

Antrag

**Martina Friederichs, Dr. Andreas Dressel, Ole Thorben Buschhüter,
Dorothee Martin, Jan Quast, Karl Schwinke, Carola Veit (SPD) und Fraktion**

und

**Dennis Thering, André Trepoll, Franziska Grunwaldt, Dennis Gladiator,
Carsten Ovens (CDU) und Fraktion**

und

**Dr. Anjes Tjarks, Martin Bill, Christiane Blömeke, Olaf Duge,
René Gögge (GRÜNE) und Fraktion**

und

**Heike Sudmann, Stephan Jersch, Cansu Özdemir, Sabine Boeddinghaus,
Deniz Celik (DIE LINKE) und Fraktion**

Betr.: Landtag und Bürgerschaft bekennen sich zur S4 und fordern Unterstützung des Bundes

Hamburg und Schleswig-Holstein planen den Bau der S4, einer neuen S-Bahn-Strecke zwischen Bad Oldesloe und Altona-Nord. Für die S4 soll die Strecke Lübeck-Hamburg von Hasselbrook bis Ahrensburg um zwei S-Bahn-Gleise erweitert werden und bis Ahrensburg-Gartenholz um ein S-Bahn-Gleis. Zwischen Altona-Nord und Hasselbrook soll die S4 die vorhandene S-Bahn-Infrastruktur nutzen, zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bad Oldesloe die bestehende Fernbahnstrecke.

Im Auftrag der beiden Länder wird das Projekt S4 von der DB AG derzeit zielstrebig vorangetrieben. Hierfür wurden durch die Länder Planungsmittel in Höhe von rund 70 Millionen Euro bereitgestellt (vergleiche Drs. 21/2174). Aktuell befindet sich das Projekt S4 in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die Unterlagen im August 2016 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht, für die anderen beiden Abschnitte soll dies im zweiten Halbjahr 2017 erfolgen. Angestrebt wird ein Baubeginn spätestens im Jahre 2021.

Das Projekt S4 verfolgt drei große Ziele:

1. Der Nahverkehr entlang der Siedlungsachse Wandsbek-Tonndorf-Rahlstedt-Ahrensburg-Bargteheide-Bad Oldesloe soll durch eine S-Bahn mit dichtem Takt, zusätzlichen Haltestellen und umsteigefreien Verbindungen über Hamburg Hauptbahnhof hinaus leistungsfähig ausgebaut werden. Das derzeitige Nahverkehrsangebot (Regionalbahn im 30-Minuten-Takt, wenige Verstärkerzüge in den Hauptverkehrszeiten) schöpft das Fahrgastpotenzial nicht aus und trägt der Wachstumsregion Wandsbek/Stormarn nicht ausreichend Rechnung.
2. Die Gleise des überlasteten Hamburger Hauptbahnhofs, der aufgrund seiner Lage nicht erweitert werden kann, aber auch die stationsseitigen Verkehrswege

sollen durch die Verlagerung von Verkehren von den Fernverkehrsgleisen auf die S-Bahn-Gleise effizienter genutzt und so entlastet werden.

3. Durch die Entlastung und Optimierung der Bestandsstrecke von Lübeck nach Hamburg (europäischer TENT-Korridor) werden einerseits mit Blick auf die feste (in beiden Parlamenten jeweils differenziert betrachtete) Fehmarnbeltquerung, aber auch mit Rücksicht auf andere Projekte des Bundesverkehrswegeplans innerhalb und außerhalb des Knotens Hamburg zusätzliche Kapazitäten für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr geschaffen werden.

Mit Blick auf die Entlastungswirkung für den Hamburger Hauptbahnhof folgt das Projekt S4 der Untersuchung „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg“ aus dem Jahre 2009, die vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegeben worden war und die Empfehlung aussprach, die Regionalzüge der Linie Bad Oldesloe – Hamburg durch eine S-Bahn zu ersetzen.

Das Projekt S4 hat somit nicht nur einen Nutzen für den Schienenpersonennahverkehr, sondern mit Blick auf den Hamburger Hauptbahnhof und die Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung und sonstige BVWP-Vorhaben ebenso für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr. Es wurde daher, entsprechend der gemeinsamen Forderung des Schleswig-Holsteinischen Landtags und der Hamburgischen Bürgerschaft (vergleiche Drs. 21/2665), konsequenterweise in den Bundesverkehrswegeplan 2030 („Potenzieller Bedarf“) aufgenommen.

Den geschätzten Kosten des Projekts S4 (rund 914,9 Millionen Euro, vergleiche Drs. 21/2174) darf daher nicht nur der Nutzen für den Schienenpersonennahverkehr gegenübergestellt werden, sondern es müssen auch die jeweiligen Nutzen für Maßnahmen des Bundesverkehrswegebedarfsplans innerhalb und außerhalb des Knotens Hamburg sowie die Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs Berücksichtigung finden. Daraus leitet sich eine unmittelbare Finanzierungsverantwortung des Bundes für die seinem Aufgabenbereich zugutekommenden Nutzen ab.

Vor diesem Hintergrund wird ein Bekenntnis des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur zum für den Norden Deutschlands so wichtigen Projekt S4 und eine den jetzigen Planungsstand berücksichtigende Finanzierungszusicherung seitens des Bundes erwartet.

In der ersten gemeinsamen Sitzung der beiden Ausschüsse in Hamburg am 3. März 2017 ist intensiv über den Stand der S4-Planung beraten worden. Es bestand breites Einvernehmen, dieses in beiden Parlamenten eng begleitete Vorhaben weiter zu unterstützen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die – auch von dem Schleswig-Holsteinischen Landtag geteilte – Erwartung der Bürgerschaft aufzugreifen und in diesem Sinne gegenüber dem Bund tätig zu werden. Wir danken für die bisher schon breite Unterstützung der Bundestagsabgeordneten aus beiden Ländern für dieses Projekt und appellieren an diese, die Ersuchen der Parlamente für eine Finanzierungszusicherung seitens des Bundes zu unterstützen.