

Bericht

des Verkehrsausschusses

zum Thema

Vorentwurfsplanung für den Bau der S4 (Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO))

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schriftführung: **Klaus-Peter Hesse (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Verkehrsausschuss hatte in seiner Sitzung am 31. August 2012 beschlossen, sich gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft im Rahmen einer Selbstbefassung mit diesem Thema zu befassen. Dies geschah abschließend in seiner Sitzung am 8. Februar 2013.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreter bezeichneten die Anbindung von Wandsbek, Tonndorf und Rahlstedt als eines der zentralen Projekte des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg und glaubten, dass die Chancen für eine Realisierung der S4 noch nie so gut gewesen seien wie zurzeit. Von diesem Projekt würden nicht nur die Hamburger selbst profitieren, sondern es würde die Verbindungen innerhalb der gesamten Metropolregion stärken und sei im Kontext mit der Fehmarnbelt-Querung sowie den notwendigen Verbesserungen im Bereich des Fern- und Güterverkehrs zu sehen. Das Projekt S4 sei ein Beweis für die gute Zusammenarbeit mit Schleswig-Holstein und habe erfreulicherweise Eingang in die dortigen Koalitionsvereinbarungen gefunden. Die Vorentwurfsplanung sei 2012 unter der Federführung des Landes Schleswig-Holstein in Auftrag gegeben worden und das Ergebnis werde dem Senat voraussichtlich noch im ersten Halbjahr 2013 vorgelegt.

Die Planung der S4 sei hauptsächlich aus folgenden Gründen in Angriff genommen worden:

- die enorme Überlastungssituation im Hamburger Hauptbahnhof,
- das Erfordernis, durchgehende Gleise, die aktuell noch vom Regionalverkehr belegt würden, freizumachen,
- die Verbesserung des zurzeit unzureichenden Nahverkehrsangebots im nordöstlichen Bereich in und um Hamburg und
- die Abwicklung der wegen der festen Fehmarnbelt-Querung zusätzlich zu erwartenden Schienenverkehre in Hamburg.

Die feste Fehmarnbelt-Querung werde für eine vollkommen veränderte Entwicklung nach Skandinavien sorgen und der Schienenverkehr dorthin nicht funktionieren, wenn die durchgehenden Gleise in Hamburg weiterhin mit dem Nahverkehr verstopft wür-

den. Eine neue S-Bahn auf zwei selbstständigen Gleisen würde zudem einen deutlichen Zuwachs an Qualität, Quantität und Kapazität bedeuten: Es käme zu einer erheblichen Taktverdichtung – 10-minütig bis Ahrensburg, 20-minütig bis Bargteheide und 60-minütig bis Bad Oldesloe – mit einem höheren Sitzplatzangebot in neuen Zügen und zusätzlichen Stationen in Hamburg. Außerdem entfielen dann ein zwingender Umstieg am Hauptbahnhof.

Die Senatsvertreter erläuterten die Vorplanung anschließend ausführlich mithilfe der dem Protokoll 20/22 des Verkehrsausschusses vom 8. Februar 2013 als Anlage 1a beigefügten PowerPoint-Präsentation.

Auf Nachfrage des FDP-Abgeordneten stellten die Senatsvertreter klar, dass die S4 nicht in Hasselbrook enden würde. Es würde dort ein Übergang von den neuen Gleisen zu den Gleisen der S1 geschaffen. Die Grundidee sei eine Streckenführung von Bad Oldesloe bis Itzehoe, nach jetziger Planung würde die S4 aber erst einmal in Altona enden.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE sah Kapazitätsprobleme im City-Bereich, vor allem wenn sie an die angestrebte Verstärkung der S2 und die beschlossene Einführung der S32 denke.

Die Senatsvertreter antworteten, es seien Berechnungen für alle Linien hinsichtlich ihrer Streckenkapazität, der Signalabstände und aller anderen Details durchgeführt worden. Demnach seien keine Probleme zu erwarten. Vorgesehen sei, die S4 durch den Citytunnel über den Jungfernstieg nach Altona zu führen, weil die Kapazitäten dort im Vergleich zu anderen Strecken noch nicht voll ausgeschöpft seien.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte nach dem zeitlichen Mindestabstand zwischen zwei S-Bahnen-Abfahrten.

