

Bericht

des Haushaltsausschusses

über die Drucksache

20/13049: Ausübung der Umbestelloption aus dem S-Bahn-Verkehrsvertrag und Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 27. Februar 2014 „Für ein gutes und leistungsfähiges S-Bahn-Netz: S4 nach Bad-Oldesloe und S21 nach Kaltenkirchen kommen dazu“ (Drucksache 20/10867) (Senatsantrag)

Vorsitz: **Dr. Mathias Petersen**

Schriftführung: **Dr. Roland Heintze**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache ist am 8. Oktober 2014 von der Bürgerschaft auf Antrag der SPD-Fraktion an den Haushaltsausschuss federführend und an den Verkehrsausschuss mitberatend überwiesen worden.

Die Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses ist als **Anlage** beigefügt.

Der Haushaltsausschuss rief die Drucksache in seiner Sitzung am 27. November 2014 auf und stimmte ohne weiteren Beratungsbedarf über das Petitum ab.

II. Ausschussempfehlung

Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig bei Enthaltung des FDP-Abgeordneten, der Drs. 20/13049 zuzustimmen.

Dr. Roland Heintze, Berichterstattung

Stellungnahme

des Verkehrsausschusses

an den

federführenden Haushaltsausschuss

über die Drucksache

20/13049: Ausübung der Umbestelloption aus dem S-Bahn-Verkehrsvertrag und Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 27. Februar 2014 „Für ein gutes und leistungsfähiges S-Bahn-Netz: S4 nach Bad-Oldesloe und S21 nach Kaltenkirchen kommen dazu“ (Drucksache 20/10867) (Senatsantrag)

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schriftführung: **Christoph Ahlhaus**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache war am 8. Oktober 2014 auf Antrag der SPD durch Beschluss der Bürgerschaft federführend dem Haushaltsausschuss und mitberatend dem Verkehrsausschuss überwiesen worden. Der Verkehrsausschuss befasste sich abschließend mit der Drucksache in seiner Sitzung am.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreter erläuterten ihren Antrag anhand der vorliegenden Drucksache 20/13049.

Die CDU-Abgeordneten erbaten einen aktuellen Sachstand zu den Planungen für die Linien S4 und S21.

Die Senatsvertreter erläuterten, die standardisierte Bewertung zur S21 werde bis zum Jahresende 2014 fertiggestellt. Die verzögerte Fertigstellung sei bedingt durch die ursprünglich angenommene Voraussetzung einer S32-Verbindung zwischen Harburg und Altona, die allerdings nicht realisiert worden sei. Für Schleswig-Holstein habe sich dazu das Problem ergeben, dass Hamburg für die Realisierung dieser S-Bahn-Verbindung eine Haftung verlangt habe. Die minimal notwendige Lösung für die S21 sei eine zusätzliche Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Elbgaustraße. Sie gingen aufgrund des jetzigen Planungsstandes davon aus, für das Projekt S21 Zuwendungen vom Bund zu erhalten. Die Fortführungsplanung für die AKN habe im August begonnen, sodass in der zweiten Jahreshälfte 2015 die Planfeststellungsunterlagen bei den Behörden eingereicht werden könnten. Parallel dazu werde der GVFG-Antrag (**Antrag** auf Gewährung einer Landeszuwendung) gestellt, so dass sich das Jahr 2020 als Zeitpunkt zur Inbetriebnahme nicht verändert habe.

Die Senatsvertreter erklärten dann zur S4, die Deutsche Bahn, an die die Planung übergeben worden sei, habe mit umfangreichen zusätzlichen Planungsleistungen begonnen und Ergänzungsbedarfe festgestellt. Aktuell sei sie dabei, die Planungen für die Leistungsphasen drei und vier durchzuführen. Ende des Jahres 2015 werde es

einen ersten Planfeststellungsabschnitt 1a vermutlich - genau stehe das noch nicht fest - nördlich von Hasselbrook bis etwa nördlich des Bahnhofes Wandsbek geben. Parallel dazu würden die der Leistungsphase entsprechenden Planungsgrundlagen für die Gesamtstrecke durchgeführt wie die

- Umweltverträglichkeitsuntersuchungen,
- Bodenerkundungen,
- Vermessungen und weitere Schritte.

