

Bericht

des Haushaltsausschusses

über die Drucksache

21/18822: Haushaltsplan 2019/2020 - Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Nachbewilligung nach § 35 Landeshaushaltsordnung Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost sowie Beschaffung von S-Bahn-Fahrzeugen zugleich Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 29. März 2017 „Landtag und Bürgerschaft bekennen sich zur S4 und fordern Unterstützung des Bundes“ (Drucksache 21/8347) und zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 20. Januar 2016 „Planung der S-Bahn-Linie S4 – Fortsetzung der Planung – unter Verwendung von Zuweisungen des Bundes gem. § 5 Regionalisierungsgesetz“ (Drucksache 21/2665) und zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 28. November 2018 „Weiterentwicklung und Erweiterung des Hauptbahnhofs“ (Drucksache 21/15025, Nr. 2b) (Senatsantrag)

Vorsitz: **Dr. Mathias Petersen**

Schriftführung: **Thilo Kleibauer**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache wurde am 5. November 2019 gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft im Vorwege durch deren Präsidentin federführend dem Haushaltsausschuss und mitberatend dem Verkehrsausschuss überwiesen, dessen Stellungnahme als Anlage beigefügt ist. Der Haushaltsausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 26. November 2019 abschließend mit der Vorlage.

II. Ausschussempfehlung

Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, das Petition aus der Drs. 21/18822 anzunehmen.

Thilo Kleibauer, Berichterstattung

Stellungnahme

des Verkehrsausschusses

an den

federführenden Haushaltsausschuss

über die Drucksache

21/18822: Haushaltsplan 2019/2020 – Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Nachbewilligung nach § 35 Landeshaushaltsordnung Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost sowie Beschaffung von S-Bahn-Fahrzeugen zugleich Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 29. März 2017 „Landtag und Bürgerschaft bekennen sich zur S4 und fordern Unterstützung des Bundes“ (Drucksache 21/8347) und zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 20. Januar 2016 „Planung der S-Bahn-Linie S4 – Fortsetzung der Planung – unter Verwendung von Zuweisungen des Bundes gem. § 5 Regionalisierungsgesetz“ (Drucksache 21/2665) und zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 28. November 2018 „Weiterentwicklung und Erweiterung des Hauptbahnhofs“ (Drucksache 21/15025, Nr. 2b) (Senatsantrag)

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schriefführung: **Heike Sudmann**
i.V.f. Martin Bill

I. Vorbemerkung

Die Drucksache 21/18822 war am 5. November 2019 gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft im Vorwege federführend dem Haushaltsausschuss und mitberatend dem Verkehrsausschuss überwiesen worden. Der Verkehrsausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 5. November mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Einführend erklärten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats, dass sie den Bau der S4 mit Hochdruck verfolgen würden. Der Bau der S4 von Hamburg-Altona nach Bad Oldesloe bedeute für die dort lebenden Menschen eine deutliche Verbesserung des Nahverkehrs und sei somit dringend erforderlich. Die Verbindung in die Metropolregion werde mit der S4 leistungsfähig, zuverlässig, modern und komfortabel ausgebaut und würde dadurch mehr Bürgerinnen und Bürgern den direkten Zugang zum Schnellbahnsystem ermöglichen. Darüber hinaus würde auf den vorhandenen Fernbahngleisen Raum geschaffen für Verbesserungen im Fern- und Güterverkehr. Das, betonten sie, wirke sich auch positiv auf den Hamburger Hauptbahnhof aus. Auf der einen Seite würden die freiwerdenden Bahnsteige der jetzigen Regionalbahn für andere Verkehre zum Hauptbahnhof nutzbar sein, auf der anderen Seite ermögliche die

Verschiebung der Verkehre auf die S-Bahn im Hauptbahnhof vereinfachte Umsteigemöglichkeiten zu anderen S-Bahnen. Das Ziel, das sie verfolgen würden, sei die rechtzeitige Realisierung der S4 Ost zur Inbetriebnahme der festen Fehmarnbelt-Querung sicherzustellen und den transeuropäischen Schienenkorridor zwischen Hamburg und Lübeck zu entlasten. Der Senat, betonten sie, würde alles dransetzen, dass die Deutsche Bahn (DB) wie geplant 2020 mit den vorbereitenden Arbeiten zum Bau auf dem Hamburger Staatsgebiet beginnen könne. In aufwändigen Verhandlungen, erklärten sie weiter, sei es ihnen gelungen, den Bund von der Übernahme eines erheblichen Teils der Kosten zu überzeugen, so dass sie mit diesem Hintergrund sicher in die nächsten Planungsphasen starten könnten.

Im Folgenden informierten sie im Rahmen einer dieser Stellungnahme als Anlage beigefügten Präsentation mit dem Titel „S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“ über den aktuellen Sachstand der Planungen sowie über die weiteren Schritte.

Auf die Frage der SPD-Abgeordneten, ob die auf Seite 3 der Präsentation teilweise aufgeführten Einzelmaßnahmen (u.a. Bf Bargtheide, Hp Kupfermühle, Bf Bad Oldesloe und Abstellanlage Bahrenfeld) Teil des Planfeststellungsabschnitts seien, oder ohne Planfeststellung umgesetzt würden, antworteten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats, dass es sich bei diesen Einzelmaßnahmen grundsätzlich um eigene Projekte handele, bei denen in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) entschieden werde, ob eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung erforderlich sei.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erkundigte sich nach dem konkreten Verfahrensstand des Planfeststellungsverfahrens, und wollte wissen, ob mit dem Planfeststellungsbeschluss noch in 2019 gerechnet werden könne, insbesondere, weil erst vor kurzem der Presse hätte entnommen werden können, dass der Bundesrechnungshof bei der festen Fehmarnbelt-Querung mit erheblichen Kostensteigerungen in Höhe von 3,5 Mrd. Euro rechne und daher weiterhin ungewiss sei, ob der Fehmarnbelt-Tunnel überhaupt realisiert werde.

Vor dem Hintergrund, dass auf Seite 8 der Bezugsdrucksache darauf hingewiesen werde, dass die Sicherung der Finanzierung der Maßnahme durch die Freie und Hansestadt Hamburg Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Mittel) sei und somit die Finanzierungsentscheidung des Bundes auf dieser Grundlage gegebenenfalls Anfang der 2020er-Jahre erwartet werden könne, bat der FDP-Abgeordnete um Konkretisierung der Textpassage.