Die Senatsvertreter nannten einen Zeitraum von etwa zwei Minuten.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob es zutreffe, dass mit den beiden Projekten S32 und S4 die Kapazitäten der S-Bahn-Gleise am Hauptbahnhof erschöpft wären und eine Verstärkung der Linie nach Bergedorf dann nicht mehr möglich wäre. Im Übrigen habe er im Rahmen einer vor einigen Monaten in Bad Oldesloe durchgeführten Veranstaltung zur S4 zu seiner Überraschung relativ viele kritische Worte wahrgenommen, weil dort im Vergleich zur jetzigen Situation in Bezug auf die Taktung gar nicht mit einer Verbesserung gerechnet werde. Er wünsche sich, dass mit dieser Kritik sehr sorgsam umgegangen werde.

Die SPD-Abgeordneten baten daran anschließend um Erläuterung, warum die S-Bahn überhaupt bis nach Bad Oldesloe geplant werde, denn ein 60-minütiger Takt sei nicht typischerweise das, was man mit einer S-Bahn assoziiere.

Die Senatsvertreter baten, vergleichsweise einen Blick auf die S3 zu richten, die sich als absolutes Erfolgsmodell erwiesen habe, obwohl Stade nur in einem 60-minütigen Takt bedient werde und parallel dazu auch noch Regionalzüge führen. Sie gingen davon aus, dass sich eine solche positive Resonanz auch in Schleswig-Holstein ergeben würde. Sie sicherten aber zu, das Angebot bei der endgültigen Bestellung der Züge noch einmal genau abzuwägen und zu prüfen.

Zu der Achse nach Bergedorf erläuterten die Senatsvertreter, dass es dort keine Kapazitätsprobleme gebe und sich die Frage nach einer Verstärkung deshalb zurzeit noch nicht stelle. Sie räumten aber ein, dass sich die Simulation auf die für die bekannten Maßnahmen der nächsten Jahre – S4 und S32 – beschränkt habe. Zur künftigen Taktung der RE-Verbindung nach Lübeck könnten sie noch keine konkreten Auskünfte geben, weil diese Planung zu sehr in der Zukunft liege. Gleiches gelte für etwaige Erweiterungen der Bahnverbindungen Richtung Süden bis nach Lüneburg. Es sei aber vorstellbar, dass etwaige Entlastungen auf den Gleisen 5 bis 8 für eine Verstärkung der Regionalverbindungen nach Schleswig-Holstein und Niedersachsen genutzt werden könnten.

Die CDU-Abgeordneten vermuteten, dass die S4 ein Projekt sei, welches von allen Fraktionen gleichermaßen getragen und für sinnvoll erachtet werde. Sie griffen trotzdem den Wortbeitrag des Abgeordneten der GRÜNEN auf, denn auch sie hätten in Gesprächen mit Kolleginnen und Kollegen in Schleswig-Holstein wahrgenommen,

dass die dortige Begeisterung zumindest bei der SPD und den GRÜNEN nicht im selben Maße vorhanden zu sein scheine, wie es in Hamburg der Fall sei. Die Hamburger Parlamentarier hätten aber nicht die Aufgabe, über die schleswig-holsteinischen Befindlichkeiten zu diskutieren, sondern sich darauf zu konzentrieren, die Menschen und Initiativen in Wandsbek und Rahlstedt mitzunehmen. Sie baten deshalb die Senatsvertreter, auf die Bürgerbeteiligung einzugehen. Außerdem fragten sie nach dem zeitlichen Horizont für die Planungen in Bezug auf den westlichen Teil der S4 Richtung Itzehoe/Kellinghusen.

Die Senatsvertreter erwiderten, Letzteres sei ein Thema, welches mit Schleswig-Holstein erörtert werde, zurzeit aber keine Priorität habe. Der westliche Streckenabschnitt der S4 sei von einer Vorentwurfsplanung, wie sie jetzt für den östlichen Teil erfolge, noch sehr weit entfernt. Zur Bürgerbeteiligung wiesen sie darauf hin, dass die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation am 12., 18. und 19. Februar 2013 Informationsveranstaltungen für den Bereich Rahlstedt, Marienthal und Tonndorf durchführen werde, um frühzeitig herauszufinden, wie die Akzeptanz vor Ort sei.