Sie gingen davon aus, Mitte 2015 könnten sie weitere Informationen zum Entwicklungsstand an den Ausschuss geben.

Der Abgeordnete der Fraktion die GRÜNEN fragte nach, ob die angeführte Verzögerung bei den Planungsleistungen sich durch eine Annahme ergeben habe, die nicht dem Ist-Zustand entspreche. Er erbat eine Erläuterung der Gründe für die ursprüngliche Annahme, dass die S32 schon in Betrieb sei, wenn die Umstellung der AKN auf einen S-Bahn-Betrieb vorgenommen werde.

Die Senatsvertreter bestätigten, die Grundannahme sei zunächst die einer vorhandenen S32 ab Harburg gewesen. Dies sei grundsätzlich als realistisch eingeschätzt worden. Um eine Einigung mit Schleswig-Holstein herbeizuführen, hätten sie diese Grundannahme revidiert. Das größte Problem bei der Umstellung der AKN auf einen elektrifizierten S21-Betrieb sei die hohe Belastung des Bahnhofes Elbgaustraße, der im Falle einer Verschwenkung der S21 nach Kaltenkirchen von der S21 nicht mehr angefahren würde. Dazu habe es verschiedene Lösungsszenarien gegeben, wovon die eine eine Flügelung der S21 in Eidelstedt von Bergedorf kommend oder eine andere eine neue S32 von Harburg kommend bedeuteten hätten. Inzwischen gebe es eine Entscheidung gegen eine Flügelung, da die dadurch möglicherweise entstehenden Zeitverluste und Unregelmäßigkeiten in der Pünktlichkeit zu erheblich seien. In diesem Zusammenhang habe es auch die Entscheidung gegen eine S32 ab Harburg als Systemvoraussetzung gegeben. Sie hoben hervor, da der Betrieb einer S32-Strecke eine erhebliche Kostenbelastung für Hamburg darstellen werde, hielten sie die Entscheidung für richtig, die Realisierung dieses Vorhabens zunächst auszusetzen. Die durch den Ausbau der S32 dauerhaft entstehenden jährlichen Zusatzkosten über geschätzte fünf bis sieben Mio. Euro müssten im jeden Falle der Bürgerschaft zur Entscheidung vorgelegt werden. Selbstverständlich verfolgten sie den Ausbau einer S32 Strecke weiterhin, da es sich hierbei um ein bürgerschaftliches Ersuchen handle. Zur Zeitreihung, Intensität und Länge einer S32-Strecke in unterschiedlichen Realisierungsvarianten wollten sie der Bürgerschaft eine Vorlage erarbeiten.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE berichtete, sie habe gehört, dass es erheblich kostengünstiger wäre, keine Zweisystemwagen einzusetzen, sondern die AKN weiterhin zu betreiben und fragte, es Untersuchungen dazu gäbe

