

Bericht

des Haushaltsausschusses

über die Drucksache

**22/8714: Verkehrsleistung S4/RB81 (Vertragsergänzung S-Bahn Verkehrsvertrag/3. Änderungsvereinbarung)
(Senatsantrag)**

Vorsitz: **Dr. Mathias Petersen**

Schriftführung: **Thilo Kleibauer**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache wurde am 24. August 2022 auf Antrag der Fraktionen von SPD, GRÜNEN und DIE LINKE durch die Hamburgische Bürgerschaft federführend an den Haushaltsausschuss und mitberatend an den Verkehrsausschuss überwiesen, dessen Stellungnahme als Anlage beigefügt ist. Der Haushaltsausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 22. September 2022 abschließend mit der Vorlage.

II. Beratungsinhalt

Der Vorsitzende stellte das Einvernehmen zur Anmeldung des Berichts zur Sitzung der Bürgerschaft am 6. Oktober 2022 her.

III. Ausschussempfehlung

Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig, das Petitum aus der Drs. 22/8714 anzunehmen.

Thilo Kleibauer, Berichterstattung

Stellungnahme

des Verkehrsausschusses

an den

federführenden Haushaltsausschuss

über die Drucksache

**22/8714: Verkehrsleistung S4/RB81 (Vertragsergänzung S-Bahn Verkehrsvertrag/3. Änderungsvereinbarung)
(Senatsantrag)**

Vorsitz: **Heike Sudmann**

Schriftführung: **Eva Botzenhart**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache 22/8714 wurde am 24. August 2022 durch Beschluss der Bürgerschaft auf Antrag der SPD-, der GRÜNEN- und der LINKEN-Fraktion federführend dem Haushaltsausschuss und mitberatend dem Verkehrsausschuss überwiesen. Dieser befasste sich in seiner Sitzung am 15. September 2022 mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Eingangs kam der Verkehrsausschuss einstimmig überein, über die Beratung das folgende Wortprotokoll fertigen zu lassen:

Vorsitzende: Einen wunderschönen guten Tag. Um 17.04 Uhr begrüße ich Sie recht herzlich und eröffne die Sitzung. Ich fange einmal mit Lob und Tadel an. Der Tadel ist der, dass wir eigentlich um 17 Uhr Sitzungsbeginn haben, und es wäre schön, wenn auch alle Ausschussmitglieder erscheinen und wir nicht das Gefühl haben, wir haben den falschen Ort oder Sie haben den falschen Ort. Also nächstes Mal klappt das, glaube ich, wieder. Zumal mir schon berichtet wurde, dass Sie alle da waren. Das war die Abteilung Tadel.

Die Abteilung Lob ist, dass wir gestern Abend von der BVM schon die PowerPoint-Präsentation (s. Anlage) bekommen haben. Also wir nähern uns dem Zustand, es fast einen Tag vorher bekommen. Machen Sie weiter so und der Verkehrsausschuss wird es Ihnen danken, dass wir uns vorbereiten können.

So, und jetzt aber offiziell. Herzlich willkommen zur heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses. Ich begrüße die Ausschussmitglieder und auch, die noch kommen werden. Ich begrüße den Senat in Person von Herrn Dr. Tjarks und die Senatsvertreter und Vertreterinnen, die ich auch heute nicht alle aufzähle, weil sie doch arg in der Überzahl sind im Vergleich zum Ausschuss, aber seien Sie alle uns herzlich willkommen.

Die Tagesordnung liegt Ihnen vor. Wir haben drei Tagesordnungspunkte plus den beliebten Punkt Verschiedenes und ich rufe Tagesordnungspunkt 1 auf, das ist die Drucksache 22/8714:

Verkehrsleistung S4/Regionalbahn 81 (Vertragsergänzung S-Bahn Verkehrsvertrag/ 3. Änderungsvereinbarung)

Vorab, ich habe die Obleute schon angeschrieben, ob es einen Widerspruch gibt zu einem Wortprotokoll, weil nämlich sehr schnell der Haushaltsausschuss erreicht werden muss. Gibt es einen Widerspruch hier jetzt? Dann haben wir jetzt ein Wortprotokoll zu diesem Tagesordnungspunkt beschlossen. Und dann legen wir einmal los. Der Senat, bitte schön.

Senator Dr. Tjarks: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende.

Vorsitzende: Ich habe vergessen, die Gäste zu begrüßen. Entschuldigung. Weil, diese Mengen von Behördenvertreterinnen und -vertreter. Ich heiße auch die Öffentlichkeit, die Zuhörerinnen und Zuhörer sehr herzlich willkommen. Schön, dass Sie da sind. Kommen Sie wieder.

Senator Dr. Tjarks: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich hoffe auch, dass wir die Gäste nicht enttäuschen werden heute, und ich hoffe auch, dass Sie neben dem Lob und dem Tadel es nicht als Tadel gemeint haben, dass wir hier mit vielen Vertreterinnen und Vertretern kommen, weil wir natürlich auch gut Auskunft geben wollen und das ja der Sinn dessen ist, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt und der Bahn und anderer Dienststellen hier sozusagen tatsächlich anwesend sind.

In Bezug auf den S4-Verkehrsvertrag möchte ich nur ganz wenige einleitende Worte sagen, und vor allen Dingen sagen, das hat man ja auch der Presse diese Woche entnehmen können, dass es vorangeht mit der S4 und dass wir tatsächlich sehen, dass der erste Bauabschnitt vorangeht. Deswegen haben wir auch Frau Karam heute mitgebracht, um sozusagen auch tatsächlich nicht über den Verkehrsvertrag nur zu reden, sondern auch ein bisschen über den Baufortschritt, weil, ich glaube, das auch von Interesse hier im Ausschuss sein könnte.

Und zum Zweiten, es geht nicht nur voran, sondern es geht eben auch auf der administrativen Ebene voran. Frau Dr. Tjardes und ihr Team haben sehr intensiv verhandelt, um tatsächlich dann auch die Leistungsübergänge sicherzustellen, was, wie Sie sich alle vorstellen können, eine nicht ganz einfache Situation ist, zum einen unter rollendem Rad zu bauen, zum anderen, in verschiedenen Phasen, derer vier wir haben, den Verkehr tatsächlich zu organisieren, das auf einer Strecke, die zumindest aktuell auch ein wenig stör anfällig ist, und quasi damit etwas Gutes für Hamburg tatsächlich zu organisieren. Und ich freue mich, wir haben jetzt hier sehr viel Geld in die Hand genommen, das wird auch unsere Regionalisierungsmittel in einem größeren Umfang belasten, und ich freue mich aber, dass wir hier in der Sache vorankommen, weil, wir wollen am Ende eine Linie produzieren, die 100 000 Menschen pro Tag transportieren kann. Das ist, glaube ich, im großen Interesse unseres größten Bezirks, Wandsbek, mit 440 000 Einwohnern, von vielen Pendlerinnen und Pendlern. Und vor dem Hintergrund würde ich jetzt bitten, dass Frau Dr. Tjardes einmal etwas zum Vertrag sagt und Frau Karam dann etwas auch zum Bauvorschritt, und dann stehen wir selbstverständlich für Ihre Fragen zur Verfügung. Bitte.

Frau Dr. Tjardes: Danke, Herr Senator. Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Ja, ich freue mich, dass ich Ihnen heute berichten darf über unseren Verkehrsvertrag, über die Ergänzung unseres S-Bahn-Vertrages, um die Leistung auf der S4 und im Vorlaufbetrieb noch um die RB81-Leistungen. Genau, dass die Ausgangslage, die Rahmenbedingungen natürlich nicht ganz einfach sind. Wir haben zum einen die Infrastruktur der S4 in Bau, wir hatten einen langen Planungs- und Finanzierungsvorlauf. Da sind wir jetzt tatsächlich natürlich, sage ich einmal, sehr gut unterwegs, mussten aber mit unserer Vertragsergänzung schon auch noch einmal immer im Blick haben, wo stehen wir da, was haben wir da für Planungszeiträume zu erwarten. Gleichzeitig ist es so, dass die Beauftragung der RB81 durch Schleswig-Holstein als federführenden Auftraggeber zum Jahresende ausläuft. Das heißt, wir standen auch insoweit unter Zeitdruck, da natürlich Anschluss ... eine Anschlusslösung zu regeln und zu organisieren. Und das Ganze natürlich mit dem Ziel, das haben wir ja gerade auch schon gehört, dass wir natürlich unsere Nutzerzahlen deutlich steigern wollen. Das heißt, wir wollen da natürlich ein sehr, sehr hochwertiges Produkt auch möglichst schnell umsetzen können.

Das ist sozusagen die Ausgangslage und eben tatsächlich der Bauablauf, der sich in drei Planfeststellungsabschnitte gliedert. Darauf mussten wir Rücksicht nehmen bei der Gestaltung unseres Vertrages, und dass wir gleichzeitig Neu- und Ausbau im laufenden Betrieb hatten, um darauf tatsächlich auch flexibel reagieren zu können. Das waren halt auch Herausforderungen. Gleichzeitig ist die Herausforderung auch gewesen, dass wir einen Regionalverkehrsbetrieb haben aktuell noch und zunächst einmal fortsetzen wollen, und dass wir den dann mit Gebrauchtfahrzeugen jetzt in Zukunft zunächst einmal machen werden und dann umstellen im Laufe des Vertrages auf den S-Bahn-Verkehr, wo wir dann halt unsere Neufahrzeuge aus der Fahrzeugbeschaffung, die 64 Fahrzeuge, die wir bestellt haben im letzten Jahr, einsetzen werden.

Das heißt, das Gesamtpaket war durchaus anspruchsvoll, das in einen Vertrag zu gießen sozusagen, der all diese Eventualitäten auch abdeckt und auch flexibel genug ist, um auch reagieren zu können, um halt auch tatsächlich, sollte es dann während des Bauablaufes zu Veränderungen kommen, damit auch noch arbeiten zu können.

Wir haben Ende des Jahres 2020 im Lenkungskreis den Beschluss bekommen, dass wir im Wege einer Vertragsergänzung vorgehen dürfen, können, das haben wir auch rechtlich natürlich absichern lassen, dass das zulässig ist, und haben dann seit 2021 mit der S-Bahn Hamburg GmbH verhandelt und dazu kann ich Ihnen jetzt folgendes Ergebnis sozusagen vorstellen.

Wie gerade eben Herr Senator Tjarks schon dargestellt hat, haben wir vier Phasen, die wir geregelt haben. Die erste Phase, da muss ich mich schon einmal entschuldigen, es ist ein Fehler auf der Folie. Das mag dem einen oder anderen aufgefallen sein. Es tut mir wirklich leid, das ist uns leider durchgerutscht. Wir fahren natürlich tatsächlich genau das gleiche Programm erst einmal mit der RB81 jetzt ab Dezember '22 wie bisher auch, und das heißt, wir fahren den 30-Minuten-Takt, also zwei Fahrten je Stunde, dann bis Bargteheide. Nicht, wie es hier steht, bis Ahrensburg, sondern bis Ahrensburg, da ist in der Hauptverkehrszeit dann weiterhin der 15-Minuten-Takt geplant. Wir setzen dort, wie ich gerade schon erwähnt habe, weiterhin Regionalverkehrszüge ein, das sind Doppelstockzüge mit einer Lok. Und die Änderung oder die Erweiterung der Leistung besteht in dieser Phase darin, dass wir sechs Wagenzüge einsetzen statt bisher nur vier oder fünf Wagenzüge. Das Programm als solches, wie gesagt, wird aber das gleiche bleiben.