Der AfD-Abgeordnete stellte zunächst klar, dass seine Fraktion vorliegendes Projekt grundsätzlich befürworte, hinterfragte aber, warum in der Drucksache die Auswirkungen auf den Güterverkehr nicht dargestellt seien. Überdies nahm er Bezug auf Seite 8 der Drucksache, und stellte fest, dass dort zwar die Risiken benannt würden, jedoch nicht auf Grundstückserwerb und die damit im Zusammenhang stehenden Risiken wie Klagen in Streitfällen eingegangen worden sei. Dies vorausgeschickt wollte er wissen, ob diese Risiken unter einem anderen Punkt miteingepreist worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass eine GVFG-Förderung durch den Bund voraussetze, dass die Antragstellenden, das seien im vorliegenden Fall die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, sich zu dem Projekt bekennen und einen dementsprechenden Beschluss fassen. Die Aussage, dass die Finanzierungsentscheidung des Bundes gegebenenfalls Anfang der 2020er-Jahre erwartet werden könne, erklärten sie, lasse sich derzeit nicht weiter konkretisieren. Sobald die beiden Länder die erforderlichen Beschlüsse, mit denen sie sich zum Projekt S4 Ost bekennen, gefasst hätten, würden zunächst noch ein paar Feinheiten geklärt werden müssen, bevor dann das Bundesverkehrsministerium, mit dem sie Einverständnis bis zur Staatssekretärsbene erlangt hätten, den Minister befassen werde, der sich wiederum in engem Austausch mit dem Bundesfinanzministerium und dem Haushaltsausschuss des Bundestages befinde. Sie gingen davon aus, dass es in Kürze, jedenfalls noch in 2019, losgehen werde, weil ansonsten das gesamte Projekt um ein Jahr geschoben werden müsste, was sich angesichts des bestehenden Zeitdrucks und der daraus resultierenden Kostensteigerungen nachteilig auswirken würde. Parallel zu diesen

Verfahren werde die DB in ihren Gremien die entsprechenden Entscheidungen treffen müssen. Das, erklärten sie, sei das mit den vier Beteiligten verabredete Verfahren.

Für das Planfeststellungsverfahren, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, sei das EBA die federführende Behörde. Zwar seien ihnen bislang keine konkreten Termine mitgeteilt worden, wann der Planfeststellungsbeschluss vorliegen würde, jedoch sei aber auch nicht gesagt worden, dass es nicht mehr in 2019 erfolge. Insofern gingen sie davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss für den 1. Bauabschnitt noch in 2019 erfolgen werde.

Hinsichtlich der Fehmarnbelt-Querung habe es in der Presse, insbesondere hinsichtlich der Tunnel- und Schienenanbindung, sehr unterschiedliche und nicht immer richtige Berichterstattungen gegeben. Zudem seien auch die Kostensteigerungen bei der Schiene mitnichten wie in den Medien dargestellt aufgetreten. Bislang habe die Bewertungsbasis der vorangegangenen zehn Jahre den Gesamtwertumfang dargestellt. Durch eine neu eingeführte und erstmalig für die Schiene angewandte Methodik, die Gesamtwertprognose, seien alle Risiken, auch die, die kleiner als 50 Prozent seien, in die Kalkulation miteinbezogen und eingepreist worden. Daraus würden die veränderten Zahlen resultieren, die mitnichten als Kostensteigerung bezeichnet werden könnten. Sie gingen weiterhin davon aus, und das gehe auch aus Gesprächen hervor, die sie mit der Planungs- und Betreibergesellschaft Femern A/S, die den Tunnel bauen werde, geführt hätten, dass die Tunnelinbetriebnahme im Jahr 2028 erfolgen werde, wohlwissend, dass derzeit das Verfahren ein wenig ins Stocken geraten sei.

Die Grunderwerbskosten, stellten die Senatsvertreterinnen und -vertreter klar, seien in der Kalkulation miteingepreist. Zusätzlich würden darüber hinaus noch 15 Mio. Euro im Risikobereich zur Verfügung stehen für Wirkungen aus dem Grunderwerb resultierend, wie zum Beispiel Wertminderungen oder die Zunahme von Grundstückspreisen.

Sie bestätigten, dass die Güterverkehre, die aus Lübeck und dem Fehmarnbelt über die Vogelfluglinie nach Hamburg fahren wollen würden, über die Strecke Lübeck – Hamburg fahren würden, obgleich auch eine geringe Menge der Verkehre über die Strecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen bzw. Schwerin, die in den nächsten Jahren elektrifiziert werde solle, laufen könne. Derzeit würden sie für den Güterverkehr, zusammen in beide Richtungen, von 84 Zügen pro Tag ausgehen. Das, betonten sie, weiche im Übrigen deutlich von den Angaben, die in der Zeitung nachgelesen werden könnten, ab. Von den 84 prognostizierten Zügen kämen etwa 68 Züge aus dem Fehmarnbelt und 30 Züge aus den Lübecker Häfen, die sich aufteilen würden in Richtung Schwerin und in Richtung Hamburg. Diese Güterverkehre, betonten sie, würden auch dann kommen, wenn es das Projekt S4 Ost nicht gäbe. Jedoch würden dann voraussichtlich bei weiterhin steigenden Verkehren, wozu der Deutschland-Takt seinen Teil beitragen werde, entsprechende Konflikte entstehen. Die Frage, die beispielsweise immer wieder diskutiert werde, sei, was passiere, wenn kurz vor Hamburg ein Engpass auftrete, ob dann der langlaufende internationale Güterverkehr Vorrang vor dem Nahverkehr habe. Die gleiche Frage, erklärten sie, gebe es bei den langlaufenden internationalen Fernverkehren, die über diese Achse auch nach Kopenhagen fahren würden. Auf der Gesamtachse von Hamburg nach Kopenhagen seien Fahrgäste derzeit zwischen viereinviertel Stunden und vierdreiviertel Stunden unterwegs. Ihr Ziel sei es, eine Fahrzeit von zweieinhalb Stunden zu erreichen. Damit wären sie dann in der Zukunft auch gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähig und würden deshalb auch von einer steigenden Nachfrage ausgehen. Sie wiesen darauf hin, dass sich der Bund zum Projekt S4 Ost positiv geäußert und betont hatte, dass die S4 Ost ein gutes Projekt sei, weil sie den Hauptbahnhof entlaste, dem Nah- und Fernverkehr zugutekomme und überdies mögliche Engpässe im Bereich zwischen Ahrensburg und Wandsbek vorausschauend verhindere. Das vormals im Bedarfsplan für die Schiene enthaltene Projekt „3-gleisiger Ausbau Hamburg-Wandsbek – Ahrensburg“ sei dort in der Form nicht mehr enthalten, sondern in die Betrachtung „Knoten Hamburg“ mit eingegangen.