Die Senatsvertreter antworteten, die Berechnungen zur standardisierten Bewertung seien abgeschlossen, die Folgekostenrechnungen würden bis Ende 2014 beendet. Ihrem Kenntnisstand nach überschreite der Nutzen-/Kostenfaktor bei der geplanten S21 die Zahl 1, so dass die Grundfrage nach einem weiteren Betrieb der AKN zwar rechnerisch beantwortet werden müsse, sie aus ihrer Sicht mit diesem Ergebnis aber und mit dem vorliegenden bürgerschaftlichen Ersuchen den Bau einer S21 planen sollten. Kostenschätzungen wollten sie ohne valide Zahlen nicht abgeben, sie verfolgten die klare Vorgabe des kostenstabilen Bauens. Die entstehenden Mehrkosten lägen laut Angabe in der vorliegenden Drucksache bei 0.8 Mio. Euro jährlich, die sich nur aus der Ausübung der Umstelloption ergäben. Diese Mittel würden sich als verloren herausstellen, wenn das damit erkaufte System des Einsatzes von Wechselstromzügen wie auf einer elektrifizierten AKN oder bei dem Ausbau einer S4 nicht eingesetzt würde. Sie gingen aber davon aus, dass der Einsatz der Wechselstromzüge stattfinden werde und die Finanzmittel sinnvoll eingesetzt würden, so wie die von der Bürgerschaft beschlossene Drucksache 20/10867 („Für ein gutes und leistungsfähiges S-Bahn-Netz: S4 nach Bad Oldesloe und S21 nach Kaltenkirchen“) es vorsehe.

Zur Kostenschätzung eines Betriebes von Zweisystemfahrzeugen äußerten die Senatsvertreter, es lägen ihnen zur Einschätzung keine Vergleichszahlen des AKN-Betriebes vor. Die bereits erfolgte Kosten-Nutzen-Analyse habe allerdings im Ver-

gleich zwischen S-Bahn- und AKN-Betrieb festgestellt, dass diese unter anderem auch, weil von einer positiven Einnahmementwicklung wegen einer deutlichen Fahrgaststeigerung ausgegangen worden sei, für den S-Bahn-Betrieb ausfalle.

Die FDP-Abgeordneten fragten,

1. zur Anzahl benötigten Fahrzeuge, ob die geplanten 27 Fahrzeuge für den Betrieb einer S 21, S3 und S4 ausreichen beziehungsweise die Anzahl überhaupt notwendig sei,
2. zur optionalen Ausübung, ob dies bedeute, dass auf jeden Fall 27 Fahrzeuge geliefert werden müssten oder es sich nur um das Offenhalten einer rechtlichen Möglichkeit handele, bis feststehe, wie viele Fahrzeuge genau benötigt würden oder es alternativ sinnvoll wäre, eine Fristverlängerung über den 31. März 2015 hinaus über weitere zwölf Monate zur Anschaffung der Fahrzeuge zu erwirken,
3. zu den Mehrkosten in Höhe von 35 Tsd. Euro pro Jahr und Fahrzeug, warum die einmalige technische Ausrüstung eines Fahrzeuges jährliche laufende Kosten nach sich ziehe,
4. zur Finanzierung aus den Zuweisungen des Bundes gemäß dem Regionalisierungsgesetz ab 2019, wie sicher die Finanzierung durch den Bund sei oder ob alternativ aus dem Hamburger Haushalt finanziert werden müsse.

Die Senatsvertreter erläuterten, die erwähnten 27 Fahrzeuge seien ein Teil der im Verkehrsvertrag vereinbarten 60 Neufahrzeuge. Es handele sich dabei nur um eine Umbestellung von Ein- in Zweistromfahrzeuge, weil die Strecke nach Kaltenkirchen mit 15-kV-Oberleitungen elektrifiziert werde, sodass bei einer Verlängerung der Linie S21 auf der Gesamtstrecke von Bergedorf bis Kaltenkirchen mit Zweistromfahrzeugen gefahren werden müsse. Hinzu kämen laut Verkehrsvertrag bis zu 20 zusätzliche Fahrzeuge für die Verlängerung nach Kaltenkirchen. Nach jetziger Analyse - diese sei auch in die Kosten-Nutzen-Rechnung eingegangen - würden 13 weitere Fahrzeuge für die S21 benötigt. Hinzu kämen dann noch die zusätzlichen Fahrzeuge für die Linie S32, die entweder bis zum Hauptbahnhof oder bis Harburg eingerichtet werde.