Dann haben wir zunächst einmal eine Phase 2 angedacht, die haben wir dann ausgeblendet. Wir können zählen, es sind ... wir nennen sie dann zwar 3 bis 5, aber es sind de facto vier Phasen. Nur als Erklärung sozusagen. Das haben wir so weiter mitgezogen, um da nicht in Verwirrung zu kommen bei unseren Arbeiten.

Deswegen heißt die nächste Phase gleich Phase 3. Die beginnt Mitte '26 und endet '27 und ist dann immer noch ... fährt immer noch unter der Zugnummer RB81, weil wir eben immer noch keine eigene, vollständig eigene S-Bahn-Infrastruktur haben und im Hauptbahnhof beispielsweise eben noch nicht an den Gleisen 1 bis 4 verkehren, sondern an den Gleisen 5/ 6. Dann wird aber diese Leistung mit S-Bahn-Fahrzeugen erbracht werden. Das ist halt die Neuerung, die natürlich dann auch für Fahrgäste sichtbar werden wird, weil wir dann die neuen Fahrzeuge haben werden und die wollen wir natürlich auch gleich zum Einsatz bringen.

Wir werden dann eine Steigerung um Fahrzeugkilometer erzielen, weil wir überwiegend Langzugeinsatz fahren werden. Das grundsätzliche Programm, das ich gerade eben auch schon umrissen habe in der Phase 1, wird dann aber in der Phase 3 auch zunächst einmal gleich bleiben. Das heißt, wir haben einen 15-Minuten-Takt, 30-Minuten-Takt, 60-Minuten-Takt dann bis Bad Oldesloe.

Danach kommt dann die Phase 4, das ist dann die Phase, in der wir eine Teilinbetriebnahme haben werden mit Aufnahme der S-Bahn-Infrastruktur zwischen Hasselbrook und Rahlstedt. Dort haben wir dann insgesamt 2,7 Millionen Zugkilometer beziehungsweise 6,6 Millionen Fahrzeugkilometer im Angebot und werden dann ab der Phase 4, das heißt, ab Ende '27, einen 10-Minuten-Takt auch realisieren können auf dieser Strecke Richtung Rahlstedt und einen 20-Minuten-Takt bis Bargteheide und weiterhin eine Fahrt je Stunde bis Bad Oldesloe im Langzugeinsatz haben.

Und dann am Ende, wenn sozusagen unsere Infrastruktur in voller Pracht erstellt worden ist, das wird dann hoffentlich Ende '29 der Fall sein, kommen wir in die Phase 5, die läuft bis zum Ende unseres Verkehrsvertrages. Dann haben wir eine S4-Vollinbetriebnahme der S-Bahn-Infrastruktur bis Bad Oldesloe. Es ergeben sich daraus dann noch ein paar weitere Zugkilometer. Nicht wundern, es sind de facto dann weniger Fahrzeugkilometer, weil wir dann den Langzugeinsatz besser steuern können. Also das hat betriebliche Gründe, dass wir vorher in der Phase 4 sozusagen mehr Langzugeinsatz haben werden, aber das endgültige Szenario findet sich dann in Phase 5 und da haben wir dann 6,3 Millionen Fahrzeugkilometer. Und das wird dann auch weiterhin ein 10-Minuten-Takt seine Richtung bis Ahrensburg, wechselnd im Voll- und Langzugeinsatz, und alle 20 Minuten, das heißt drei Fahrten je Stunde und Richtung bis Bargteheide und weiterhin eine Fahrt je Stunde bis Bad Oldesloe.

Das sind die vier Phasen, die wir definiert haben. Einmal weiterklicken. Danke schön.

Und dann gehört zum Grundkonzept auch noch dazu, dass, solange wir RB81 sozusagen in der ersten Phase einsetzen, werden wir Doppelstockzüge einsetzen. Die S-Bahn Hamburg GmbH hat sich als Unterauftragnehmer DB Regio gesichert, die dann den Verkehr dort erbringen werden mit Gebrauchtfahrzeugen, und der Unterschied besteht dann auch noch darin, dass wir in dieser Phase weiterhin eine Zugbegleitung erforderlich haben, so wie es im Regionalverkehr eben üblich ist. Wir setzen dann, wie ich gerade schon gesagt habe, sechs Wagenzüge ein mit mindestens insgesamt 666 Sitzplätzen. Es gibt eine Ausnahme. Wenn Bauphasen dazu führen, dass wir verkürzte Bahnsteige haben, dann können wir natürlich keine sechs Wagenzüge einsetzen. Und es wird auch immer ein Wagen mit Klasse 1 angehängt sein.

Insgesamt haben wir ermittelt dafür einen Bedarf an Zügen, das sind insgesamt sechs Züge, die wir einsetzen werden. Dazu kommt ein Zug, der regelhaft in der Wartung ist, und ein Zug in Reserve. Das sind insgesamt acht Züge, die wir dafür sozusagen vorgesehen haben, und dieser achte Reservezug, dafür haben wir uns dann das auch abgesichert, dass der in der Nähe des Einsatzortes vorgehalten wird und eben nicht immer erst beispielsweise aus Kiel herbeigeschafft werden muss, sodass man dann womöglich längere Zeiten überdecken müsste.

Das ist halt sozusagen so ein bisschen unsere Reserveregulierung, die wir dazu getroffen haben. Hier stehen jetzt 77 Waggon, davon 15 Steuerwagen. Wir gehen davon aus, dass das das ist, was wahrscheinlich sozusagen vom Verkehrsunternehmen dann auch bereitgehalten wird, um halt diese Leistung, die wir bestellt haben, auch einsetzen zu können.

Sobald wir die Baureihe 490 in den Betrieb nehmen, haben wir dann de facto S-Bahn-Verkehr, auch wenn er dann halt vielleicht in der Phase 3 natürlich noch nicht auf der eigenen Infrastruktur läuft, ab dann ist aber die S-Bahn Hamburg GmbH selbst das Verkehrsunternehmen, sie setzt Neufahrzeuge ein und wir haben dann die Abfertigung durch den Triebfahrzeugführer.

Sie sehen hier, wir haben dann Langzüge im Einsatz mit 570 Sitzplätzen und Vollzüge mit 380 Sitzplätzen und insgesamt haben wir für die Leistung im Vollausbauzustand in der Phase 5 einen Bedarf von 31 Fahrzeugen, um diese Leistung abbilden zu können. Und dafür haben wir insgesamt 35 Fahrzeuge bestellt, um halt vier Reservefahrzeuge zu haben.

Hinzu kommt, dass wir noch eine sehr große Reserve natürlich durch den Gesamtpark haben. Dadurch, dass wir dann natürlich irgendwie insgesamt eine sehr große Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung haben, sind wir dann sehr, sehr gut aufgestellt, auch für den Fall, dass wir irgendwo einmal Engpässe haben sollten.

Darüber hinaus ist es sicherlich für Sie auch interessant, die Pünktlichkeitszielwerte, die wir vereinbart haben. Solange wir den Betrieb als RB81 fahren, das heißt, in den Phasen 1 und 3, haben wir einen Pünktlichkeitszielwert von 93 Prozent vereinbart, und da gilt die Verspätungsgrenze 5 Minuten 59, die wir im Regionalverkehr kennen. Das ist eben sozusagen, angelehnt an den Regionalverkehrsbetrieb gibt es diese Pünktlichkeitsvorgabe.

Sobald wir dann übergehen in den Betrieb als S4 mit der Baureihe 490, größtenteils auf S-Bahn-eigener Infrastruktur, haben wir auch den Pünktlichkeitswert 93 Prozent, aber mit dem Unterschied, dass die Verspätungsgrenze dann natürlich strenger ist mit 2 Minuten 59, so wie wir es jetzt eben auch in unserem jetzigen S-Bahn-Vertrag haben.

Danke.

Dann kurz zu weiteren Regelungsinhalten, die wir getroffen haben. Wir haben zum einen natürlich sehr viel Wert darauf gelegt, angesichts der Rahmenbedingungen, dass wir gute Regelungen zum Schienenersatzverkehr getroffen haben. Da ist auch die Herausforderung, dass wir heute noch nicht ganz genau wissen, wann wird was erforderlich. Weil wir tatsächlich den Bauablaufplan tatsächlich ja auch erst sehen, wenn dann beispielsweise die Planfeststellungsverfahren endgültig feststehen, wie sieht das aus, wann wird was gebaut werden können. Insoweit mussten wir uns da auch eine flexible Lösung überlegen, wie wir das machen, und sind dann da übereingekommen, dass wir je nach Betriebsphase das individuell vereinbaren können.

Und um das einmal wertmäßig einzuordnen, wir haben das insgesamt bewertet mit einem Wertansatz von 12 Millionen Euro für unser Gesamtvolumen, das wir verhandelt haben, nur verschiedene Ersatzverkehre.

Außerdem haben wir natürlich noch uns gekümmert um das Thema Vertrieb. Das heißt insbesondere, wie viele Fahrkartenautomaten wollen wir eigentlich wo aufstellen. Denn auch wenn wir natürlich stark auf den digitalen Vertrieb setzen, ist es natürlich immer noch wichtig, dass wir auch Fahrkartenautomaten aufstellen. Und so ist es, dass wir in Phase 1 und 3 insgesamt 23 zusätzliche Fahrkartenautomaten haben, in Phase 4 37 und in Phase 5 39 Fahrkartenautomaten. Da orientieren wir uns am üblichen Standard, mindestens zwei Fahrkartenautomaten pro Station und dann auch noch je nachdem, wie die Station ausgestaltet ist, an den einzelnen Aufgängen noch zusätzliche Fahrkartenautomaten.

Schließlich war uns auch das Thema Sicherheit natürlich ein großes Anliegen, weil wir das auch wahrnehmen, dass das Thema einfach auch, das, glaube, das sehr gut und sehr wertgeschätzt wird von den Fahrgästen, dass wir eine gute Sicherheitsausstattung haben, und haben deswegen bis zu 10 000 Wachdienststunden vereinbart für die S4 und RB81.

Dann, genau, auch ein sehr wichtiger Punkt natürlich, wie finanzieren wir das eigentlich alles. Gerade eben fiel ja auch schon der Begriff Regionalisierungsmittel. Das ist tatsächlich auch so, dass, wir machen ja eine Langfristplanung bei unseren Regionalisierungsmitteln und haben uns da natürlich auch entsprechend aufgestellt, dass wir das auch über Regionalisierungsmittel finanzieren können. Das Ganze wird abgerechnet über den S-Bahn-Verkehrsvertrag, so, wie wir heute den Verkehrsvertrag ja auch abrechnen, dass wir halt ein Ergebnis haben von einerseits Kosten, abzüglich der Einnahmen, die die S-Bahn erzielt, und dass der Rest sozusagen, die Differenz, ist dann das Bestellerentgelt, das wir zu leisten haben.

Interessant ist natürlich auch das Thema der Kostenaufteilung zwischen den beteiligten Partnern. Wir verwenden dabei das sogenannte Budgetmodell. Das heißt, wir haben einmal eine territoriale Aufteilung, die aber noch einmal gewichtet wird je nach Ausstattung mit Regionalisierungsmittel der Partner.

