

## Medien-Information

---

22. Juli 2015

---

### **Planungen für S 4 Ost: DB Netz AG rechnet mit Kosten von einer Milliarde Euro Horch und Meyer: „Belastbare Zahlen sind solide Basis weiterer Planungen“**

HAMBURG/KIEL. Für den geplanten Bau der so genannten S 4 Ost, der 36 Kilometer langen S-Bahn-Linie 4 von Hamburg bis Bad Oldesloe, liegt erstmals eine belastbare Kostenermittlung vor. Wie Hamburgs Verkehrssenator Frank Horch und Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer heute (22. Juli) gemeinsam mit der DB-Konzernbevollmächtigten Manuela Herbort mitteilten, habe die von beiden Ländern beauftragte DB Netz AG Gesamtkosten inklusiv vertiefter Kosten- und Risikoanalyse von knapp über einer Milliarde Euro ermittelt. Ausgehend von den 2013 ermittelten Kosten in Höhe von 630 Millionen Euro zuzüglich eines bereits damals angekündigten Risikokostenaufschlags von rund 30 Prozent haben vor allem umfangreich ergänzende Untersuchungen zum Baugrund und zum Lärmschutz sowie die Bauablaufplanung zu der Kostensteigerung geführt.

Senator Horch: „Hamburg forciert den Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs. Die S 4 ist ein wichtiges Projekt, das Hamburg, Schleswig-Holstein und der gesamten Metropolregion gleichermaßen nützt. Die S4 wird Pendlern den Weg zur Arbeit erleichtern. Sie wird die Verkehrsbelastung insbesondere im Hamburger Stadtgebiet reduzieren und den Hauptbahnhof entlasten. Ich bin sehr froh, dass wir nun erstmals zwar höhere, aber dafür verlässliche Kosten haben, die von der Deutschen Bahn erarbeitet worden sind.“

Minister Meyer: „Die Fehmarnbelt Querung führt zu mehr Güterverkehr auf der Schiene. Wenn wir diese Verkehre auch im Hamburger Rand abwickeln wollen und gleichzeitig noch mehr Menschen im Nahverkehr nach Hamburg bringen wollen, dann brauchen wir die S4. Der Nutzen des Projekts für die gesamte Region ist hoch, insofern schrecken uns die prognostizierten Kosten von einer Milliarde Euro nicht.“

Die Kostensteigerung ergibt sich im Wesentlichen aus dem höheren Detaillierungsgrad der Planungen. So sind erstmals die aufwändigen Bauzustände, die für die Aufrechterhaltung des Betriebs erforderlich sind, geplant und kalkuliert worden. Dabei stellten sich zusätzliche bauliche Maßnahmen als erforderlich heraus. Durch den Wegfall des Schienenbonus zum Anfang des Jahres haben sich die Anforderungen an

den Lärmschutz erheblich erhöht. „Anders als bei der groben Vorplanung sind erstmals sämtliche Risiken bewertet und in die Kosten einkalkuliert worden“, sagte Manuela Herbort.

Noch nicht berücksichtigt ist die allgemeine Preisentwicklung bis zum konkreten Ausführungszeitpunkt.

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung läuft voraussichtlich noch bis 2021. Bereits ab 2016 könnten die ersten Planfeststellungsverfahren starten. Horch und Meyer erinnerten daran, dass beide Länder für die Planungen dieses wichtigen Projektes bereits erheblich in Vorleistung getreten seien. Über die Finanzierung verhandeln Hamburg und Schleswig-Holstein mit dem Bund und erwarten aufgrund des hohen Nutzens des Projekts auch für den Fern- und Güterverkehr eine deutliche Beteiligung des Bundes an den Kosten.