Anschließend stellten die Senatsvertreter die konkreten bisherigen Planungsergebnisse zur Vorplanung der S4 auf Hamburger Gebiet anhand einer weiteren Präsentation, die dem Protokoll 20/22 des Verkehrsausschusses vom 8. Februar 2013 als Anlage 1b beigefügt ist, vor. Sie veranschaulichten die Planung zudem mithilfe einer Visualisierung.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob im Bauverlauf mit längerfristigen Streckensperrungen zu rechnen sei. Darüber hinaus wollte er wissen, ob die in der Präsentation dargestellte Gewichtung der Zielfelder abschließend vorgenommen worden sei. Ihn habe vor allem die Gewichtung des Rechts mit nur 5 Prozent etwas in Erstaunen versetzt. Eine Maßnahme sei entweder rechtlich zulässig oder nicht und im Fall einer Unzulässigkeit stelle das Recht unabhängig jeglicher Gewichtung ein Ausschlusskriterium dar. Zur Variante Birrenkoven interessiere ihn, wie dort mit der sehr kritischen Begleitung der Anwohnerinnen und Anwohner umgegangen werde. Es wäre sehr wünschenswert, wenn die vorhandenen Konflikte – möglicherweise mit Unterstützung eines Beteiligungs- und Moderationskonzeptes – qualifiziert aufgearbeitet würden und nicht in rechtlichen Auseinandersetzungen nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss mündeten.

Die Senatsvertreter erklärten, sie seien sich der Brisanz des Themas bewusst und die in Auftrag gegebene Ingenieurplanung beschäftige sich mit vielen Fragestellungen auch jenseits der rein technischen Planung, was sehr zu begrüßen sei. Mit der Gewichtung der unterschiedlichen Zielfelder werde sich behördlicherseits erst befasst, wenn die Vorentwurfsplanung abgeschlossen sei. Sie seien sich darüber im Klaren, dass es notwendig sei, sehr frühzeitig, intensiv und lange – vermutlich über viele Jahre – entsprechende Beteiligungsprozesse vor Ort durchzuführen. Gleichwohl werde es nicht gelingen, jedem Wunsch nachzukommen. Die Abstimmung mit der Baubetriebskoordination finde schon jetzt statt. Mögliche Streckensperrungen über einen längeren Zeitraum seien geprüft worden, aber es habe sich ergeben, dass dies kaum möglich wäre. Deshalb würden jetzt Konzepte für einen Bauverlauf erarbeitet, bei dem zuerst Streckenbereiche aufgebaut und in Betrieb genommen würden und anschließend erst die Infrastruktur errichtet würde. Im Moment bestehe Aussicht, dass der Bauabschnitt für die 13 Kilometer auf Hamburger Gebiet in fünf bis sechs Bauphasen umsetzbar wäre.

Der Abgeordnete der GRÜNEN bat noch näher auf die Gestaltung des Beteiligungsprozesses einzugehen.

Die Senatsvertreter wiesen noch einmal darauf hin, dass drei Veranstaltungen geplant seien. Bei diesen gehe es darum, ein Gefühl dafür zu bekommen, in welchen Bereichen es besondere Herausforderungen gebe. Zum weiteren methodischen Vorgehen könnten sie erst etwas sagen, wenn sie im Besitz der Erkenntnisse aus den Informationsveranstaltungen seien. Im Übrigen befänden sie sich nach wie vor im Bereich der Vorplanung. Erst wenn die Gutachter eine abschließende Empfehlung vorgelegt hätten, werde die Durchführung der begleitenden Beteiligung geplant.

Die SPD-Abgeordneten fragten, was mit dem heutigen Bahnhof Wandsbek geschehe und wann der Betrieb dort eingestellt werde. Außerdem baten sie um Schilderung des

Bauablaufes am Bahnhof Rahlstedt und wie die Zugänglichkeit zu der Busverknüpfungsanlage erreicht werde. Darüber hinaus interessiere sie, ob auch für die Ein- und Ausfädelung in Hasselbrook eine Visualisierung erstellt worden sei.