Und Sie sehen hier, dass entsprechend des Aufwuchses der Leistung auf dem Territorium von Schleswig-Holstein dann eben auch die Anteile für Schleswig-Holstein aufwachsen. Das heißt, zunächst haben wir aktuell im Moment in diesem Jahr einen Anteil in Hamburg von 86,4 Prozent an den Kosten, am Ende gehen wir davon aus, wenn dann auch die S21 fährt und so weiter, dass wir wahrscheinlich bei einem Anteil für Hamburg von 82,7 Prozent im Gesamtvertrag landen werden.

Außerdem noch einmal zur Gesamthaushaltsbelastung, die sich ergeben wird. Das Gesamtvolumen dieser Vertragsergänzung, die wir ausgehandelt haben, beläuft sich nach Preisstand, ich meine es war 2020, auf 431 Millionen Euro. Wenn wir die RB81 einfach fortgeschrieben hätten, wäre das mit gleichem Preisstand auf Kosten von 247,7 Millionen Euro hinausgelaufen. Das heißt, wir haben jetzt rechnerisch eine

zusätzliche Haushaltsbelastung durch den Umstieg auf S-Bahn-Verkehre von 183,5 Millionen Euro. Und wenn man das Ganze noch einmal dynamisiert über die Vertragslaufzeit, kommen wir insgesamt auf eine Summe von 220,6 Millionen Euro. Es ist dann tatsächlich auch noch so, dass wir natürlich je nachdem, wie die Einnahmelage sich entwickelt, da auch schwankende jährliche Belastungen sehen werden.

Dann noch der letzte Punkt, Nächste Schritte. Wir hören ja gleich, wie es weitergeht bei der Infrastruktur. Dann sind wir aktuell noch dabei, die Kostenteilung mit Schleswig-Holstein zu finalisieren. Dort hat es ja einen Regierungswechsel gegeben, deswegen haben wir die Ländervereinbarung ein bisschen zurückstellen müssen. Da sind wir jetzt dabei sozusagen, die letzten Teile noch abzustimmen, zu klären, um jetzt halt auch im Oktober, wenn Schleswig-Holstein dann auch die Gremien dort befasst hat mit diesem Vertrag, dann auch die Finalisierung zu erreichen, um da halt auch die Ländervereinbarung zu unterschreiben. Die Betriebsaufnahme erfolgt dann zum Dezember '22 und es erfolgt jetzt noch die Anpassung des Fahrzeugparks. Von der heutigen RB81 werden dann ja nicht mehr die gleichen Fahrzeuge eingesetzt werden, sondern wir müssen die Gebrauchtfahrzeuge, die jetzt zum Einsatz kommen werden, erst einmal aufbereiten, und die Zuglänge wird ausgeweitet beispielsweise und, ja, auch die Anpassungen zur Stabilisierung im Betrieb wird erfolgen, um unsere Pünktlichkeitsvorgaben auch erreichen zu können. Und zusätzlich wird dann ab 2024 auch noch der Lokomotiven-Fuhrpark verjüngt werden.

Soweit erst einmal von mir. Und jetzt übergebe ich an Frau Karam.

Frau Karam: Danke schön.

Vorsitzende: Darf ich einmal zwischendurch fragen, haben Sie noch einen Ausdruck mit von den Sachen, die Sie gerade vorgestellt haben? Weil, dann würde sich, glaube ich, die Presse freuen und ich müsste nicht darauf hinweisen, dass hier eigentlich keine Fotos gemacht werden dürfen. Wenn Sie das weitergeben, das wäre klasse.

(Zuruf: Man kann nicht so schnell mitschreiben!)

Genau. Und auch von den anderen Sachen, die Sie haben. Dann wäre das einfach für die Öffentlichkeit auch noch einmal gut. Vielen Dank.

Frau Karam: Ja, erst einmal vielen Dank für die Einladung. Ich freue mich, hier zu sein, um ein bisschen über den Bau beziehungsweise die Abwicklung bei uns in der Linie S4 ein bisschen zu berichten, wie das Dr. Tjarks gesagt hat. Also diese Woche hatten wir ja etwas Besonderes. Wir hatten ja unsere Eröffnung für den Info-Zug, wodurch wir die Öffentlichkeit noch transparenter und näher auch informieren über den Baufortschritt und über die Entwicklung in den anderen Abschnitten hinsichtlich der Planung.

Also als kurze Zusammenfassung haben wir auch für Sie etwas vorbereitet. Das ist ein bisschen schief, glaube ich.

Vorsitzende: Ist okay, ich glaube, es haben eigentlich alle sich das entweder ausgedruckt oder haben es auf ihren Rechnern, da es ja gestern schon verschickt wurde. Also insofern, Sie merken schon, es hat Vorteile.

Frau Karam: Als kleine Zusammenfassung für den ersten Planfeststellungsabschnitt, der von Hasselbrook bis Luetkensallee geht, knapp 3,1 Kilometer lang, folgender Stand. Also Planfeststellungsbeschluss haben wir ja bereits letztes Jahr, Gott sei gedankt, am 5. Oktober bekommen. Rechtskräftig. Davor hatten wir schon mit dem Spatenstich begonnen. Natürlich, damit wir einmal ein bisschen vorankommen in den Bautätigkeiten, vor allem die Arbeitsvorbereitungen, die ja auch sehr gut vorangekommen sind. Wir haben die Baufreiheit schon erreicht, also fast 99 Prozent der Grundstücke sind bereits auch in Besitz, und wir haben die Baustraßen und die Baustelleneinrichtung für die aktuellen Aufgaben bereits auch getätigt, sodass wir jetzt die erste Infrastruktur für die S4 im ersten Planfeststellungsabschnitt auch vorlegen können, zahlreiche Signale wurden tatsächlich aufgestellt und zahl... Also wie gesagt, die ersten vorbereiteten Baumaßnahmen in PFA 1 sind ja bereits abgeschlossen. Die ersten Baustraßen sind verlegt beziehungsweise die Baustelleneinrichtung ist bereits abgeschlossen. Wir haben unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Ausrüstungstechnik auch abgeschlossen. Zwei wichtige Stationen sind die Stellwerke,

die elektronischen Stellwerke, einmal in Ohlsdorf und einmal in Hasselbrook und demnächst kommt ja auch Wandsbek. Die sind ganz wichtige Steuerungsbereiche auch für die gesamte Strecke danach.

Die Eisenbahnüberführung an der Hammer Straße ist auch bereits ausgeführt letztes Jahr, und demnächst ... Natürlich auch die Gleisverschwenkungen in dem Bereich Hasselbrook, das ist ein kleiner Bereich, aber die sind auch abgeschlossen und die ersten Weichen(...) beziehungsweise die ersten Weichen auch bereits getätigt.

Was wir vorsehen bis Ende des Jahres, da werden wir das erste Highlight tatsächlich auch fertigstellen, das ist ein sogenannter ... das ist das Schlüsselwerk dieses Projektes beziehungsweise des ersten Planfeststellungsabschnitts. Das ist eine sogenannte Hilfsbrücke, die uns dabei helfen wird, die zwei Bestandgleise von Hamburg Richtung Lübeck auch zu verlegen beziehungsweise anzuschwenken, um weiter ausführen zu können. Das ist eine Art Optimierung, die wir jetzt gerade in diesem Abschnitt haben. Weil, wie Sie wissen, letztes Jahr haben wir ja auch ein bisschen verspätet begonnen, auch die Bautätigkeiten, wegen der verspäteten Planfeststellungsbeschlusserteilung, aber wir konnten tatsächlich auch diese Verspätung einholen durch diese Optimierung. Nicht nur das, sondern auch die Verschonung der Kapazitäten in diesem Bereich, weil, mit der Ausführung in dieser Form werden wir tatsächlich innerhalb des Sicherheitsbereichs der Güterverkehrumgebung fast sperrpausenfrei auch arbeiten können. Und das ist tatsächlich auch eines der Highlights. Das wird dieses Jahr noch ausgeführt, sodass wir auch in dem ersten Quartal 2023 unsere Gleiseinschwenkung, die tatsächlich auch einmal die erste sichtbare Infrastruktur in unserer S4 auch darstellen wird beziehungsweise auch zu sehen sein wird. Natürlich, ganz wichtig ist auch einmal der Beginn der Arbeiten im Bereich auch der Überwurfungsbaugeräte, die die S-Bahn-Strecke mit der Hauptstrecke einfädeln wird, die werden auch genauso demnächst beginnen. Das ist es, was den Fortschritt der Bautätigkeiten in dem Planfeststellungsabschnitt 1 angeht und da sind wir momentan gut in der Zeit.

Für den zweiten Planfeststellungsabschnitt, da sind wir, wie Sie wissen, noch in der Planfeststellungsverfahrenperiode und beabsichtigen demnächst, die Auslegung der Planänderung. Wie Sie wissen, wir hatten ja auch eine umfangreiche Nachkartierung im Umweltbereich, damit wir tatsächlich auch einmal den jetzigen Stand auch berücksichtigen können und dass wir auch keine Beeinträchtigung im Bereich der Umwelt ..., um das Hauptziel der S4-Linie tatsächlich auch zu realisieren, nämlich, das ist der nachhaltige ökologische Aspekt der Strecke. Und das wurde natürlich auch berücksichtigt in unserer Planung, die ja auch entsprechend überarbeitet wurde, und wir beabsichtigen die Auslegung demnächst, sprich, auch dieses Jahr, Erörterung Anfang des nächsten Jahres, das ist, was den zweiten Planfeststellungsabschnitt angeht.

Der dritte Planfeststellungsabschnitt Grenze Hamburg zu Schleswig-Holstein ist auch ongoing, wir haben auch jetzt das allererste Mal die Umsetzung von einem Projektmanager, sprich, von einem Projektmanager im Bereich des Planfeststellungsverfahrens als Hilfe zur Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens bei der APV in Schleswig-Holstein aufgrund des Mangels an Ressourcen. Das ist ja ein Recht, was das Planfeststellungsverfahren auch uns zur Ordnung gibt und das konnten wir tatsächlich auch in Zusammenarbeit mit dem APV zum Einsatz bringen, die Auslegung, die ich ja vorgesehen habe für Anfang 2023, sodass wir hier tatsächlich auch mit den bauvorbereitenden Baumaßnahmen irgendwann in 2026 beginnen können. Also momentan ist alles so weit in Ordnung. Natürlich haben wir umfangreiche Herausforderungen, was tatsächlich innerstädtisches Bauen, Umweltbereich et cetera pp. ... und natürlich auch die Betroffenheit, wir wollen diese Linie bauen gemeinsam mit den Hamburgern und Schleswig-Holsteinern natürlich unter Berücksichtigung des Umweltaspekts und das ist tatsächlich schon eine Herausforderung, aber das kriegen wir schon hin. Das ist es soweit von mir.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Karam, vielen Dank, Frau Tjardes für die Vorträge. Dann geht es hier los. Die erste Meldung ist von Herrn Buschhüter, die zweite von Frau Sudmann, die dritte von Herrn Seelmaecker.

