



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Bezirksversammlung

Antwort zu Anfragen Heinz-Werner Seier (CDU-Fraktion) Sören Niehaus (CDU-Fraktion) Claudia Folkers (CDU-Fraktion)	Drucksachen-Nr.: XIX-4911.1 Datum: 28.02.2014 Status: öffentlich
---	---

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	10.04.2014

S 4 – steht das Projekt auf der Kippe?

Sachverhalt:

Die Vorentwurfsplanung von 500 Seiten zum Schienenprojekt von Hamburg und Schleswig-Holstein für die S4 liegt nun in ihrer Fassung vor und schon scheint sich Widerstand gegen dieses Projekt seitens des Bundes zu formieren.

Denn ohne die Beteiligung des Bundes an dem 637,5 Millionen Euro –Projekt ist dieses nicht zu realisieren, obgleich Hamburg und Schleswig-Holstein jeweils 20 Prozent der Kosten übernehmen wollen und somit 60 Prozent der Kosten durch den Bund finanziert werden müssten.

In der Kritik seitens des Bundesverkehrsministeriums stehen die Wirtschaftlichkeit und Dringlichkeit des Projektes sowie die bereits erwähnten Kosten. In einem Brief des Bundes an das schleswig-holsteinische Landesverkehrsministerium ist zu ersehen, dass die Verpflichtung zum Ausbau der Bahnstrecken für die feste Fehmarnbeltquerung in Lübeck enden würde und somit der Streckenabschnitt Hamburg –Lübeck, also auch die S4, nicht mehr unter diese Verpflichtung fällt.

Somit ist auch die beantragte Aufnahme von Hamburg und Schleswig-Holstein für die S4 in den neuen Bundesverkehrswegeplan infrage gestellt und es besteht aufgrund der vorliegenden Korrespondenz wenig Hoffnung auf Genehmigung.

Außerdem gibt es bereits kritische Stimmen, welche die S 4 für überflüssig halten. Nach wie vor wird vom Verkehrssenator Horch aus Hamburg und Verkehrsminister Meyer aus Schleswig – Holstein aber betont, das Projekt S 4 habe höchste Priorität beider Länderregierungen. Durch diesen neuen Sachstand werden Fragen aufgeworfen, die es zu beantworten gilt.

Vor diesen Hintergrund fragen wir die zuständige Fachbehörde:

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation antwortet wie folgt:

1. Ein Kritikpunkt seitens des Bundes ist der Kosten-Nutzen-Faktor.
Die ersten geschätzten Kosten lagen bei ca. 348 Millionen Euro.
Nun liegen nach der Vorentwurfsplanung die Kosten aber bei geschätzten 637,5 Millionen Euro. Der Kosten-Nutzen-Faktor von 1,0 liegt aber bei 550 Millionen Euro und ist somit überschritten.
Wie erklären sich die gesteigerten Kosten und welche Faktoren haben die Kostensteigerung verursacht?
2. Warum wurde im Rahmen der Vorentwurfsplanung nicht auf die Kostensteigerung geachtet?

Zu 1. und 2.:

Die seinerzeitigen Kostenangaben stammen aus der Machbarkeitsstudie der S-Bahn Hamburg aus dem Jahr 2002. Dieser Machbarkeitsstudie lag eine deutlich geringere Planungstiefe als der Vorentwurfsplanung, insbesondere in den Bereichen Baugrund, Entwässerung, Ingenieurbauwerke, Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen und Verkehrsstationen, zugrunde. In weiten Teilen ging die Machbarkeitsstudie auch von anderen Annahmen aus (Aufgabenstellung, Planungsgrundlage) als die jetzige Vorentwurfsplanung und ist insofern nicht vergleichbar.

Die Vorentwurfsplanung zur neuen S-Bahnlinie S4 unter Einbeziehung der notwendigen der Entflechtung der Güter- und Personenverkehre ist inzwischen abgeschlossen. Damit liegt erstmals eine von Hamburg und Schleswig-Holstein beauftragte Kostenschätzung vor. Diese voraussichtlichen Kosten sind nicht allein durch die S-Bahn induziert, sondern auch dem Fern- und Güterverkehr ist ein relevanter Teil der Kosten zuzurechnen.

3. Welche Möglichkeiten sehen die Planer, die Kostensteigerung zu reduzieren ohne dass das Projekt infrage gestellt wird?

Zu 3. und 5.:

Ob eine Planänderung geboten ist, kann erst auf Grundlage der Nutzen-Kosten-Analyse, in der die Wirtschaftlichkeit des Projektes geprüft wird, erfolgen.

Für die Erstellung der Standardisierten Bewertung gibt es ein festgelegtes Verfahren mit festgelegten bundeseinheitlichen Kriterien.

Dabei wird durch eine Vereinheitlichung der Abläufe und der zu verwendenden allgemeinen Kostensätze für die einzelnen Teilkriterien eine bundes- bzw. länderweite Vergleichbarkeit verschiedener Maßnahmen erreicht.

Nutzen-Kosten Komponenten dabei sind unter anderem:

Verkehrliche Wirkung:

- Verringerung der Reisezeit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Senkung der Betriebskosten des Individualverkehrs (IV)
- Minimierte Unfallschäden
- Verbesserung der Umweltwirkungen

ÖPNV-Betriebskosten:

- Veränderung Unterhaltungskosten Fahrweg
- Veränderung Personalkosten
- Veränderung Zeitabhängige und laufeleistungsabhängige Unterhaltungskosten
- Veränderung Energiekosten

Investitionen:

- Kapitaldienst Fahrweg / Infrastruktur
- Kapitaldienst ÖPNV-Fahrzeuge

Grundsätzlich beschreibt die Standardisierte Bewertung aus den oben beschriebenen monetarisierten Größen das Nutzen-Kosten Verhältnis.

Nutzen:

- (Verminderte) ÖPNV-Betriebskosten
- (Verminderte) Betriebskosten des IV
- (Geringere) Reisezeit
- (Weniger) Abgasemissionen
- (Minimierte) Unfallschäden

Kosten:

- Kapitaldienst (insb. Zinsen, Tilgung)
- Infrastruktur („Baukosten“)

Eine Investitionsempfehlung erfolgt, wenn der Nutzen größer/gleich den Kosten ist.

4. Werden sich aufgrund der Aussage des Bundes das Genehmigungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren zeitlich verzögern und wird somit eine Fertigstellung der S4 im Jahr 2024 später erfolgen?
Wenn ja, wann ist dann mit einer Fertigstellung zu rechnen
wenn nein, wann wird das Genehmigungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden?

Nein, es wird mit keiner zeitlichen Verzögerung gerechnet. Das Planfeststellungsverfahren ist für 2016 - 2018 vorgesehen.

5. Im nächsten Schritt wird die standardisierte Bewertung vorgenommen werden, welche das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen der S4 ausdrückt. Hieraus kann man eine Aussage über die Wirtschaftlichkeit treffen. Nach welchen Kriterien wird die standardisierte Bewertung vorgenommen, woran wird sich orientiert, welche Parameter gibt es?

Siehe Antwort zu 3.

6. Welche Maßnahmen werden durch die Länder Hamburg und Schleswig- Holstein ergriffen, um zu verhindern, dass der Bund den Zuschuss von 60 % der Kosten nicht zahlt ?

Die Länder Hamburg und Schleswig- Holstein sind im ständigen Kontakt mit dem Bund. Auch die Standardisierte Bewertung wird in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitaler Infrastruktur erstellt. Im Übrigen siehe Antwort zu 3. und 5.

Anlage/n:

keine Anlage/n