Die FDP-Abgeordneten fragten ergänzend, ob es sinnvoll sein könnte, mit der S-Bahn Hamburg über eine Verlängerung der Optionszeit bis zu einem Jahr zu verhandeln, weil bis dahin Klarheit über den Bedarf bestehe.

Die Senatsvertreter erwiderten, dies wäre insoweit problematisch, als die Beschaffung der 60 Fahrzeuge ein bereits angelaufenes Gesamtprojekt sei. Es befinde sich zurzeit in der Konstruktionsphase, die demnächst abgeschlossen werde, um dann mit der Produktion zu starten. Mit dem Vertragspartner Bombardier sei zwar in guter Voraussicht die Umbestelloption vereinbart worden, diese habe aber eine klare Frist, denn während der Produktionsphase könne keine Umbestellung mehr vorgenommen werden könne.

Zu der Frage nach den jährlich anfallenden Mehrkosten in Höhe von 35 Tsd. Euro erklärten die Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter, dass es sich hierbei um die Abschreibung der für die S-Bahn Hamburg getätigten Investition handele.

Die SPD-Abgeordneten interessierte, ob die 35 Tsd. Euro nicht auch dadurch bedingt seien, dass die Zweistromtechnik einen höheren Instandhaltungs- und Wartungsaufwand erzeuge.

Die Senatsvertreter bestätigten, dass in den 35 Tsd. Euro auch die genannten Aufwandspositionen enthalten seien, der wesentliche Teil sei aber auf die höheren Investitionskosten zurückzuführen.

Zur Frage nach den Regionalisierungsmitteln führten sie aus, dass dies ein Thema sei, welches bundesweit alle, die mit dem SPNV zu tun hätten, bewege. Der entscheidende Termin hierfür sei aber nicht 2019, sondern Ende 2014, da dann die Dynamisierung weg falle. Insofern hätten sowohl die Verkehrsminister- als auch die Ministerpräsidentenkonferenz gute Gründe gehabt, sich mit der Problematik auseinanderzusetzen. Bundesweit seien circa 7 Mrd. Euro an Regionalisierungsmitteln auf der Basis

eines Schlüssels aus dem Jahre 1994 zu verteilen. Dieser Schlüssel habe seinerzeit darauf abgezielt, einen Abbau im Osten zu vermeiden; viele Länder im Westen - wie auch Hamburg - seien zwischenzeitlich aber der Auffassung, dass dieser Schlüssel nicht mehr Grundlage für eine Fortführung dieses Systems sein könne. Dieses anerkennend habe die Ministerpräsidentenkonferenz - und davor die Verkehrsministerkonferenz - den Beschluss gefasst, die Regionalisierungsmittel sollten auf der Basis eines gutachterlich ermittelten oder zumindest daraus abgeleiteten höheren Bedarfes entsprechend bundesweit von 7,5 Euro auf 8,5 Mrd. Euro erhöht werden. Gleichzeitig solle nach dem Modell des sogenannten Kieler Schlüssels ein neuer Verteilungsmodus umgesetzt werden. Weiterhin solle eine Dynamisierung dergestalt erfolgen, dass auch die höheren Stationspreise damit aufgefangen werden könnten, damit das Angebot nicht immer geringer werde. Der „Kieler Schlüssel“ sehe vor, dass der Hamburger Anteil - sollte es tatsächlich zu einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel kommen - von derzeit 1,93 Prozent auf 2,30 Prozent ansteige.

Sollte es in diesem Jahr nicht mehr zu einer Einigung kommen, führen die Senatsvertreter fort, würde ab dem 1. Januar 2015 eine Regelung in Kraft treten, die eine Fortführung der Verteilung der bisherigen Summe in Höhe von 7,5 Mrd. Euro auf der Basis des heutigen Schlüssels ohne Dynamisierung vorsehe. Die aktuellen Entwicklungen seien mit Spannung abzuwarten. Zu verlieren habe Hamburg dabei jedenfalls nichts, sondern könne nur gewinnen. Ausgerichtet sei das einstimmig von allen Ländern beschlossene „Kieler Modell“ auf eine Laufzeit vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2030.