Abg. Ole Thorben Buschhüter: Ja. Vielen Dank für den sehr aufschlussreichen und interessanten Vortrag. Also, dass wir heute hier überhaupt zusammensitzen zu diesem Thema ist ja Ausdruck der Tatsache, dass es eigentlich kein Zurück mehr gibt

beim Thema S4 und das ist gut. Sie ist im Bau und es ist ja kein Geheimnis, ich fahre fast täglich mit der Regionalbahn 81 und sehe sozusagen den Baufortschritt täglich, manchmal weniger, manchmal mehr, aber es ist jeden Tag was Neues zu sehen. Und das ist gut, dass wir uns jetzt schon Gedanken darüber machen müssen, wie sieht denn sozusagen der Übergangsbetrieb aus und wann startet die S4 wirklich, das ist hervorragend. Vielen Dank dafür.

Ich habe auch den Eindruck, dass das wirklich in sehr guten Händen ist, auch was die ganze Vertragsergänzung jetzt angeht. Wir waren nicht immer so glücklich mit der Regionalbahn 81, also die bisherige Konstruktion im alten Vertrag, dass Schleswig-Holstein da federführend ist, aber eigentlich kein Interesse an der Regionalbahn 81 hatte, weil die Hauptverkehrsleistung eben auf Hamburger Gebiet erbracht wird. Hamburg sich aber auch nicht wirklich so sehr drum gekümmert hatte, als wäre man selbst unmittelbar Auftraggeber, sondern das ja immer auf Schleswig-Holstein schieben konnte, hat irgendwie dazu geführt, dass die RB 81 nicht die Aufmerksamkeit bekommen hat, die sie verdient hätte, wenn ich das einmal so vorsichtig sagen darf. Dass sich das nun ändert, ist ganz hervorragend. So.

Ein paar Fragen habe ich dann doch. Ich gehe einmal hier den Vortrag durch. Sie sprachen von gutem Schienenersatzverkehr. Da habe ich mir das natürlich gleich notiert und die Frage, wie stellen Sie sich den guten Schienenersatzverkehr vor. Ich will sagen, dass das, was wir bislang an Schienenersatzverkehr erlebt haben, und die Bauarbeiten laufen ja nun schon jetzt ein, zwei Jahre, ein Jahr, war nicht so glücklich, sage ich einmal so vorsichtig. Und da will ich gar nicht drauf hinaus, dass man sich nun den Fünfminutentakt bei den Bussen wünscht, überhaupt nicht. Die Regionalbahn fährt alle halbe Stunde, warum soll dann der Bus häufiger fahren. Die Kapazitäten waren fast immer ausreichend. Aber die Information der Fahrgäste war miserabel, muss ich einmal so vorsichtig sagen. Wenn Haltestellen nicht beschildert sind, dann kann man darauf hoffen, dass ein Fahrgast den Schienenersatzverkehr auch nicht findet. In der Fahrplanauskunft war es nicht immer drin, Echtzeitauskünfte gab es häufig nicht. An den Bussen selbst stand meistens nichts dran, wann was dranstand, war es falsch. Ja. Die Fahrer hatten keine Streckenkunde häufig, am Ende standen Fahrgäste vorn und haben den Weg gewiesen, wie man richtig die nächste Haltestelle erreicht. Es wurden ein paar Haltestellen ausgelassen, wo eigentlich gehalten werden sollte. Teilweise sind Fahrgäste mitgenommen worden wegen der falschen Beschilderung, die eigentlich ganz woanders hinwollten und, und, und. Also da ist noch viel Luft nach oben und ich hätte ein paar kleine Erwartungen, nämlich ...

Ich meine, wir reden jetzt über Schienenersatzverkehr über fünf Jahre, nicht die ganze Zeit, aber immer wieder einmal, und da muss man sich nicht mit laminierten A4-Zetteln aushelfen, die man mit Kabelbindern irgendwo anbringt, wo man anschließend vergisst, wo das eigentlich war. Und wenn der nächste Schienenersatzverkehr ist, dann hängt man sie woanders hin, aber die alten hängen auch immer noch. Sondern da kann man erstens an den Haltestellen, sie halten ja in aller Regel immer an den normalen Bushaltestellen, da auch ganz konkrete, ortsfeste Informationen anbringen, hier Schienenersatzverkehr. Ich erwarte eigentlich, dass es auch eine Wegweisung gibt von den Bahnhöfen zu den Stationen des Schienenersatzverkehrs, das ist gerade am Hauptbahnhof nicht ganz unwichtig, weil dort am ZOB ja abgefahren wird und dass es da auch irgendwie 20 Abfahrtsbereiche gibt, es war auch immer nicht klar, wo fährt den nun der Bus eigentlich. Und das Gleiche gilt für die Aushänge der Ersatzfahrpläne. Auch da, manchmal hängen die, manchmal nicht, laminiert, der Fahrgast sucht sich doof. Es gibt ja einige, die darauf irgendwie Wert legen und das brauchen, also das kann man auch mit anständigen Vitrinen, die da ja sowieso sind, dann hängt man noch eine zweite daneben, auch besser lösen, dass dort die Fahrpläne reinkommen.

Und wie gesagt, die DB Regio hat das schon auf dem Zettel, vielleicht wird das ja jetzt tatsächlich besser. Auch sozusagen die Beschilderung am Fahrzeug selbst muss eindeutig sein. Also teilweise fahren, das ist ja hervorragend, dass so was gemacht wird, sozusagen Direktbusse, die unterwegs nicht halten müssen, um Fahrzeit aufzuholen, aber, wenn da nichts dransteht und wenn man irgendwie doch im falschen Bus sitzt und unterwegs eigentlich raus wollte, ist auch blöd und so. Also, ich glaube, das kann man alles lösen, es ist alles kein Teufelszeug, aber man muss es dann auch

einmal machen und sich drum kümmern. Also das wäre mir wichtig und ich bin mir sicher, dass Sie das genauso sehen.

Ja. Stabilisierung Betrieb, auch hervorragend, das finden wir ganz klasse, der 6-Wagen-Zuginsatz, wird, glaube ich, auch noch einmal eine Spur nach vorn geben. Ich hoffe einmal, dass es dann auch so ist. Also ich meine, jetzt haben wir eigentlich vier, fünf Wagen, es gibt immer lange Zeiten, wo dann immer nur vier da sind, man fragt sich, wo ist eigentlich der fünfte. Wenn es jetzt sechs werden sollen, können wir zumindest sicher sein, dass es wenigstens fünf sind. Aber wenn es dann sechs sind, umso besser.

Ein bisschen wundern tue ich mir über die Frage der Aufbereitung Gebrauchtfahrzeuge, also eigentlich haben wir da nun die Fahrzeuge, sind ja auch erst, na ja, 14 Jahre alt oder so was oder noch nicht einmal, 13, 12, irgendwie so viele Jahre alt. Und wenn jetzt der Regionalexpress da mit anderen Fahrzeugen gefahren wird, müsste ja eigentlich auch demselben Bestand, Anschaffungsjahr sozusagen, eigentlich genug da sein. Vielleicht kann man das eine oder andere Fenster, was mittlerweile milchig geworden ist, einmal austauschen, so was sicherlich, aber an sich sind die jetzt noch okay. Ich wundere mich so ein bisschen oder habe so ein bisschen die Sorge, dass die jetzt woanders hinkommen und jetzt Uraltgebrauchtfahrzeuge aus der DDR hierherkommen.

(Zuruf: Was? Was?)

Alles schon gesehen, aber können Sie das noch ein bisschen erläutern, was wir uns unter den Gebrauchtfahrzeugen vorstellen müssen.

So. Und ansonsten, ja, Baufortschritt, Frau Karam, also in der Tat wunderbar und auch, dass Sie sich Gedanken machen, wie man ein bisschen die verlorene Zeit durch den späteren Baubeginn wieder aufholen kann, das hört sich sehr gut an, ja, das Stichwort Gegensteuerungsmaßnahmen, ja ... Trotzdem, ich bin ja wenig kritisch beim Thema S4, aber trotzdem die Nachfrage ...

(Vorsitzende: Das war jetzt alles Lob, okay!)

Na ja, das war ja der Schienenersatzverkehr zur Regionalbahn, das war ja was Anderes.

Aber wenn wir jetzt mit bauvorbereitenden Maßnahmen im PFA 2 jetzt erst im Oktober '24 beginnen, eigentliche Hauptbaumaßnahmen vermutlich dann ja erst so im Frühjahr '25. Ist das dann noch realistisch, in zweieinhalb Jahren, das Ding soweit fertig zu kriegen, dass die S-Bahn im Zehnminutentakt bis Rahlstedt fährt. Also ich meine, die Chinesen bauen noch schneller, dass das theoretisch geht, verstehe ich. Aber ist das bei uns realistisch

(Vorsitzende: Warten Sie ab, wir warten, bis Herr Buschhüter fertig ist und dann ...!)

Das wäre es.

Vorsitzende: Ah, vielen Dank, Herr Buschhüter. Der Senat ist jetzt gefragt, wir erinnern uns, dass dieser erste Teil Ihrer Fragen, das waren die identischen Fragen, die wir auch letztes Mal hatten, als es um den Schienenersatzverkehr Richtung Süden ging. Also, bevor Sie jetzt den Aufstand der Rahlstedterinnen und Rahlstedter und der Harburgerinnen und Hamburger und so bekommen ... Gut.

(Abg. Ole Thorben Buschhüter: Ein Unterschied, dieser ist geplant ...!)

Ich weiß.

(Abg. Ole Thorben Buschhüter: Dieser andere war nicht geplant.)

Herr Buschhüter, ich wollte Sie unterstützen, wollte sagen, es ist die Möglichkeit, dass man jetzt doppelt lernen ..., das überall nutzen kann. Der Senat, bitte schön.

Senator Dr. Tjarks: Ja. Zur ersten Frage. Noch Herr Arnecke, glaube ich, nicht die Verantwortung, aber er möchte dann ja sozusagen in den Vertrag eintreten, um dann auch den Schienenersatzverkehr zu organisieren, und insofern vielleicht Herr Arnecke dazu, ob er auch der Meinung ist, dass er das hinterher noch besser hinkriegt.

Herr Arnecke: Ja. Also wie gesagt, es geht ja hier um baustellenbedingten Schienenersatzverkehr und wir müssen ja auch gut darauf uns vorbereiten, weil wir eine Menge Baustellen haben werden, die auch den Bahnverkehr auf der Strecke beeinträchtigen, insofern müssen wir uns auch um den Schienenersatzverkehr bemühen. Wir haben in Hamburg ja einen sehr guten Standard, muss man fairerweise sagen, weil wir ja in der Regel über die Hamburger Hochbahn, über die VHH und den KVG, diese Schienenersatzverkehre abwickeln. Und das ist in Schleswig-Holstein ein bisschen anders organisiert und da werden wir uns mit der Regionalbahn natürlich jetzt da auch entsprechend zusammensetzen und das gemeinsam planen, weil, wir sehen das, Stichwort Aufmerksamkeit für die RB81. So, wir sind jetzt der Vertragspartner der Stadt Hamburg und wir sind natürlich auch verantwortlich für das, was die Regionalbahn dann in unserem Auftrag fährt. Und insofern werden wir uns bemühen, dass das da an der Stelle besser wird.

Zu den Fahrzeugthemen würde ich Herrn Jakschies gern bitten, der von der Regionalbahn hier heute dabei ist, und vielleicht noch einmal zu den Fahrzeugen was sagen kann. Ich glaube, die kommen nicht aus der DDR. Wo sie wirklich herkommen, das können Sie wahrscheinlich besser gestalten.