Sie plädierten dafür, sich von den Zahlen bezüglich des Güterverkehrs nicht zu sehr leiten zu lassen, zumal auf anderen Strecken viel mehr Güterverkehr unterwegs sei, wie zum Beispiel zwischen Hamburg und Hannover 350 Güterzüge täglich, zwischen Hannover und Bremen täglich zwischen 160 und 180 Güterzüge. Die Steigerung des

Güterverkehrs auf die 84 Züge, betonten sie abermals, habe nichts damit zu tun, dass die S4 Ost gebaut werde.

Die SPD-Abgeordneten begrüßten die anschauliche Darstellung auch vor dem Hintergrund, dass ihres Erachtens häufig zu Unrecht versucht worden sei, das Projekt S4 zu diskreditieren, weil es angeblich nur um den Güterverkehr und nicht in erster Linie um das Projekt S4 gegangen sei. Überdies fanden sie die Prognose, dass künftig 84 Güterzüge pro Tag auf der Strecke verkehren würden, eine überschaubare Steigerung. Entscheidend fanden sie die Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass, sollte die S4 nicht gebaut werden, der Güterverkehr trotzdem auf der Strecke fahren würde, und fügten ergänzend hinzu, dass ohne den S4-Bau auch kein Lärmschutz errichtet würde, weil dieser an den Streckenausbau gekoppelt sei. Überdies hielten sie fest, dass, selbst wenn es keinen Güterverkehr gäbe, man dennoch zwei zusätzliche Gleise bräuchte, weil sich der 10-Minuten-Takt der S-Bahn nicht mit dem Regionalverkehr vertrage. Anschließend an die Frage der AfD-Abgeordneten zum Grunderwerb erkundigten sich die SPD-Abgeordneten, ob den Senatsvertreterinnen und

-vertretern das Instrument der vorzeitigen Besitzeinweisung, die für eilbedürftige Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen sei, zur Verfügung stehe, um auch vorbehaltlich späterer Regelungen schon mit der Realisierung des Projekts beginnen zu können.

Die CDU-Abgeordneten stellten heraus, dass die CDU sowohl in Hamburg, als auch bundesweit das Projekt S4 seit jeher unterstützt hatte, weil es eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte der nächsten Jahrzehnte sei. Vor dem Hintergrund, dass die Regierungsfractionen verkündet hätten, dass es eine Einigung bezüglich der Finanzierung gebe, auf Bundesebene jedoch anscheinend noch keine finale Kostenzusage erteilt worden war, baten sie um einen aktuellen Sachstand.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte, ob die neue Methode der Gesamtkostenprognose eine Konsequenz sei, die man aus Projekten, die in den Kosten im Laufe der Verfahren explodiert waren, wie zum Beispiel Stuttgart 21, gezogen habe. Insofern handele es sich ihrer Einschätzung nach dennoch um eine Kostensteigerung, weil offenbar erst mit dieser Methode alle Risiken realistisch miteingerechnet worden seien. Seite 5 der Präsentation könne entnommen werden, dass mit der Ausschreibung der Hauptbaumaßnahmen im Januar 2020 begonnen werden könne, wenn die Gesamtfinanzierung bis dahin gesichert sei. Laut Bedarfsplan Schiene solle der Bund knapp 1 Mrd. Euro beisteuern, jedoch seien bis 2022 ohnehin jährlich nur 1,6 Mrd. Euro in dem Titel verfügbar. Hinzu komme, dass das Klimapakete der Bundesregierung, das bis 2030 86 Mrd. Euro für das Schienennetz vorsehen solle, noch nicht im Haushalt sei. Dies vorausgeschickt hielt sie fest, dass es zwar viele Ankündigungen von Geldern gebe, diese bis dato aber offenbar noch nicht gesichert seien. Daher bat sie um Erläuterung der Formulierung in der Präsentation „wenn die Gesamtfinanzierung bis dahin gesichert sei“. Vor dem Hintergrund, dass ihr von der „Bahninitiative an der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck e.V.“ zugetragen worden war, dass laut EBA derzeit noch keine Handhabe für einen Planfeststellungsbeschluss für den 1. Bauabschnitt bestehe, weil noch die Potenzialanalyse und die Standardisierte Bewertung ausstünden, interessierte sie, ob diese Schritte in der Kürze der Zeit überhaupt leistbar wären. Bezüglich der Aussage auf Seite 3 der Drucksache, dass die S4 im Hauptbahnhof die Gleise 1 bis 4 der Gleichstrom-S-Bahn nutzen werde, weil diese über ausreichende Kapazitäten verfüge, gab sie zu bedenken, dass auf diesen Gleisen dann neben der S4 noch die S1, S21, S2, S3, S31 und S32 verkehren würden, und fragte, welche Konsequenzen das für den Hauptbahnhof haben werde, insbesondere vor dem Hintergrund erforderlicher Taktverdichtungen. Ihre Befürchtung sei, dass durch die S4 zwar ein Engpass beseitigt werde, für die übrigen S-Bahnen hingegen dadurch Engpässe entstehen könnten. Bezüglich der Aussage aus Seite 2 der Präsentation, dass durch den möglichen Einsatz von Langzügen zukünftig circa 380 Sitzplätze pro Stunde mehr zur Verfügung stünden, bat sie um Konkretisierung, was mit dieser Aussage „möglicher Einsatz von Langzügen“ konkret gemeint sei.