Die Senatsvertreter führten aus, sie gingen im groben Konzept davon aus, dass die Haltestelle Wandsbek zurückgebaut werden könne, nachdem die Haltestelle Bovestraße fertiggestellt worden sei. Es könnte aber sein, dass es einen Zeitraum von drei bis sechs Monaten geben werde, in dem es in dem Bereich keine Haltestelle gebe. Im Einzelnen müsse dies aber noch mit der Baubetriebsplanung abgestimmt werden. Die Frage nach der Buszugänglichkeit beantworteten die Senatsvertreter anhand der Pläne und die Ein- und Ausfädelung Hasselbrook erläuterten sie mithilfe der Visualisierung. Zu Protokoll würden sie dem Ausschuss dazu entsprechende Pläne zukommen lassen.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation übersandte der Bürgerschaftskanzlei am 13. Februar 2013 die zugesagten Bauwerkspläne des Überwerfungsbauwerks bei Hasselbrook. Diese sind dem Protokoll des Verkehrsausschusses 20/22 vom 8. Februar 2013 als Anlagen 1c und 1d beigelegt.

Der FDP-Abgeordnete fragte, ob und in welchem Umfang Privatgrundstücke in Anspruch genommen werden müssten und ob es in diesen Fällen voraussichtlich zu einer Einigung kommen würde oder mit Enteignungen zu rechnen sei. Er fragte, ob es zuträfe, wie es die Presse berichtet habe, dass die Belange des Allgemeinwohls nicht groß genug seien, um Enteignungen rechtfertigen zu können.

Die Senatsvertreter wiesen noch einmal darauf hin, dass es sich um die Erarbeitung einer Vorentwurfsplanung handele, insofern bewegten sich alle Fragen hinsichtlich der Grundstücksbetroffenheiten im Bereich der Spekulation und es sei für Festlegungen viel zu früh.

Die SPD-Abgeordneten bezogen sich ebenfalls auf den angesprochenen Medienbericht und fragten, ob es nicht auch ohne den Güterverkehr zwei zusätzliche Gleise für die S-Bahn geben müsste.

Die Senatsvertreter erklärten, dass unnötige Verkehrsanlagen nicht rechtsbeständig planfeststellungsfähig seien. Deshalb müsse die Planrechtfertigung selbstverständlich auch für das Vorhaben S4 sorgfältig bedacht und begründet werden. Es sei aber zurzeit nicht davon auszugehen, dass das nicht gelingen werde.

Sowohl der FDP- als auch die SPD-Abgeordneten warfen ein, dass die Antworten sie nicht zufriedenstellten. Sie betonten, sie hätten sich diese Kritik nicht zu eigen gemacht, glaubten aber, dass die Senatsvertreter mit entsprechenden Fragen auch bei den Informationsveranstaltungen konfrontiert würden und es besser wäre, darauf vorbereitet zu sein.

Die Senatsvertreter erläuterten, auf den bestehenden Anlagen seien grundsätzlich keine weiteren Verkehre mehr möglich, schon gar nicht im 10- oder 20-minütigen Takt fahrende Züge in den Hauptbahnhof hinein. Es bedürfte deshalb ohnehin einer Konstruktion für einen Übergang in die S-Bahn-Gleise. Die Einbindung der S-Bahn-Verkehre in die vorhandenen zwei Gleise Richtung Lübeck würde aufgrund der verschiedenen Taktmodelle aber zu Kollisionen führen, die das S-Bahn-Netz insgesamt nicht vertragen würde. Die Einbruchsunpünktlichkeiten wären so groß, dass der gesamte Hamburger S-Bahn-Verkehr belastet würde. Die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung habe den Bedarf für zwei zusätzliche Gleise ergeben.

Der Ausschuss schloss die Beratungen zu dieser Selbstbefassung zunächst einmal einvernehmlich ab. Sollte zu gegebener Zeit erneuter Beratungsbedarf bestehen, könnte dies im Rahmen einer weiteren Selbstbefassung geschehen.

III. Ausschussempfehlung

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

Klaus-Peter Hesse, Berichterstattung