Vorsitzende: An der Stelle muss ich einmal kurz nachhaken, bevor wir jetzt zu den Fahrzeugen kommen, weil, das war wirklich hier ein Punkt, der letztes Mal uns sehr beschäftigt hat. Und ich glaube, es ist für den Verkehrsausschuss nicht ausreichend, also, sorry, zu sagen, Sie werden sich bemühen. Vielleicht können Sie eigentlich einmal vorstellen, was Sie machen. Also wir haben letztes Mal diskutiert darüber, ob diese Hinweisschilder größer werden, ob die in Augenhöhe aufgehängt werden, weil so viele Menschen ja davorstehen. Also müssen Sie nicht heute machen, aber das würde nicht nur Herrn Buschhüter, es würde viele hier beruhigen, wenn wir hören könnten, was es da an Überlegungen gibt, dass es wirklich sichtbarer wird und nicht ...

Herr Arnecke: Es gibt ja, Frau Vorsitzende, einen HVV-Standard für Schienenersatzverkehre, den wir auch einhalten und den kann man vielleicht hier auch noch einmal vortragen, aber beim letzten Mal haben wir über einen Busnotverkehr gesprochen und ich bitte, das auch noch einmal zur Kenntnis zu nehmen. Ich habe das beim letzten Mal schon gesagt, das war kein geplanter Schienenersatzverkehr. Und dass wir diesen Busnotverkehr natürlich mit anderen Vorbereitungen, mit anderen Mitteln, mit anderen Standards durchführen, ist, glaube ich, selbstverständlich. Ich will das nicht alles wiederholen, was wir beim letzten Mal diskutiert haben, aber hier geht es um die Frage nach einem Schienenersatzverkehr und da gibt in Hamburg, im HVV-Gebiet, ganz klare Standards und die können wir hier gern noch einmal vortragen.

Senator Dr. Tjarks: Wir können die jetzt vortragen, wenn Sie wollen, Herr Thamm sitzt ja hier rechts.

Vorsitzende: Ich gucke Herrn Buschhüter an.

Abg. Ole Thorben Buschhüter: Ja. Gern. Das hört sich schon einmal sehr gut an, ich bin gespannt.

Vorsitzende: Weil Sie ja auch erzählt haben, es ist ja jetzt schon schwierig, jetzt gilt ja auch schon der HVV-Standard, deswegen ist es spannend zu hören.

Herr Thamm: Also, ich kann mich auch noch ganz dunkel an die letzte Sitzung erinnern und ich kann mich auch noch dran erinnern, dass wir zugesagt haben, dass wir ein Störungsszenario entwickeln, also einen Notfallplan, das ist auch schon in Auftrag gegeben, da beschäftigt sich auch meine Abteilung damit. Und natürlich ist das, was wir für die Elbbrücken jetzt entwickeln, dann auch adaptierbar auf alle anderen Fälle und ich gebe da vollkommen recht, wir haben da noch Luft nach oben und das wird auch jetzt angegangen. Und was man vielleicht beim Schienenersatzverkehr noch zusätzlich sagen sollte, wir sind hier sogar in einer glücklicheren Lage als ansonsten, weil die Ersatzverkehre viel enger mit der Behörde und uns abgestimmt werden müssen. Also wir haben in dem Vertrag ausgehandelt, dass wir auf die Kapazitäten gucken und auch auf den Linienweg. Also die Verkehrsunternehmen sind nicht so frei, wie sie es sonst sind, muss auch so sein, weil wir hier doch sehr unvorhersehbare Situationen vielleicht haben können durch die Baustellen und so weiter. Da gibt es

einen viel engeren Austausch als sonst. Und auch bei den Informationen werden wir nachlegen und das wird dann ein allgemeiner Standard, der dann überall gelten soll.

Vielleicht auch noch einmal eine Hintergrundinformation. Letztes Mal wurde ja zu Recht kritisiert, dass die digitalen Informationen zum Teil auch unterschiedlich gewesen sind. Auch der Sache sind wir schon noch einmal nachgegangen, woran das liegt. Das kann zum Teil aber eine für uns als HVV eher eine einfacher zu lösende Geschichte sein in unserer eigenen Fahrplanauskunft. Aber diese Diskrepanz zwischen Navigator bei der Bahn, das ist eine etwas Größere, weil, da sind wir nicht im eigenen Saft unterwegs, in Anführungsstrichen, sondern da hängen wir an viel größeren Datendreh scheiben, die wir nicht von heute auf morgen verändern können. Da werden wir uns Übergangslösungen ausdenken müssen und überlegen, wie wir das kommunizieren, aber daran sehen Sie auch schon, dass wir an dem Thema schon dran sind und tätig geworden sind.

Vorsitzende: Herr Buschhüter wird Sie beobachten, nur, machen Sie gern weiter.

(Herr Thamm: Ich befürchte es!)

Vorsitzende: Nicht nur er.

Senator Dr. Tjarks: Der Senat auch, genau. Bitte, einmal zu den Fahrzeugen.

Herr Jakschies: Gern. Da brauchen Sie keine Angst zu haben, dass das jetzt alte DDR-Kisten sind, die wir einsetzen werden. Der Großteil der Fahrzeuge wird auch der sein, der jetzt schon dort fährt. Einige Fahrzeuge konnten wir woanders in der Republik schon vermarkten längerfristig als für die paar Jahre, das haben wir dann dementsprechend auch gemacht. Und auch durch die Erweiterung auf die 6-Wagen-Züge brauchen wir auch insgesamt mehr als jetzt, auch vor dem Hintergrund, dass wir auch eine größere Reserve haben, um einen stabileren Betrieb zu haben. Die anderen Fahrzeuge, die kommen aus unterschiedlichen Regionen in Deutschland, die schon in Gebrauch waren, die werden aber auf den gleichen Standard gebracht von den Fahrzeugen, die jetzt schon in Schleswig-Holstein unterwegs sind. Also für den Fahrgast wird am Ende jetzt ein Unterschied zu merken sein.

Senator Dr. Tjarks: So. Und Frau Karam war der Meinung, dass sie ihre Frage eigentlich schon beantwortet hat, aber vielleicht sagt sie es noch einmal in zwei längeren Worten.

Frau Karam: Ja. Herr Buschhüter, Sie fragten, ob jetzt das Datum oder diese Deadline realisierbar ist. Im Moment, wie gesagt, das ist geplant und da haben wir jetzt erst einmal keine Bedenken. Aber Sie wissen, dass wir noch im Planfeststellungsverfahren eventuell auch betroffene (...) werden. Dafür haben natürlich ein bisschen vorgesorgt jetzt durch unsere Einwohnerinformationstrategie auch den Infozug, den wir irgendwann auch einmal umrangieren werden Richtung PFA 2, um tatsächlich die Leute noch näher zu informieren und ich hoffe, dass tatsächlich auch einmal die Zeiten dadurch zumindest so gleich bleiben wie die sind. Wie gesagt, wenn keine unvorhersehbaren Ereignisse passieren, dann sehe ich jetzt das Datum nicht unbedingt kritisch.

Vorsitzende: Nachfragen, Herr Buschhüter?

Abg. Ole Thorben Buschhüter: Nein. Nur vielen Dank erst einmal für die Antworten und ich habe wirklich den Eindruck, dass mit der Verantwortung von Stadt und S-Bahn für die Regionalbahn81 ..., auch wenn das jetzt nur noch für kurze Zeit ist, aber dass es deutlich besser wird. Und auch die Frage Schienenersatzverkehr auch durch die vertraglichen Regelungen, die Sie geschaffen haben, das auf ein anderes Niveau gehoben wird als wir es bisher erlebt haben, das macht mich sehr hoffnungsvoll.

Vorsitzende: Dann sollen Sie nicht enttäuscht werden, sagen die anderen. Sudmann, Seelmaecker, Mehldau, Jersch ist die Redeliste. Dann kommt jetzt die Abgeordnete Sudmann.

Vorsitzende/Abg. Heike Sudmann: Ich will auch noch einmal beim Schienenersatzverkehr nachhaken. Also zum einen noch einmal die Frage, wie viele Fahrgäste haben Sie jetzt. Also Sie schreiben ja in der Drucksache, dass Sie von 100 000 künftig

ausgehen. also wie viele sind jetzt sozusagen betroffen, die sich irgendwann umstellen müssen auf Schienenersatzverkehr?

Ich habe in der Drucksache, meine ich, es nicht gelesen, auch nicht im Vortrag gehört, wir haben ja immer noch eine U-Bahn in Ahrensburg. Wie weit wird der U-Bahn-Verkehr einbezogen und wird es dort spezielle Angebote, Busangebote geben, damit eben auch Leute mit der U-Bahn fahren können, weil, wenn ich die Zeiten richtig im Kopf habe, braucht die RB81 23 Minuten von Ahrensburg bis zum Hauptbahnhof und die U1 ab Ahrensburg-West allerdings 34 Minuten, ist trotzdem immer noch angenehmer, als wenn ich mehrfach umsteigen muss. Deswegen die Frage, wie sieht es damit aus. Und auch, Sie haben ja verschiedene Takte beschrieben, also mit den 10, 20, 60 und die Busse sind ja zurzeit auf 15, 30, 60 eingestellt, also welche ..., werden da die ganzen Veränderungen auch mitgeplant, oder? Ich gehe davon aus, aber fragen ist ja immer noch einmal besser als nur darauf zu vertrauen. Das sind jetzt meine Fragen. Der Senat, bitte schön.

Senator Dr. Tjarks: Ja. Frau Vorsitzende, wenn ich das richtig erinnere, meine Präsentation ist jetzt dahinten, haben wir 24 000 Fahrgäste heute aktuell werktäglich, dann 100 000, also um die Fahrgäste geht es, und zeigt auch, dass das eine gute Investition ist, die wir da vorhaben, eine Vervierfachung der Fahrgastzahlen auf einer Linie, ist, glaube ich, schon eine ziemlich gute Sache. Und wenn man sich so anguckt, wie die Prognosen waren der S-Bahn nach Stade und wo wir heute stehen bei der S-Bahn nach Stade, dann kann man vielleicht dazu denken, dass die 100 000 vielleicht auch eher eine konservative Prognose sind. Wir hoffen das alle sehr und wir glauben, dass die S-Bahn da sehr erfolgreich ist. Zu den Fragen im Einzelnen, Herr Thamm, Herr Arnecke, wer möchte?

Herr Thamm: Also ich kann allgemein was zu der Schienenersatzplanung sagen. Also ich hatte das letzte Mal bei den Elbbrücken auch schon gesagt, es ist ja immer eine individuell angepasste Planung auf den jeweiligen Zustand, den wir auf der Straße haben, den wir bei den Bauzuständen haben und so weiter. Und wir haben jetzt noch nicht für jedes Szenario schon den Schienenersatzverkehr geplant, sondern wir werden uns das dann genau angucken. Und natürlich gucken, welche Alternativen kann man den Fahrgästen zur Verfügung spielen und wir auch die ganze Klaviatur nutzen, die es gibt, die wir dort haben. Und wenn die U-Bahn in diesem Fall der schnellere Weg ist, so anzubinden an die U-Bahn, und dafür mit den Kollegen auch sprechen, ob die Kapazitäten da ausreichen. Und wenn es andere Möglichkeiten, wie mit Expressbussen ..., wenn wir die nutzen. Und grundsätzlich gilt ja bei uns die Ansage, dass auch ein Schienenersatzverkehr nicht zu längeren Fahrzeiten als 20 Minuten führen soll und dabei werden wir auch versuchen, das hier entsprechend umzusetzen.