Der FDP-Abgeordnete interessierte sich für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Projekts S4, auf die auch auf Seite 11 der Präsentation hingewiesen worden war, und erkundigte sich, wie, zum Beispiel durch Bürgersprechstunden und Informationsstände und vor allem, wie oft die Öffentlichkeit beteiligt worden sei. Darüber hinaus

fragte er nach der Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den jeweiligen Veranstaltungen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter kündigten an, die von dem FDP-Abgeordneten gewünschten Informationen nachträglich zu Protokoll geben zu wollen, und erklärten mit Schreiben vom 12. November 2019:

Bei der Planung der S4 wurde von Anfang an auf größtmögliche Transparenz für die Bürger Wert gelegt. Fester Bestandteil der transparenten Öffentlichkeitsbeteiligung ist die regelmäßige Teilnahme an bezirklichen Ausschüssen, Stadtteilgremien und Stadtteilfesten. Mit den Anwohnern und Betroffenen wurden Bürgergesprächstunden und persönliche Gespräche Vorort geführt. Die Öffentlichkeit und Interessierte wurden auf Informationsveranstaltungen und Marktständen über das Projekt informiert. Dieser Dialog wird auch zukünftig in gleicher Intensität fortgeführt und umfasste bisher:

Auftaktveranstaltungen der einzelnen Planfeststellungsabschnitte

Datum	Ort	Zielgruppe	Teilnehmer
Anfang 2020	Ahrensburg	PFA 3: betroffene Anwohner, interessierte Bürger	In Planung
22.06.2018	Wandsbek	PFA 2: betroffene Anwohner, interessierte Bürger	ca. 150 Teilnehmer
25.01.2017	Wandsbek	PFA 1: betroffene Anwohner, interessierte Bürger	ca. 250 Teilnehmer

Informationsveranstaltung / Infomobil (ca. 30 - 40 Teilnehmer)

Datum	Ort	Zielgruppe
Anfang 2020	Infomobil: PFA 2+3	betroffene/interessierte Anwohner
11.07.2018	Infomobil: Ahrensburg	betroffene/interessierte Anwohner
24.04.2018	Infomobil: Wandsbek	betroffene/interessierte Anwohner
31.05.2016	Stadt Ahrensburg	Einwohnerveranstaltung, Interessierte/Betroffene
11.04.2016	Wandsbek	Öffentlichkeit, Interessierte/Betroffene
08.04.2016	Tonndorf	Anwohnerveranstaltung "Küperstieg" (Str.)
06.04.2016	Tonndorf	Anwohnerveranstaltung "Küperstieg" (Str.)
17.07.2015	Wandsbek	Infomarktstand für Pendler, Anwohner, interessierte Bürger
14.07.2015	Rahlstedt	Infomarktstand für Pendler, Anwohner, interessierte Bürger

Sonderveranstaltungen

Datum	Ort	Zweck + Zielgruppe	Anzahl
09.04.2018 - 17.04.2018	Wandsbek	Erörterungstermin PFA1, Erheber von Einwenden	ca. 150 Teilnehmer
05.12.2017	Gymnasium Oldenfelde	Anwohnerinitiative Birrenkovenallee	ca. 20 Teilnehmer
23.10.2017	Wandsbek	Podiumsdiskussion Güterverkehr, Betroffene/Interessierte	ca. 140 Teilnehmer
03.05.2016	Rahlstedt	Verlegung Neurahlstedter Graben, Beanspruchung der Grundstücke, Anwohner Bereich Parchimer Str. und Neurahlstedter Graben	Teilnehmerzahl nicht dokumentiert

Nordbau-Messe Neumünster

Datum	Ort	Zielgruppe	Anzahl
11.09.2019 - 15.09.2019	Nordbau-Messe Neumünster	Baubranche, interessierte Fachbesucher	ca. 150 Teilnehmer
05.09.2018 - 09.09.2018	Nordbau-Messe Neumünster	Baubranche, interessierte Fachbesucher	ca. 140 Teilnehmer
13.09.2017 - 17.09.2017	Nordbau-Messe Neumünster	Baubranche, interessierte Fachbesucher	ca. 150 Teilnehmer

Newsletter „S4 NAH DRAN“

Datum	Ort	Zweck + Zielgruppe	Anzahl
2017 - heute	per Mail	Betroffener, Anwohner, Interessierte (mit Anmeldung)	4 Newsletter + 2 Sonderausgaben an ca. 600 Abonnenten

S4-Mailpostfach

Datum	Ort	Zweck + Zielgruppe	Anzahl
bis heute		Beantwortung von Fragen Betroffener, Anwohner, Interessierte	ca. 100 Anfragen + Beantwortungen

Zur Finanzierung gaben sie an, dass sie ein Finanzierungsmodell ausgehandelt hätten. Der Bund, bestätigten sie, sei bereit, auf Basis einer Finanzierungsvereinbarung nominalisierte Bundesschienenwegeausbaugesetz-Mittel in Höhe von 993 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen. Die Unterschriften, erklärten sie, seien noch nicht erfolgt, denn Hamburg und Schleswig-Holstein müssten sich zunächst erst offiziell zu dem Projekt S4 bekennen. Zudem würde die Summe nicht sofort komplett benötigt, sondern nach Baufortschritt bis zur Fertigstellung 2028 abfließen und dann noch einmal zum Ende der Projektlaufzeit bis 2033 für Restarbeiten und die Abrechnung beansprucht. In diesem Zusammenhang gebe es dann Jahre, in denen mehr GVFG-Mittel abfließen würden, und Jahre, in denen mehr Bedarfsplanmittel ausgezahlt würden. Wichtig sei jedoch, dass, wenn sie alle Risiken einkalkulieren würden und sie tatsächlich bei Gesamtkosten in Höhe von 1.847 Mio. Euro lägen, bei einer angenommenen Kostensteigerung von jährlich 2 Prozent bis 2028 eingerechnet, der Bund davon rund 80 Prozent übernehmen werde. Vor dem Hintergrund, dass sie vor einem Jahr noch mit dem Bund über 300 bis 400 Mio. Euro gesprochen hätten, fanden sie die jetzige Summe einen großen Erfolg. Es sei richtig, betätigten sie, dass die Finalisierung noch ausstehe. Diese würde jedoch auch nur unter der Voraussetzung nicht erfolgen, dass Hamburg und Schleswig-Holstein ihren verbindlichen Beschluss bezüglich der S4 nicht fassen würden.

Das Instrument der vorzeitigen Besitzeinweisung stehe ihnen neben dem weiteren üblichen rechtlichen Repertoire zwar zur Verfügung, bestätigten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, betonten aber, dass ihnen sehr daran gelegen sei, zunächst zu versuchen, die Thematik des Grundstückserwerbs im Konsens mit den Eigentümerinnen und Eigentümern zu regeln.