Senator Horch und Minister Meyer begründeten die Notwendigkeit der S 4 (Ost) unter anderem mit folgenden Einzelaspekten:

### **Entlastung des Pendlerverkehrs**

Die Strecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe sei eine der am meisten befahrenen Pendlerstrecken rund um die Hansestadt, die Gesamtstrecke Hamburg – Lübeck eine der zentralen Siedlungsachsen der Metropolregion. In der jüngeren Vergangenheit sei die Nachfrage auf der Strecke immer weiter gestiegen – das Angebot an Zügen habe bereits mehrfach angepasst werden müssen. Im jetzigen Zustand stoße das Verkehrsangebot an seine Grenzen, die wesentlich im Hamburger Hauptbahnhof liegen. Die S4 stelle in dieser Hinsicht die Zukunftsfähigkeit im Verkehrsangebot auf der Strecke sicher.

Der Nutzen für den Nahverkehr entsteht nach den Worten beider Ressortchefs durch die Taktverdichtung (10-Minuten-Takt bis Ahrensburg und 20-Minuten-Takt bis Bargteheide), durch den Bau zusätzlicher Stationen sowie durch die Durchbindung über den Hauptbahnhof hinaus zu anderen Zielen der Hamburger Innenstadt. Das geplante höhere Sitzplatzangebot werde insbesondere den vielen Pendlern zugutekommen. Insgesamt erwarten die Länder durch diese Maßnahmen einen sehr hohen Zuwachs an Fahrgästen entlang der gesamten Projektstrecke.

### **Entlastung des Hauptbahnhofs**

Die S 4 ist aus Sicht von Horch, Meyer und Herbort eine der wichtigsten Möglichkeiten zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs als bisheriges „Nadelöhr“: Auf der einen Seite würden die Bahnsteige der jetzigen Regionalbahn für die Durchbindung

anderer Verkehre zum Hauptbahnhof nutzbar. Auf der anderen Seite mache die Verschiebung der Verkehre auf die S-Bahn im Hauptbahnhof zahlreiche Umsteigevorgänge entbehrlich und ermögliche vereinfachte Umstiege zu anderen S-Bahnen. „Das entlastet Bahnsteige, Treppenanlagen und andere Wege im Hauptbahnhof“, sagt Horch.

Auch im Hinblick auf die Bewerbung Hamburgs um die Olympischen Spiele 2024/28 ist die S4 für Horch und Meyer ein wichtiges Projekt. Die Entlastung der Fernverkehrsgleise des Hauptbahnhofs sei Voraussetzung dafür, die zusätzlichen olympiabedingten Verkehre abwickeln zu können. Die aus dem Ausbau resultierenden positiven Effekte seien ein wichtiger Bestandteil für die Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Weitere Verbesserungen, die die S4 auf der Strecke bringt: Die Aufhebung aller niveaugleichen Bahnübergänge durch Über- bzw. Unterführungen sowie Lärmschutz, der auf die kommenden Gesamtverkehre auf der Schiene ausgerichtet ist.

### **Höhere Betriebsstabilität**

Der Mischbetrieb von Regional-, Fern- und Güterverkehr führt heute häufig dazu, dass Züge auf der Strecke verspätet sind oder ausfallen. Durch die geplante separate Führung von S-Bahn- und den restlichen Schienenverkehren soll die Betriebsstabilität gesteigert, Verspätungen und Zugausfälle unwahrscheinlicher werden.

Der Fern- und Güterverkehr soll künftig zusätzlich von der geplanten separaten S-Bahn-Infrastruktur und dem Ersatz aller Regionalbahn-Leistungen durch die S-Bahn profitieren: „Spätestens mit der Fehmarn-Belt-Querung werden wir neue Güter- und Fernverkehre auf der ohnehin schon stark ausgelasteten Strecke haben. Deshalb werden durch den Ausbau des S-Bahn-Angebots neue Kapazitäten auf den Bestandsgleisen für diese Verkehre frei“, so Meyer.

### **Informationsangebote für die Öffentlichkeit**

Im Juli informierten der S4-Projektleiter und Vertreter der Behörden die Bürger auf ersten „Info-Marktständen“ in Rahlstedt und Ahrensburg über den aktuellen Stand zur S 4. Im Sommer sind dann Bürgersprechstunden in der Region geplant. Ziel des Projektteams und der Länder ist es, eine kontinuierliche Bürgerinformation im Projekt zu etablieren.