Vorsitzende: Dann wäre die U-Bahn ja dabei. Es hat mich einfach nur irritiert, dass die U1 gar nicht auftauchte.

Noch einmal eine Frage, Sie haben ja schon einmal gesagt, es gab eben einen Fehler in der Präsentation, dass Bargteheide da stand statt Ahrensburg oder umgekehrt, weiß ich nicht genau. Es gibt ja zurzeit noch neben den Zügen vom Hauptbahnhof bis nach Bargteheide ja auch die Züge, die weiterfahren. Wie läuft das jetzt eigentlich? Was wird wann wo eingestellt? Also welche weiteren Einschränkungen kommen dann? Ich weiß jetzt ..., war es Bargteheide? Genau. Kurz überlegen, nein, gar nicht, Entschuldigung, also zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Bargteheide gibt es den 30-Minuten-Takt.

Senator Dr. Tjarks: Sie meinen die Züge, die nach Lübeck weitergehen.

Vorsitzende: Genau, die weiterlaufen. Wie wird das denn sein? Fahren die weiter? Und alles, was nördlich von ... Und in der Drucksache steht drin, dass es nördlich von Ahrensburg irgendwie nur noch einen 60-Minuten-Takt gibt. Genau. Deswegen war die Nachfrage, ob das jetzt weniger oder mehr wird.

(Zuruf: Mit der S4-Bedienung, aber die anderen Regionalverkehrszüge fahren ja weiter.)

Genau, das war die Frage. Die werden alle weiterfahren können, es wird keine Beeinträchtigung eben. Das war für mich nicht ganz klar erkennbar, ob die eventuell nicht fahren können wegen der Baumaßnahmen.

(Zuruf: Jetzt baustellenbedingt, meinen Sie! Okay, das ...!)

Senator Dr. Tjarks: Vielleicht direkt. Also baustellenbedingt kann das, glaube ich, immer sein, da müssten die Kollegen der Bahn jetzt dazu sagen, wie die einzelnen Bauphasen sind, das weiß ich jetzt im Detail nicht, aber ausschließen, glaube ich, kann man das nicht, oder?

Herr Arnecke: Also das bleibt, wie Frau Sudmann ..., so im Prinzip wie es heute auch ist. Wir haben ja in den Baumaßnahmen der S4, aber auch in den Baumaßnahmen am Berliner Tor auch öfter in Zukunft eingleisigen Betrieb, also Gleiswechselbetrieb, und da muss man immer schauen, wie viele Züge kann ich fahren. Und wenn der Regionalbahnverkehr oder die Verstärker bei der Regionalbahn reduziert werden müssen, haben wir es ja in der Vergangenheit auch so gehabt, dass der Regionalexpress dann zusätzlich hält, das ist dann auch ein Teil des Ersatzverkehrs, der dann möglich ist. Das muss man, wie Herr Thamm schon sagt, immer in der einzelnen Baustelle dann konfigurieren, damit das dann auch passt.

Vorsitzende: Gut. Vielen Dank dafür. Wir machen weiter in der Redeliste, Herr Seelmaecker, Herr Mehdau, Herr Jersch. Herr Seelmaecker, bitte schön.

Abg. Richard Seelmaecker: Ja. Vielen Dank. Ich habe eine Frage, die bezieht sich auf ein allgemeines Phänomen, was wir leider zu beklagen haben, das sind die Lieferketten. Haben wir da ..., sind die sozusagen mit berücksichtigt oder eingepreist in den Zeitplan? Oder hat sich das aus Ihrer Sicht weitgehend inzwischen erledigt und ist die Bau- und Planungstätigkeit davon nicht getroffen? Das wäre meine erste Frage.

Das Zweite wäre zu den Kosten beziehungsweise zu den Einnahmen. Da haben wir einen Einnahmerückgang, das ist auf Seite 6 der Drucksache, im Jahre 2027 in Phase 3 von 8 auf 7 Millionen. Da würde mich nur interessieren, wie dort der Ansatz zustande gekommen ist?

Und dann habe ich noch als dritte und letzte Frage zu Seite 5 in der linken Spalte. Da heißt es, "die konkrete Aufteilung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein bezüglich der Vertragsergänzung konnte bisher auch aufgrund der zwischenzeitlich erforderlichen Regierungsbildung in Schleswig-Holstein noch nicht vereinbart werden, wird aber in entsprechender Ergänzung der Ländervereinbarung im Laufe dieses Jahres noch zu regeln sein". Da würde mich der Optimismus an der Stelle natürlich interessieren, nicht wegen der Regierungsbildung und der Sprechfähigkeit, sondern, weil, wir sehen im Bereich der Justiz beispielsweise, was die Kostenausgleichung der gemeinsamen länderübergreifenden Dinge angeht. Da warten wir seit Jahren drauf und da streiten sich die Länder, Hamburg macht das, das OLG macht die Arbeit und die anderen profitieren davon.

Vorsitzende: Der Senat, bitte schön.

Senator Dr. Tjarks: Ja. Vielleicht zur ersten Frage Frau Karam einmal zu den Lieferketten.

Frau Karam: Ja. Zu den Lieferketten. Also was den ersten Planfeststellungsabschnitt angeht, wir haben die Vergabe bereits getätigt und natürlich die Materialisierung beziehungsweise die Arbeitsvorbereitung und auch die Beschaffung. Das liegt im Verantwortungsbereich des Auftragnehmers, das ist bereits auch unter Dach und Fach. Und damit hätten wir jetzt erst einmal kein Problem damit. Natürlich, dann melden sich die Auftragnehmer, wenn die da ein Problem haben, aber da im Moment haben wir keine Fehlmeldung, also kein Problem.

Senator Dr. Tjarks: So. Dann gucke ich einmal für die weiteren Fragen, Frau Tjardes.

Frau Dr. Tjardes: Ja. Vielen Dank. Wir haben uns gerade noch einmal angeschaut, Sie hatten, glaube ich, diesen Rückgang der geplanten oder der prognostizierten Einnahmen vom Jahr '26 auf '27 angesprochen. Ich meine, dass wir das sehr, ja, ich sage einmal, vorsichtig geplant haben, weil wir dann Bauphasen haben und wir des-

wegen natürlich davon ausgehen, dass vielleicht möglicherweise tatsächlich weniger Nutzerzahlen einfach zwischendurch da sind, dass das dann eben tatsächlich nicht ganz so prosperierend ist, wie dann hoffentlich danach wieder.

Vorsitzende: Es wird kein 9-Euro-Ticket sein in der Zeit.

(Frau Dr. Tjardes: Ja. Genau!)

Senator Dr. Tjarks: Letzte Frage.

Vorsitzende: Auf Seite 5, links, die Aufteilung Schleswig-Holstein/Hamburg.

Frau Dr. Tjardes: Genau. Also Sie hatten gefragt sozusagen, ob wir zu Recht positiv davon ausgehen, dass wir bald eine Vereinbarung treffen können. Ganz ehrlich, wir haben einen quasi fertigen Entwurf, es sind noch Kleinigkeiten, die wir abstimmen, wo es ein bisschen um das Wording geht. Aber die grundsätzliche Einigung steht, weil wir auch eine grundsätzliche Einigung darüber haben, dass wir das Budget-Modell anwenden werden.

Vorsitzende: Noch Nachfragen?

Abg. Richard Seelmaecker: Ja. Eine Nachfrage noch zu den 7 Millionen. Ich verstehe, dass das in den Phasen dann auch unterschiedlich sein kann, aber die 1 Million, wie kommt die zustande? Hat man gesagt, so und so viel Fahrgäste weniger, weil genau in der Zeit ist so und so viel Rückgang.

Herr Matthes: Ja. Jetzt sind wir so ein bisschen in der Vertragskonstruktion da gelandet. Es hängt ein bisschen damit zusammen, dass ein Wechsel stattfindet von einem sogenannten Bruttoverkehrsvertrag zu einem Nettoverkehrsvertrag und dass der letzte Fahrgeldschnipsel im Dezember des auslaufenden Jahres dann anders behandelt wird, und das ist der Hintergrund.

(Senator Dr. Anjes Tjarks: Der Rest ist Rundungsfehler!)

Genau. Und das sind jetzt gerundete Zahlen, deswegen sieht das größer aus als es am Ende ist.

(Senator Dr. Tjarks: Und abgesehen davon, Herr Seelmaecker, versuchen wir in der Realität natürlich sowieso besser zu sein als das, was da steht!)

(Abg. Richard Seelmaecker: Selbstverständlich! Aber ich hatte mich nur gewundert, warum gerade eine runde Million, aber das ist natürlich eine gute Begründung. – Danke sehr.)

Vorsitzende: Die wir jetzt nicht wiederholen. Wir brauchen noch fürs Wortprotokoll Ihren Namen, ich habe ihn ja hier nicht verstanden.

Herr Matthes: Herr Matthes.

Vorsitzende: Ja. Vielen Dank. Okay, weil, für das Wortprotokoll muss immer alles ganz genau sein. Herr Mehdau, bitte schön, und danach Herr Jersch.

Abg. Jörg Mehdau: Ja. Vielen Dank für den ausführlichen Vortrag. Frau Karam, Sie hatten, glaube ich, für den ersten Planfeststellungsabschnitt erwähnt, dass 99 Prozent der Flächen schon eingekauft sind, beschafft sind und wie kritisch schätzen Sie das 1 Prozent ein für den Baufortschritt beziehungsweise eben Einhaltung der Gesamtplanung. – Danke.

Vorsitzende: Der Senat, bitte schön.

Frau Karam: Also, da gibt es gar kein Problem, weil die Fläche tatsächlich betrifft BE-Flächen. Brauchen wir die trotzdem? Aber die liegen Gott sei Dank nicht auf der Trasse.

Senator Dr. Tjarks: Und ansonsten kann ich hier noch zu Protokoll geben, der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg stärkt der Deutschen Bahn den Rücken, den Rücken gerade zu machen, weil, wir können uns nicht von Einzelgrundstückseigentümern da jetzt von dem Gesamtprojektablauf abhängig machen. Und deswegen ist völlig klar und der politische Wille existiert, die Bahn marschiert, wir liegen im Zeitplan, erster Plan. Man muss es ja auch einmal so sagen, der erste Planfeststellungsbe-

schluss ist durchgegangen, das hat vorm Bundesverwaltungsgericht Bestand gehabt, das hat jetzt nicht jeder in dieser Stadt bisher geschafft, haben wir auch noch andere Erfahrungen gemacht. Beim zweiten Planfeststellungsabschnitt liegen wir auch im Zeitplan beziehungsweise auch die Bahn im Zeitplan und vor dem Hintergrund ist es ein Projekt, was momentan sehr rund läuft. Das heißt nicht, dass es bis in alle Ewigkeit so bleiben muss, es kommen noch ein paar Hürden, das weiß jeder, der solche Projekte macht, aber es läuft und es wird für die Stadt Hamburg und für den Bezirk Wandsbek ein wirklich gutes Projekt sein und da wollen wir uns jetzt nicht aufhalten lassen.