Zu dem Thema der Gesamtkostenprognose gaben sie der Vermutung der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE von der Herleitung her recht. In der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung für die Bedarfsplanprojekte habe die DB gemeinsam mit den Bund erörtert, wie die Mittelabflüsse, aber auch die Haushaltsplanungen für die Umsetzung von Maßnahmen stabilisiert werden könnten, insbesondere vor dem Hintergrund, dass es deutschlandweit immer mal wieder Maßnahmen gegeben habe, die finanziell aus dem Ruder gelaufen oder aber gar nicht erst realisiert worden seien, weil beispielsweise das Planrecht nicht erfolgt war oder geklagt worden war. Daraus seien Schwierigkeiten erwachsen, die Mittel abzurufen, die der Bund gerade auch in den letzten vier bis fünf Jahren massiv erhöht habe. Als eine der Projektbeschleunigungsmaßnahmen, von denen es insgesamt neun gebe, die auch im Planungsbeschleunigungsgesetz thematisiert seien, hätten sie mit dem EBA, dem Bund und Wirtschaftsvertretern sowie auch mit Hochschulen und Professoren Studien für eine Gesamtwertprognose für Maßnahmen des Bedarfsplans erstellt. Diese, betonten sie, erfolge in der Regel bereits in der Leistungsphase 2. Mit der S4 hingegen seien sie bereits schon deutlich weiter. Deshalb hätten sie auf dieser Methodik aufgesetzt, jedoch konkreter als gefordert. In der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung sei geregelt, dass man nach der Leistungsphase 2 über einen normalerweise vier- bis fünftägigen Workshop ein Projekt hinsichtlich seiner Risiken bewerte und dann diese Risiken von null bis 100 Prozent nach ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit einstuft. Darauf basierend würde dann ein Portfolio an Bedarfsplanmaßnahmen erzeugt, die eine sehr geringe Streuung pro Jahr beim Mittelabfluss und bei der Planbarkeit erzeugen würden. Das, resümierten sie, sei Hintergrund dieser neu eingesetzten Methodik. Diese Methodik hätten sie sich vorgenommen und in einer Expertengruppe, mit den Ländern in einer gemeinsamen Abstimmungsgruppe sowie mit dem Bund ebenfalls und hätten sich diese Risikobewertungen und Risiken nochmals angesehen und darauf basierend die Gesamtwertprognose erzeugt. Sie befürworteten, dass das, was als maximales Risiko gesehen werde, in die Prognose eingeflossen sei, und würden somit dafür Sorge tragen, dass die Finanzierung stabil sei, weil sie dann nicht sofort bei einer Abweichung von Risiken, die kleiner als 50 Prozent seien, Handlungsbedarf hätten. Zudem hänge an der Finanzierung auch eine Nutzenbewertung, bei der wichtig sei, dass der Nutzen für das

Projekt groß genug sei, dass sie damit die Finanzierbarkeit aus Bedarfsplan und GVFG-Mitteln sicherstellen können.

Das Thema „Standardisierte Bewertung“, ob das EBA diese benötige sowie weitere Nachforderungen hätten sie mit dem EBA besprochen und einen Konsens erzielen können, berichten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats, sodass daran die Beschlussfassung nicht scheitern werde.

Die Planung, führen sie fort, hinsichtlich der Gleise 1 bis 4 am Hauptbahnhof sehe vor, dass die S4 durch den Citytunnel nach Hamburg Altona (neu) fahre. Dann hätten sie im Citytunnel vier Trassen belegt, was einem 2,5-Minuten-Takt bei einem zehninütigen Grundtakt der S-Bahnlinien entspreche. Das sei, betonten sie, nach all ihren Berechnungen im derzeitigen S-Bahnsystem fahrbar, aber auch die Obergrenze im heutigen Signalsystem. Jedoch würden sie parallel an der Fragestellung der Digitalisierung des gesamten Systems arbeiten, sodass möglicherweise in Zukunft eine weitere Taktverdichtung erreicht werden könne.

Der Einsatz von sogenannten Langzügen auf der Linie der S4, erklärten sie weiter, sei vor allem während der Hauptverkehrszeit geplant, ansonsten sei der Einsatz sogenannter Vollzüge vorgesehen.

Auf die Frage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, ob die Stadt für die Langzugeinsätze auf der kommenden Linie S4 und auch für die anderen Linien der S-Bahn, die künftig in engeren Takten und zum Teil auch als Langzüge fahren sollen, zum Zeitpunkt der Fertigstellung der S4 ausreichend S-Bahnwagen zur Verfügung haben werde, erwiderten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass eigens für den Betrieb der S4 35 neue Fahrzeuge bestellt würden und die S4 nicht zulasten des bestehenden Fahrzeugpools bestückt würde.

Hierzu bemerkten die SPD-Abgeordneten, dass, wenn man sich die Zahlen der zu bestellenden Fahrzeuge ansehe und das mit dem Inhalt der Drucksache zum Verkehrsvertrag vergleiche, auffalle, dass damals für die S4 Ost von einem geringeren Bedarf als den 35 Fahrzeugen ausgegangen worden war. Sowohl im Hinblick auf eine künftige S4 West, als auch bezogen auf künftig möglicherweise entstehende zusätzliche Bedarfe an weiteren S-Bahnwagen, zeigten sie sich erstaunt über die Information, dass sich die Industrie verpflichtet habe, nicht mehr als eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen zu bauen. Daher baten sie um Erläuterung, inwiefern die Option bestehe, noch mehr Fahrzeuge zu bestellen, als vertraglich oder als Option vereinbart worden war, wenn sich der entsprechende Bedarf ergebe.

