maßnahme Finanzierungsvereinbarungen gebe beziehungsweise teilweise auch schon Realitätszustände eingetreten seien. Dies habe sie unter „Bezugsfall Infrastruktur“ versucht zu erklären. Bestimmte Engpasssituationen um den Hamburger Knoten – Stichwort Seehafenhinterlandanbindung, Fehmarnbelthinterlandanbindung – seien ja nicht erst zu diesem Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden, sondern existierten schon länger. Auf der linken Seite des Blattes hätten sie Maßnahmen, die darüber hinaus noch relevant seien, dargestellt. So würden die beiden Themen, die die Deutsche Bahn zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet habe, getrennt.

Die SPD-Abgeordneten fragten sodann, was zum Thema „Knoten Hamburg“ konkret geplant sei und wann dies erfolgen solle.

Frau Herbort betonte, dass es sich um ein Gesamtpaket von zehn Maßnahmen handle. Da es den Rahmen sprengen würde, diese aktuell im Einzelnen zu diskutieren, stellte sie als wesentlich heraus, dass diese in drei Pakete gegliedert worden seien und sie in den letzten Jahren durch die Finanzierungsvereinbarungen zu einem Teil dieser Maßnahmen einen wesentlichen Schritt vorangekommen seien, sodass sie nun in weitere Planungen eintreten könnten. Eine Beschreibung der nächstens anstehenden Maßnahmen sagte sie zu Protokoll zu. (Protokollerklärung lag bei Drucklegung noch nicht vor.)

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, seinen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Christoph Ahlhaus, Berichterstattung