Vorsitzende: Herr Mehdau, ich kann Sie nicht sehen, haben Sie noch Nachfragen?

Abg. Jörg Mehdau: Nein. Danke.

Vorsitzende: Okay. Dann ist Herr Jersch dran, bitte schön.

Abg. Stephan Jersch: Ja. Danke schön, Frau Vorsitzende. Ich höre ja interessiert, dass der Herr Senator sich nicht von Grundstückseigentümern ins Bockshorn jagen lässt, das unterscheidet ihn vom Umwelt- und Finanzsenator beim Bau von Schöpfwerken, wie ich jetzt noch einmal anfügen muss.

Ich habe eigentlich nur eine kurze Frage, bevor ich mich herzlich für diesen Vortrag bedanke, der äußerst faktenreich ist, also von daher spannend, kann man mit Sicherheit noch ein bisschen mehr rausholen so auf die Schnelle. Zu Phase 3 habe ich eine Kapazitätsfrage. Wenn ich das so durchrechne, dann würde ich zum Schluss kommen, dass in dieser Phase 3, die ja nun anderthalb Jahre dauert, beim Langzugeinsatz des BR490, hieß er ja, eine Sitzplatzkapazität von 14,5 Prozent weniger als mit dem Doppelstockzug auftritt und beim Vollzug wären es etwas über 40 Prozent Kapazität. Ist dem so?

Vorsitzende: Der Senat, bitte schön.

Senator Dr. Tjarks: Hier wird noch kurz gerechnet.

Herr Arnecke: Ja, Herr Jersch, Sie haben recht, das sind geringfügig geringere Sitzplätze. Wenn ich das richtig im Kopf habe oder jetzt verstanden habe, ist im Doppelstock 660 etwa und beim ...

Vorsitzende: Ich kriege gerade Zeichen, ob Sie dichter ans Mikro gehen können. Das können nicht alle verstehen.

Herr Arnecke: Wenn ich das richtig jetzt ...

Vorsitzende: Noch dichter bitte. Ich bringe Sie heute alle dazu, dass Sie da reinbeißen.

Herr Arnecke: Ich bin eigentlich nicht bekannt dafür, dass ich so leise spreche. Entschuldigung. Wenn ich das jetzt richtig rekapituliere, ist es beim Doppelstock 660, und beim Langzug, S-Bahn, haben wir 590. Kann das sein? Oder 560? Das weiß ich jetzt nicht genau. Steht da irgendwo drin. Müsste ich raussuchen. Also haben Sie recht, dass das geringfügig geringere Sitzplatzkapazität ist.

Vorsitzende: 14,5 hatte Herr Jersch errechnet. Das ist schon ein bisschen mehr als geringfügig. Aber Sie bestätigen diese Zahl? Okay.

(Herr Arnecke: Ja, es sind fünf Wagen (...))!

Ja. Genau. Okay.

Herr Jersch, noch weitere Fragen? Gut. Herr Buschhüter, bitte schön.

Abg. Ole Thorben Buschhüter: Eine Frage ging mir eben noch einmal durch den Kopf. Wenn jetzt die S-Bahn-Züge, also Baureihe 490, schon eingesetzt werden, das sieht ja alles nach S-Bahn aus. Aber es steht auch Regionalbahn 81 dran. Fahrradmitnahme, sind ja die Voraussetzungen dann wunderbar, aber im HVV-Tarif kostet sie 3,50-Euro, die Fahrkarte. In der Regionalbahn, nicht in der S-Bahn. Sehen Sie da ein Problem, S-Bahn-Fahrzeuge dann mit Regionalbahn einzusetzen, oder gibt es da vielleicht die Vorstellung, die Regionalbahn 81 von dieser Fahrkartenpflicht auszu-

nehmen? Kann auch zu Protokoll gehen. Ist ja nun sehr speziell. Das war auch eine spontane Eingebung.

Vorsitzende: Der Senat, bitte schön.

Senator Dr. Tjarks: Wir geben das zu Protokoll. Okay.

Mit Schreiben vom 19. September 2022 erklärten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats nachträglich zu Protokoll:

„Die Fahrradmitnahme ist einheitlich tariflich an das Produkt (Regionalbahn/Schnellbahn) und nicht an das Fahrzeug geknüpft.

Da in Phase III der Verkehr unabhängig der eingesetzten Fahrzeuge zunächst weiter als Linie „RB81“ kommuniziert und geführt wird, ist keine Anpassung der Fahrradmitnahmebedingungen vorgesehen. Durch die ebenso unveränderten – und damit getrennt von der S-Bahn befindlichen Abfahrtstellen am Hauptbahnhof (Gleise 5 bzw. 6 bzw. 7) und den weiteren Stationen besteht keine Befürchtung hinsichtlich einer Irritation für die Fahrgäste.

Mit Phase IV (Teilinbetriebnahme „S4“) wird der Betrieb komplett in das S-Bahnnetz integriert und als „S4“ – und u.a. am Hauptbahnhof von den S-Bahngleisen 1 bis 4 – geführt, so dass auch die diesbezüglich bekannten S-Bahn-Bedingungen für die Fahrradmitnahme (inkl. Sperrzeiten) gelten werden.“

Vorsitzende: Ich glaube, falls Herr Buschhüter das so formuliert, dass wir es gut finden, wenn die Fahrräder auch mitgenommen werden können wie zum HVV-Tarif, das ist ja nicht schlecht.

Abg. Ole Thorben Buschhüter: Sobald auch S-Bahn-Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Vorsitzende: Nämlich für umsonst. Ja, genau.

Abg. Ole Thorben Buschhüter: Ich glaube, das wäre dann die Zäsur sozusagen.

Vorsitzende: Genau, ja. Es gibt noch eine Nachfrage, (...).

Abg. Ole Thorben Buschhüter: Ansonsten will ich nur einmal sagen, also noch einmal vielen Dank. Ich war am Montag bei dieser Info- Zug-Eröffnung dabei und da haben Sie so einen Zeitstrahl ja aufgebaut gehabt. Und das allererste Schild war, was war das, 2008 oder so etwas, Parlamentsbeschluss S4. Und ich glaube, das unterstreicht das noch einmal ganz deutlich, dass gerade das Projekt S4 wirklich getragen ist von der Hamburgischen Bürgerschaft in ihrer ganzen Breite, und das, glaube ich, auch Teil des Erfolges ist, dass wir jetzt da sind, wo wir sind. Ich glaube, hätten wir das Thema ganz allein den Behörden überlassen, dann wäre es auch irgendwann gekommen, aber ich glaube, es hätte deutlich länger gedauert. Und ich kenne die Abwehrgefechte aus den Anfängen der S4 sozusagen, des Projekts, und, ja, insofern auch einen Dank an die Kollegen, wenn ich das einmal so sagen darf, dass wirklich von Anbeginn der Diskussion um die S4 da immer alle zusammengestanden haben und da für eine breite parlamentarische Mehrheit, häufige Einstimmigkeit, gesorgt haben.

Vorsitzende: Gibt es noch Fragen? Wortmeldungen? Ah, bitte schön. Frau Dr. Schittek.

Abg. Dr. Gudrun Schittek: Ja, ich würde gern noch etwas zu den Wagen wissen. Also Sie haben gesagt, Sie haben genug Wagen bestellt und die werden auch rechtzeitig geliefert. Da ist ja immer wieder große Schwierigkeiten, weil, das muss ja einen Riesenvorlauf haben, mehrere Jahre Vorlauf, dass man Wagen bestellt. Ist das alle in trockenen Tüchern? Ist das gesichert, dass das so ist? Und wie ist das noch einmal in der Übergangszeit mit den, ja, älteren Fahrzeugen, die eingesetzt werden? Wo kommen die her? Es gibt doch sicherlich in anderen Bundesländern auch große Begehrlichkeiten, jetzt Schienenverkehr auszubauen. Sind Sie sicher, dass sie da genügend bekommen und wo werden die bereitgestellt? Wo werden die repariert? Wie ist das geplant? Das würde ich gern genauer wissen.

Vorsitzende: Der Senat bitte.

Senator Dr. Tjarks: Ja, wir haben ja hier auch in dieser Legislaturperiode schon eine Drucksache besprochen im Verkehrsausschuss, die genau den Kauf dieser Wagen, dieser Züge beinhaltet. Da ging es um, wenn ich das richtig erinnere, 64 Fahrzeuge, schon voll digitalisiert. Und dann eben ein Teil, wenn ich das jetzt richtig im Kopf habe, 35 derer sind eben für den Betrieb der Linie S4 vorgesehen. Und vielleicht kann Herr Arnecke noch einmal einen genauen ... ein Update zum Bestellstand abgeben. Aber die entsprechenden Slots in der Fabrik sind ja schon vor längerer Zeit reserviert worden. Auch noch einmal verschoben worden, weil sich das Projekt sozusagen noch einmal verschoben hat. Aber natürlich geht es darum, die Wagen dann tatsächlich auch bauen zu lassen, realisieren zu lassen, und das auch mit sehr neuem, sehr modernem, voll digitalisiertem Wagenmaterial zu fahren, was, glaube ich, ein großer Qualitätssprung sein wird. Herr Arnecke.

Herr Arnecke: Ja, also die ersten Wagenkästen sind bereits in Wrotzlaw in Polen produziert. Sie werden jetzt nach Bautzen transportiert, in Bautzen findet die Endmontage statt bei Alstom Bombardier. Wir werden auch im November vor Ort sein. Wir sind im Zeitplan. Wir haben auch dort keine Lieferprobleme, toi, toi, toi, bisher, keine Zeitverzügen zu melden. Es wird schwieriger, muss man fairerweise sagen, weil, das ist natürlich wie überall in den Lieferketten schwerer geworden, aber im Moment sind wir noch voll im Zeitplan.

Vorsitzende: Und die Frage nach den gebrauchten, nach den Begehrlichkeiten, geben andere gebrauchte Wagen ab?

Herr Jakschies: Da kann ich gern übernehmen. Wir haben die schon bei uns in Schleswig-Holstein, die stehen schon in Kiel, die meisten, oder in der Nähe von Kiel. Wir sind gerade dabei, die jetzt noch einmal, wenn notwendig, in Anführungsstrichen, schick zu machen, damit die dann auch so aussehen wie die, die bei uns jetzt schon fahren. Die kommen, die meisten ... die meisten sind die, die jetzt eh schon bei uns fahren. Die, die neu kommen, das sind welche, die bis zum letzten Fahrplanwechsel in NRW unterwegs waren, die jetzt durch den RX abgelöst worden sind, und teilweise Fahrzeuge aus dem Stillstandmanagement.

Abg. Dr. Gudrun Schittek: Darf ich noch mal nachfragen?

Vorsitzende: Ich muss noch einmal fragen, Herr Jakschies. War das richtig? Herr Jakschies.

Herr Jakschies: Ja, Jakschies, genau.

Vorsitzende: (...), vielen Dank. Okay. (...) Vielen Dank.

Abg. Dr. Gudrun Schittek: Darf ich noch einmal nachfragen, wo die repariert werden?

Vorsitzende: (...) sofort sagen. Ich muss nur erst einmal sortieren. Alles gut. Haben Sie eine Nachfrage? Ja, bitte schön, Frau Schittek.