Die Frage, ob weitere Fahrzeuge bestellt werden können, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, hänge sehr davon ab, wann die S4 West komme, weil auch die Züge, die sie jetzt bestellen würden, irgendwann so alt sein würden, dass sie ihre Zulassung verlieren. Wenn die Verlängerung nach Westen daher erst zu einem Zeitpunkt käme, zu dem die Fahrzeuge nicht mehr zugelassen werden könnten, könnten sie diese auch nicht mehr bestellen. Außerdem sei es in diesem Fall maßgeblich das Land Schleswig-Holstein, das die Entscheidung über die Art der Fahrzeuge, die auf dieser Strecke eingesetzt werden sollen, treffen müsse. Den Vertrag, betonten sie, hätten sie genau so gestaltet, dass sie den Verlängerungen und Betriebsunterbrechungen für die Fahrzeuge der S4 Ost entsprechen würden.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte nach, in welchem Takt die S-Bahnen am Hauptbahnhof verkehren könnten, sobald die technischen Voraussetzungen für den Einsatz des europäischen Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS) geschaffen seien. Darüber hinaus wies sie darauf hin, dass auf Seite 5 der Drucksache ausgeführt sei, dass in den Hauptverkehrszeiten teilweise der Einsatz sogenannter Langzüge erfolgen solle. Daraus schloss sie, dass der Einsatz der Langzüge nicht während der gesamten Hauptverkehrszeit vorgesehen sei, hätte jedoch den Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter entnommen, dass der Einsatz der Langzüge während der gesamten Hauptverkehrszeit vorgesehen sei. Bezogen auf die geschlossenen Verträge interessierte sie, welche Rolle die DB übernehme, und fragte, wie hoch deren Kostenanteil an dem Projekt S4 Ost sei. Zudem wollte sie wissen, ob die zusätzlichen Kosten, die durch Verzögerungen der DB ent-

stunden, dieser auch angelastet würden oder ob ein Anreizsystem ausgehandelt worden sei.

Zuwendungsempfänger, stellten die Senatsvertreterinnen und -vertreter klar, sei die DB AG, das heiße, faktisch würden der Bund und die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein eine Leistung bei der DB bestellen. Auf Seite 8 der Drucksache sei in der Tabelle zudem die Kostenteilung zwischen den Beteiligten nach derzeitigem Stand dargestellt, wonach auch die DB AG ihren Beitrag zu leisten habe. Das, betonten sie auf Nachfrage der LINKEN-Abgeordneten, sei kein klassisches Malus-Bonus-System. Vielmehr habe die DB AG, wenn Risiken auftreten würden, diese finanziell nicht nur mitzutragen, sondern auch zugesagt, wenn ein, auch unerwartetes, Risiko eintrete, an erster Stelle dafür einzutreten.

Zu ihren Ausführungen hinsichtlich der Trassen fügten die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuternd hinzu, dass sie gemeint hätten, dass innerhalb von 10 Minuten vier Züge auf einem Gleis fahren könnten, was einem 2,5-Minuten-Takt gleichkäme. Zu der Wirkung von ETCS beziehungsweise der Digitalisierung, bedauerten sie, könnten sie noch nichts Konkretes berichten, außer, dass es Studien und Untersuchungen hierzu gebe. Mit dem Konzept des sogenannten Moving Blocks, das eine Digitalisierung voraussetze, werde der Sicherheitsabstand im Zugbetrieb permanent überwacht und sichergestellt, sodass eine Einteilung der Strecke in feste Blöcke dann entbehrlich würde. Durch diese Maßnahme würde es möglich, die Leistungsfähigkeit im Bahnbetrieb zu erhöhen.

Die AfD-Abgeordneten äußerten, dass sie nicht nur die S4 gutheißen würden, sondern auch dem Ausbau der Güterbahn vorbehaltlos gegenüberstehen würden. Das, was sie beim vorliegenden Verfahren jedoch bemängeln würden, sei, dass die ergebnisoffene und ausreichende Prüfung der Parallelstrecke zur A1 nicht hinlänglich stattgefunden habe. Zu den Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass die Verkehre, die 84 Güterzüge täglich ohnehin kämen, auch ohne die S4, habe er hingegen nicht verstanden, da der Fehmarnbelt-Tunnel nicht nur deshalb gebaut werde, um die Streckenführung zu optimieren, sondern auch, um mehr Güter auf die Bahn zu bekommen. Daher vertrat er die Auffassung, dass, wenn der Tunnel gebaut würde, es auch zu einer Zunahme des Güterverkehrs kommen werde. Hierzu bat er um Erklärung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter klärten auf, dass der Punkt nicht gewesen sei, ob der Verkehr auf 84 Güterzüge ansteige, sondern, wenn der Verkehr auf 84 Züge ansteige, natürlich primär dadurch, dass der Fehmarnbelt-Tunnel gebaut werde, und gegebenenfalls auch Steigerungen im Lübecker Hafen stattfänden, dass dann die Verkehre so oder so über diese Strecke fahren würden. Die Verkehre würden aufgrund des mit etwa 160 Kilometern deutlich kürzeren Laufwegs aus Skandinavien auf jeden Fall über die Vogelfluglinie fahren. Gäbe es hingegen keine Gterverkehrssteigerung, hätten sie trotzdem das Problem, dass sie eine S4 mit zwei zusätzlichen Gleisen bauen müssten, um den 10-Minuten-Takt nach Ahrensburg überhaupt fahren zu können, weil für die verbleibenden Güterverkehre aus Lübeck und die Personenfernverkehre und Personennahverkehre die Strecke mit einem 10-Minuten-Takt für die S-Bahn nicht kompatibel wäre.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE beschrieb, dass der Bahnsteig 1 am Hauptbahnhof (Gleise 1 und 2) schon heute oftmals sehr voll sei und zudem dort Möblierungen vorhandene seien, die es den Fahrgästen schon jetzt nicht immer leichtmachen würden, unfallfrei den Zug zu wechseln. Vor dem Hintergrund, dass künftig die S4-Fahrgäste noch hinzukämen, fragte sie, welche Planungen es gebe, dass sich die Situation nicht noch mehr verschlechtere, sondern, trotz einem erhofften Zuwachs an Fahrgästen, besser werde.

Die DB Station und Service werde in 2020 oder 2021 Bahnsteig 1 vollständig entrümpeln. Schon alleine das, unterstrichen die Senatsvertreterinnen und -vertreter, werde viel Bewegungsfreiheit schaffen. Darüber hinaus gaben sie zu bedenken, dass, wenn die S4 in die City hineinfahren werde, der Umstieg in die S-Bahn für die Fahrgäste entbehrlich werde. Diejenigen, die heute noch mit der Regionalbahn aus Wandsbek in die City kämen, müssten, um in die S-Bahn zu kommen, den Bahnsteig wechseln. Zukünftig würden diese Fahrgäste einfach im Zug sitzenbleiben können, um in die City

zu kommen. Das, erklärten sie, würde dazu beitragen, dass nicht alle Fahrgäste der S4 zusätzlich auf dem Bahnsteig stünden, sondern sich eher weniger Fahrgäste im Umsteigebereich des Bahnhofs befänden als derzeit.