Die SPD-Abgeordneten erklärten zur Drucksache, sie würden beide Projekte begrüßen und fragten, wann mit den Testfahrten begonnen werde und wann mit der Auslieferung der ersten S-Bahn-Züge zu rechnen sei.

Die Senatsvertreter antworteten, die acht Probefahrzeuge - jeweils vier Einstrom- und Zweistromfahrzeuge - sollten etwa im Frühjahr 2016 zulaufen. Nach einem vierzigwöchigen Testeinsatz im Echtbetrieb werde dann mit der Serienfertigung begonnen. Das letzte Fahrzeug werde Ende 2018 ausgeliefert werden. Damit sei sichergestellt, dass mit Beginn des neuen Verkehrsvertrages alle 60 Fahrzeuge zur Verfügung stünden.

Der Vorsitzende bat um Bestätigung, dass die Verzögerung im Zusammenhang mit der standardisierten Bewertung keine zeitkritischen Auswirkungen auf die Realisierung des Projektes S21 habe.

Die Senatsvertreter taten dies, denn mit der Produktion der hierfür vorgesehenen Fahrzeuge könne ohnehin erst 2018 begonnen werden und gemäß Vertrag mit Bombardier müsse spätestens drei Jahre vor Auslieferung die Bestellung aufgegeben werden. Demnach sei also noch ausreichend Zeit.

Der Vorsitzende bat dann noch darauf einzugehen, warum es nicht sinnvoll sei, in S-Bahn-Zügen - trotz langer Strecken - Toiletten vorzuhalten.

Die Senatsvertreter erwiderten, diese Diskussion sei zwar schon im Zusammenhang mit der Verlängerung der S3 nach Stade, durch die auch schon eine für eine S-Bahn-Strecke außergewöhnlich lange Fahrzeit von etwa einer Stunde entstanden sei, geführt worden, der Einbau von Toiletten in S-Bahn-Züge sei in den letzten Jahren aber nie ein sehr bewegendes Thema gewesen, auch nicht bei den Fahrgästen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN sagte, er habe den Ausführungen der Senatsvertreter zum Ablauf des Produktionsprozesses entnommen, dass die Umstellung der AKN-Strecke frühestens im Jahr 2019 erfolgen könne. Die Frage der SPD-Abgeordneten habe aber darauf abgezielt zu erfahren, ob eine Umstellung vor 2020 möglich sei. Die Aussage, dass die Strecke noch gebaut werden müsse, sei interessant. Es stelle sich die Frage, ob der verzögerte Ablauf zu Beginn des Prozesses zur Folge habe, dass die Bauarbeiten später beendet werden könnten und dadurch der frühestmögliche Zeitpunkt für die Umstellung verstreiche. Der Abgeordnete der GRÜNEN bat, den frühestmöglichen Zeitpunkt zu nennen, an dem die zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung stünden. Dabei sei die Option, die alten Fahrzeuge länger einzusetzen, einzubeziehen. Der Abgeordnete der GRÜNEN interessierte sich dafür, wie der Zeitplan für die S21 genau aussehe. Dabei gehe es nicht nur um die Frage, ob die Fertigstellung vor 2020 möglich sei, sondern auch um die Frage, ob die Fertigstellung im Jahr 2020

erreicht werden könne. Der Zeitplan sei mit gewissen Risiken behaftet. Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, wann der Senat eine Drucksache vorlegen werde, mit der die Bürgerschaft über den aktuellen Stand zur S21 informiert werde, wann der Senat beabsichtige, mit der Planfeststellung zu beginnen und wann diese beendet werden solle sowie wann mit dem Bau begonnen werden solle und wann er beendet sein solle.