Abg. Dr. Gudrun Schittek: Ja, wo die Reparaturarbeiten stattfinden. Also ist das in Hamburg oder geht alles über Kiel? Muss das dann alles über Kiel herangebracht werden?

Herr Jakschies: Das wird größtenteils in Kiel gemacht oder in den anderen Werkstätten, die zu unserer Region gehören. Das wird dann wahrscheinlich Bremen oder Braunschweig sein.

Abg. Dr. Gudrun Schittek: Okay, danke.

Vorsitzende: Gibt es noch weitere Fragen, Anmerkungen, Schlussworte? Das sehe ich nicht. Dann kommen wir zur Abstimmung.

Das Petitum auf Seite 6 heißt in Nummer 1: Kenntnisnahme. Das ist hiermit erfolgt. Und in Nummer 2 geht es darum, dass die Bürgerschaft der Vertragsergänzung zur Verkehrsleistung RB81/S4 zu den in der Drucksache dargestellten Rahmenbedingungen zustimmen möge.

Wer dies möge, wer zustimmen will, hebe bitte jetzt die Hand. – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist das einstimmig angenommen.

Dann beenden wir an dieser Stelle das Wortprotokoll.

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem federführenden Haushaltsausschuss einstimmig, der Bürgerschaft zu empfehlen, den Antrag aus Drucksache 22/8714 anzunehmen.

Eva Botzenhart, Berichterstattung

Anlage zur Stellungnahme des Verkehrsausschusses

VERKEHRSLEISTUNG S4 RB81
VERTRAGSERGÄNZUNG
S BAHN VERKEHRSVERTRAG/
3. ÄNDERUNGSVEREINBARUNG

DRUCKSACHE 22/8714



VERKEHRSAUSSCHUSS

15. September 2022 | Hamburg



VERTRAGSERGÄNZUNG

Ausgangslage

- Infrastruktur S4 in Bau (sehr lange Planungs- und Finanzierungsvorlauf)
- Vertragsende RB 81 (im Rahmen Verkehrsvertrag Netz Ost (FF Schleswig-Holstein))
- Ziel: Verdreifachung der Nutzerzahlen (S4 (Gesamt): 97.100 ggü. RB81: 24.500)

Erschwerte Rahmenbedingungen:

- Bauablauf
 - Langwierig; drei Planfeststellungsabschnitte
 - Neu- und Ausbau; laufender Betrieb
- Betrieb/Fahrzeugeinsatz
 - Regionalverkehr (u.a. unterschiedliche Bahnsteighöhen (55cm, 76cm))
 - Gebrauchtfahrzeuge
 - S-Bahn Verkehr (u.a. 96cm Bahnsteighöhe; 76cm möglich (eingeschränkt barrierefrei); Anpassung der Infrastruktur erforderlich)
 - Neufahrzeuge aus Fahrzeugbeschaffungsoption; in Betrieb ab Mitte 2026

- ➔ Vertragsergänzung ermöglicht steuerbare Rahmenbedingungen für anspruchsvolle Umsetzungszeitraum
- ➔ Beschluss und Verhandlungsbeginn in 2021

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz



VERTRAGSERGÄNZUNG

Grundkonzept 4 Phasen:

- **Phase 1:** ab Dez. 22 – Mitte 2026
- Linie RB81 Hbf – Bad Oldesloe mit Lok+Dostowagen (ab Dezember 2022 regelhaft mit 6-Wagen (statt teilweise nur 4- oder 5-Wagen) Zügen)
- ca. 1,19 Mio. Zug- bzw. FahrzeugKm (Dostowagenzug entspricht 1 Fahrzeugkilometer)
- in HVZ alle 15-Min/ bis zu 4 Fahrten je Stunde/Richtung Ahrensburg
- alle 30-Min/ 2 Fahrten je Stunde/Richtung bis Bargteheide
- alle 60-Min/ 1 Fahrt je Stunde/Richtung bis Bad Oldesloe
- *Phase 2: Mischbetrieb Dosto/BR490: kommt nicht zur Anwendung*
- **Phase 3:** Mitte 2026 – Ende 2027: RB81:
- RB 81 mit S-Bahn Fahrzeugen BR 490
- ca. 1,19 Mio. Zug- und 2,93 Mio. FahrzeugKm (ein KurzzugKm entspricht einem FahrzeugKm; Voll- und Langzug entsprechend zwei bzw. drei FahrzeugKm); überwiegend Langzugeinsatz
- in HVZ alle 15-Min/ bis zu 4 Fahrten je Stunde/Richtung Ahrensburg (Langzugeinsatz)
- alle 30-Min/ 2 Fahrten je Stunde/Richtung bis Bargteheide (Langzugeinsatz)
- alle 60-Min/ 1 Fahrt je Stunde/Richtung bis Bad Oldesloe (Langzugeinsatz)

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz



VERTRAGSERGÄNZUNG

Grundkonzept in 4 Phasen:

- **Phase 4:** ab Ende 2027 – Ende 2029:
 - S4 Teilinbetriebnahme mit Aufnahme S-Bahn Infrastruktur Hasselbrook – Rahlstedt
 - ca. 2,7 Mio. Zug- bzw. 6,6 Mio. FahrzeugKm
 - alle 10-Min/ bis zu 6 Fahrten je Stunde/Richtung bis Rahlstedt (wechselnd Voll-/ Langzugeinsatz)
 - alle 20-Min/ 3 Fahrten je Stunde/Richtung bis Bargtheide (Langzugeinsatz)
 - 1 Fahrt je Stunde bis Bad Oldesloe (Langzugeinsatz)
- **Phase 5:** Ende 2029 – Ende 2033:
 - S4 Vollenbetriebnahme S-Bahn Infrastruktur bis Bad Oldesloe
 - ca. 2,8 Mio. Zug- bzw. 6,3 Mio. FahrzeugKm
 - alle 10-Min/ bis zu 6 Fahrten je Stunde/Richtung bis Rahlstedt (in HVZ bis Ahrensburg) (wechselnd Voll-/Langzugeinsatz in HVZ)
 - alle 20-Min/ 3 Fahrten je Stunde/Richtung bis Bargtheide (Langzugeinsatz)
 - 1 Fahrt je Stunde bis Bad Oldesloe (Langzugeinsatz)

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz



VERTRAGSERGÄNZUNG

Grundkonzept

- Einsatz Dosto
 - VU: DB Regio; Gebrauchtfahrzeuge, Zugbegleitung erforderlich (Abfertigung)
 - 6-Wagen-Zug mit mind. 666 Sitzplätzen (Ausnahmen bei Bauphasen, insb. in 1. Jahreshälfte 2023); mind. ein Wagen mit 1. Klasse
 - Bedarf an 6 Zügen je Tag; 77 Waggons, davon 15 Steuerwagen
 - U.a. ein 6-Wagen-Zug als Reserve wird nahe der Strecke vorgehalten
- Mit Einsatz BR 490 ist Betrieb „S-Bahn Verkehr“
 - VU: S-Bahn HH; Einsatz Neufahrzeuge, Abfertigung durch Triebfahrzeugführer
 - Langzug (570 Sitzplätze; Vollzug 380 Sitzplätze)
 - Bedarf an 31 Fahrzeugen (Phase 5); 35 Fahrzeuge S-Bahn BR 490; Reserven durch Gesamtpark S-Bahn (ings. über 130 Zweistrom Fahrzeuge)
- Pünktlichkeitszielwerte:
 - Betrieb als „RB81“ (Dosto, BR 490): Betrieb im Mischverkehr
 - Pünktlichkeitsvorgabe 93% (Linie RB81) (bei Verspätungsgrenze 5:59 Min)
 - Betrieb als „S4“ (BR490): Betrieb größtenteils auf S-Bahn-eigener Infrastruktur:
 - Pünktlichkeitsvorgabe 93% (Gesamtnetz S-Bahn) (bei Verspätungsgrenze 2:59 Min)

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz



VERTRAGSERGÄNZUNG

Weitere Regelungsinhalte

- Schienenersatzverkehr (u.a. mengen- und zeitmäßig schwer kalkulierbar, flexible Vertragslösung)
 - werden je nach Betriebsphase individuell durchgeführt und abgegolten
 - Wertansatz von 12 Mio. Euro in der Gesamtvertragslaufzeit
- Vertrieb (S-Bahn Standard (u.a. Anzahl Fahrkartenautomaten, Servicestellen))
 - Phase 1 und 3: 23 Fahrkartenautomaten
 - Phase 4: 37 Fahrkartenautomaten (neue Stationen Wandsbek Rathaus, Holstenhofweg usw.)
 - Phase 5: 39 Fahrkartenautomaten (neue Station Ahrensburg West)
- Sicherheit (Begleitung Kundenbetreuer bzw. Sicherheitspersonal)
 - Bis zu 10.000 Wachdienststunden

www.mediaserver.hamburg.de / Maxim Schulz



Stand Infrastrukturplanung und Umsetzung S-Bahnlinie S4



1. Planfeststellungsabschnitt: Hasselbrook–Luetkensallee:

Allgemein

- Planfeststellungsbeschluss seit 05.10.2021 rechtskräftig
- Offizieller Spatenstich und Beginn der Bauarbeiten am 10.05.2021

Bautätigkeiten - abgeschlossen

u.a.

- Bauvorbereitende Arbeiten sind abgeschlossen
- Zahlreiche Signale und Kabeltiefbauverlegungen wurden getätigt, zwei ESTWs wurden errichtet (ESTW Ohlsdorf und ESTW Hasselbrook), 1 ESTW ist in der Ausführung (ESTW Wandsbek)
- Erstellung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Hammer Straße
- Gleisverschwenk der Fernbahnstrecke zwischen Hasselbrook – Hammer Straße
- Einbau eines Weichentrapezes im Bf Hasselbrook → Minimierung von Einschränkungen des S-Bahnbetrieb durch die Bauaktivitäten

Bautätigkeiten bis Ende April 2023

- Einhub zweier Hilfsbrücken als Gegensteuerungsmaßnahme zur Realisierung des "Schlüsselbauwerk" im PFA 1
- Inbetriebnahme der ESTW Hasselbrook
- Gleisbauarbeiten zwischen der Eisenbahnüberführung (EÜ) Hammer Straße und Claudiusstraße
- Oberbauarbeiten und Gleisanschwenkung Gl. Lüb-HMB an S-Bahngleis
- Beginn der Rammarbeiten am Überwerfungsbauwerk

DB Netz AG | Amina Karam | I.NI-N-S | 15.09.2022

10

Stand Infrastrukturplanung und Umsetzung S-Bahnlinie S4



2. Planfeststellungsabschnitt: Luetkensallee–Landesgrenze FHH/SH:

- Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren
- Unterlagen (u.a. an die aktuellen Prognosezahlen 2030) wurden angepasst
- Auslegung der Planänderung für Herbst 2022 geplant
- Geplanter Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen: Oktober 2024

3. Planfeststellungsabschnitt: Landesgrenze FHH/SH–Ahrensburg-Gartenholz

- Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren
- Unterlagen (u.a. an die aktuellen Prognosezahlen 2030) wurden angepasst
- Auslegung der Unterlagen ist für Frühjahr 2023 geplant
- Geplanter Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen: Frühjahr 2026

DB Netz AG | Amina Karam | I.NI-N-S | 15.09.2022

11