Die Abgeordnete der Fraktion Die LINKE erinnerte, dass sie, weil das Planfeststellungsverfahren noch nicht so weit fortgeschritten gewesen war, im Rahmen einer der vergangenen Bürgerschaftssitzungen dafür plädiert hatte, ohne das Planfeststellungsverfahren behindern zu wollen, zu prüfen, wie es um Alternativen stünde. Sie sah ein, dass, falls der Planfeststellungsbeschluss bis zum Jahresende vorliegen werde, über ihr Anliegen wohl nicht mehr beraten werden könne. Dies, betonte sie, sei deshalb sehr bedauerlich, weil ihres Erachtens die Alternativen im Rahmen des Verfahrens nicht ernsthaft geprüft worden seien, obwohl es beispielsweise aus dem Büro Viereck und Rößler einen entsprechenden Vorschlag gegeben hatte. Dennoch sah sie auch die Problematik, dass wenn Hamburg sich nun nicht deutlich für die S4 Ost ausspreche, erstmal gar nichts kommen würde, was auch nicht gut wäre. Deshalb gab sie an, der Drucksache trotz ihrer geäußerten Bedenken zustimmen zu wollen.

Die SPD-Abgeordneten teilten die Kritik der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, die moniert habe, dass die A1-Variante nicht hinreichend geprüft worden sei, nicht. Im Rahmen der Planfeststellung, gaben sie zu bedenken, habe man sich ausführlich auch mit der A1-Variante beschäftigt. Hinzu komme, dass für eine A1-Variante etwa doppelt so viel Bahnstrecke gebaut werden müsste, als bei der jetzigen Variante, weil es dann nicht nur um eine Neubaustrecke von Hasselbrook nach Ahrensburg-Gartenholz ginge, sondern um eine Neubaustrecke von Moorfleet bis Bad Oldesloe. Davon wäre somit auch doppelt so viel Natur betroffen. Zudem würden auch an der A1 Menschen wohnen, die ebenfalls betroffen wären, sodass auch nicht gesagt werden könne, wenn die Entscheidung auf die A1-Alternative fallen würde, es keine Konflikte geben würde. Letztlich hätte eine andere, als die aktuelle Planung lediglich heißen, dass die S4-Planung um mindestens zehn Jahre vertagt worden wäre, und das, hoben sie hervor, hätte man den Menschen, die seit Jahrzehnten auf eine S-Bahn warten würden und auch eine nicht immer zuverlässige Regionalbahn, wegen der Konflikte mit anderen Verkehren auf der Schiene, die nun auch eine Perspektive aufgezeigt bekämen, angewiesen seien, nicht länger zumuten wollen. Daher begrüßten sie ausdrücklich, dass die Planungen nun soweit fortgeschritten seien und kurz vor Beginn der Realisierung stünden.

III. Ausschussempfehlung

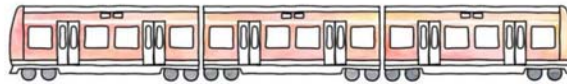
Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem federführenden Haushaltsausschuss einstimmig bei Abwesenheit der GRÜNEN, der Bürgerschaft zu empfehlen, den Antrag aus der Drucksache 21/18822 anzunehmen.

Heike Sudmann i.V.f. Martin Bill, Berichterstattung



S4

DIREKTER, EINFACHER UND PÜNKTLICHER IN HAMBURG



S-BAHNLINIE S4 (OST) HAMBURG-BAD OLDESLOE

VERKEHRSSAUSCHUSS DER HAMBURGER BÜRGERSCHAFT
05.11.2019

| DB Netz AG | I.NG-N | Frank Arne Limprecht | Hannover | 05.11.2019

Von der Europäischen Union kofinanziert
Fazilität „Connecting Europe“



NOTWENDIGKEIT DER S4 (OST) HAMBURG-BAD OLDESLOE

- Fahrgaststeigerung zwischen 2000-2010 von Hamburg nach Bad Oldesloe um 50 Prozent!
→ seitdem etwa weitere 20 Prozent
- Der Hamburger Hauptbahnhof ist im Fern- und Regionalbahnbereich hinsichtlich Zug- und Reisendenzahlen überlastet
- Durch die S4 wird die Stabilität im Nahverkehr weiter verbessert
- Durch die S4 (Ost) wird der Hamburger Hauptbahnhof täglich um rund 110 Züge entlastet
- Durch den möglichen Einsatz von Langzügen stehen zukünftig ca. 380 Sitzplätze pro Stunde mehr zur Verfügung



- In der Hauptverkehrszeit ist ein 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg geplant

2 | DB Netz AG | I.NG-N | Frank Arne Limprecht | Hannover | 05.11.2019



MAßNAHMEN DER S4 (OST)



Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1

- 3,1 km Hamburg–Hasselbrook bis Luetkensallee

Planfeststellungsabschnitt 2

- 9,5 km Luetkensallee bis Landesgrenze Schleswig-Holstein

Planfeststellungsabschnitt 3

- 8,2 km Landesgrenze Schleswig-Holstein bis Ahrensburg-Gartenholz

Einzelmaßnahmen (u.a.)

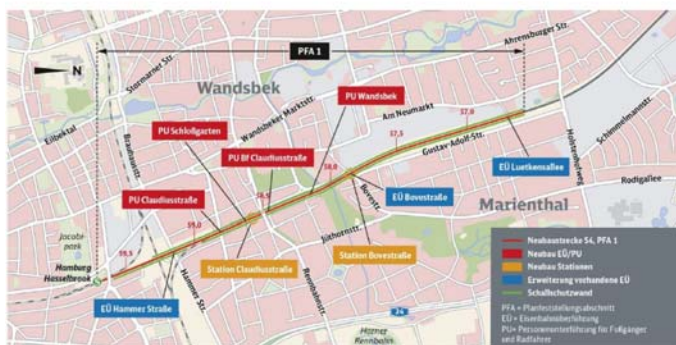
- Bf Bargteheide
- Hp Kupfermühle
- Bf Bad Oldesloe
- Abstellanlage Bahrenfeld

In der Hauptverkehrszeit

- 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg
- 20-Minuten-Takt nach Bargteheide
- 60-Minuten-Takt nach Bad Oldesloe



PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT (PFA) 1



- Neubau 2-gleisige S-Bahnstrecke auf nördlicher Seite (3,1 km)
- Überwerfungsbauwerk Hasselbrook
- Anpassung der Fernbahngleise auf südlicher Seite
- Neu- und Umbau von 3 Eisenbahnüberführungen und 4 Personenunterführungen
- Aufhebung aller vorhandenen Bahnübergänge
- Neubau der Stationen Claudiusstraße und Bovestraße
- Rückbau Verkehrsstation Wandsbek
- Rückbau der Güterzugstrecke 1242 zwischen Hammer Straße und Güterbahnhof Wandsbek
- Erweiterung der Strecke 1242 um ein weiteres Gleis im Abzweig Horn
- Neubau von ca. 8,9 km Lärmschutzwand

AKTUELLER STAND PFA 1

- Ausschreibung der bauvorbereitenden Maßnahmen in 10/2019 erfolgt. Umsetzung ab 02/2020.
- Ausschreibung der Hauptbaumaßnahmen ab 01/2020, wenn Gesamtfinanzierung rechtzeitig gesichert
- Planfeststellungsbeschluss erwartet Ende 2019
- Neuauslage Verschattungsgutachten und „Verbindungsweg“. Auslage erfolgt zur Zeit.
- Geplanter Baubeginn einzelner Bauwerke (u. a. Erweiterung Eisenbahnüberführung (EÜ) Hammer Straße und EÜ Luetkensallee): **Ende 2020**
- Geplanter Baubeginn der Hauptbaumaßnahmen: **Anfang 2021**



Überführungsbauwerk Hasselbrook

PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT 2



- Neubau 2-gleisige S-Bahnstrecke auf nördlicher Seite
- Teilweise Neubau/Anpassung der Bestandsgleise auf südlicher Seite
- Neu- und Umbau von 17 Brücken
- Neubau der Stationen Holstenhofweg und Am Pulverhof
- Umbau der Stationen Tonndorf und Rahlstedt
- Neubau von ca. 15 km Lärmschutzwänden
- Aufhebungen Bahnübergänge Jenfelder Straße, Am Pulverhof und Nornenweg

AKTUELLER STAND (PFA) 2

- Die **Planfeststellungsunterlagen (PFU)** wurden im September 2017 beim EBA eingereicht.
- Auslegung der** Unterlagen erfolgt ab dem 11.11.2019., der Erörterungstermin nach Vorgabe der Anhörungsbehörde im 3. / 4. Quartal 2020
- Information zur Auslegung und Verfahren erfolgen seitens des Projekts über Postwurfsendungen und die S4 Homepage.
- Finanzierungsvertrag für die Leistungsphase 6 (Erstellung der Ausschreibungsunterlage)** wurde im Oktober 2019 unterzeichnet.
- Baubeginn geplant ab 2021** in Abhängigkeit eines vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses



PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT 3



- Neubau 2-gleisige S-Bahnstrecke auf nördlicher Seite bis Ahrensburg und 1-gleisige S-Bahnstrecke bis Ahrensburg-Gartenholz
- Neu- und Umbau von 10 Brücken
- Neubau der Station Ahrensburg West, Umbau der Station Ahrensburg und Ahrensburg Gartenholz
- Neubau einer Abstellanlage in Ahrensburg-Gartenholz
- BÜ Aufhebung „Brauner Hirsch“ und Bau einer weitspannenden Bogenbrücke über eiszeitliche archäologische Fundstätte

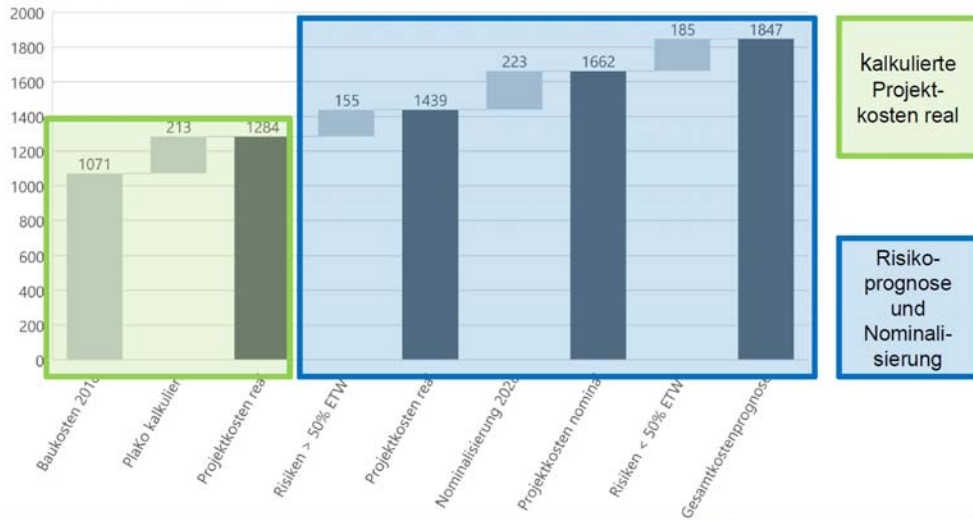
AKTUELLER STAND PFA 3

- Prüfung der **Planfeststellungsunterlagen** durch das EBA (Abgabe im Juli 2017). Derzeit Einarbeitung der Schlussbemerkungen des EBA im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung.
- Erwartete **Auslegung** (Entscheidung liegt bei Anhörsungsbehörde) der Unterlagen im 2. Quartal 2020
- Die **Entwurfsplanung** ist abgeschlossen, der Prüflauf beginnt Anfang 2020.
- **Baubeginn geplant 2025.**



- **Netzwerkbogenbrücke** als Ersatz für den Bahnübergang „Brauner Hirsch“ mit einer Stützweite von 117,40 m ausgeführt

FINANZIERUNG DER S4



WIE DAS DB S4 TEAM ÜBER DAS PROJEKT INFORMIERT

	Behörden, Gemeinden, Bezirk <ul style="list-style-type: none">• Informationstermine mit Projektexterten• Ausschusssitzungen
	Anwohner, Betroffene <ul style="list-style-type: none">• Bürgersprechstunden• Persönliche Gespräche Vorort
	Öffentlichkeit, Interessierte <ul style="list-style-type: none">• Informationsveranstaltungen• Marktstände
	allgemein <ul style="list-style-type: none">• Broschüren• Internetseite <p style="text-align: right;">www.s-bahn-4.de</p>

11 | DB Netz AG | LNG-N | Frank Arne Limprecht | Hannover | 05.11.2019



**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT!**

WWW.S-BAHN-4.DE