Die Senatsvertreter hoben hervor, nicht die S-Bahn baue die S-Bahn-Strecke. Vielmehr sei hier die AKN tätig, die die entsprechenden Planungen aufgenommen habe. Sie habe im August 2014 einen Antrag auf Zuwendungen für Planungsleistungen sowie für die Erarbeitung der Genehmigungsplanung und der Planfeststellungsunterlagen gestellt. Die AKN habe die Planungen aufgenommen. Die Vorentwurfs- und Genehmigungsplanung werde im voraussichtlich Frühjahr 2015 vorliegen. Es sei vorgeesehen, im Sommer 2015 mit der Planfeststellung zu beginnen. Dann werde der Bürgerschaft eine entsprechende Drucksache vorgelegt. Die Planungen seien deutlich weniger aufwendig als die für die S4. Es sei davon auszugehen, dass das Planfeststellungsverfahren bis zum Herbst 2017 abgeschlossen werden könne. Sofern nichts dazwischenkomme, könne im Herbst 2017 beziehungsweise im Jahr 2018 mit dem Bau begonnen werden. Es sei von einer Bauzeit von etwa zwei Jahren auszugehen. Im optimalen Fall könne der Bau Ende des Jahres 2019 beendet werden. Als realistisch werde ein Termin für die Fertigstellung und die Inbetriebnahme im Jahr 2020 betrachtet. Die Beschaffung der Fahrzeuge stelle keinen Engpass für diese Planung dar.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, wann der Senat der Bürgerschaft über den Stand bei der S32 berichten wolle. Er erkundigte sich nach dem Zeitplan. Der Abgeordnete der GRÜNEN bat, über den angestrebten Linienweg zum Bahnhof Elbgaustraße informiert zu werden.

Die Senatsvertreter teilten mit, derzeit werde keine S32 geplant. Vielmehr würden verschiedene Varianten einer S32 als Grundlage für die Bewertung angenommen. Somit könne derzeit kein Termin genannt werden, zu dem der Bürgerschaft eine Drucksache zur S32 vorgelegt werde.

Die SPD-Abgeordneten erkundigten sich, ob es zutreffend sei, dass aktuell 27 Züge umbestellt würden, die perspektivisch auch auf der S21 eingesetzt werden könnten, und dass 13 weitere Fahrzeuge benötigt würden, wenn die Strecke verlängert werde. Sie sagten, soweit sie die Untersuchung zur standardisierten Bewertung verstanden hätten, solle gleichzeitig eine S32 zwischen Elbgaustraße und Hauptbahnhof über Dammtor in Betrieb gehen.

Die Senatsvertreter erläuterten, für die Erweiterung der S21 würden zusätzlich zu den 27 Fahrzeugen aus dem Umbestellkontingent 13 Mehrsystemfahrzeuge benötigt. Die weiteren 11 Gleichstromfahrzeuge gehörten nicht zum Umbestellkontingent. Sie würden benötigt, um zusätzliche Fahrzeuge auf der Strecke zwischen Elbgaustraße und Hauptbahnhof einsetzen zu können. Sofern diese Strecke bis Harburg verlängert werde, erhöhe sich die Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge auf 18.

Die FDP-Abgeordneten stellten fest, die Planungen enthielten noch eine Anzahl von Unklarheiten. Dies spreche gegen eine Zustimmung. Andererseits sei es nicht klug die Option nicht auszuüben auf die Gefahr hin, in einigen Jahren nicht die benötigten Anzahl an Fahrzeugen zu haben. In der Position der Regierungsfraktion würden sie das Verfahren stoppen, um die Verträge zu überprüfen. Die FDP-Abgeordneten kündigten an, sich der Stimme zu enthalten.

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem federführenden Haushaltsausschuss einstimmig bei Enthaltung des FDP-Abgeordneten, der Bürgerschaft zu empfehlen, die Drucksache 20/13049 anzunehmen.

Christoph Ahlhaus, Berichterstattung