

1 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möchte zur Weiterleitung an den Landesparteitag
2 der SPD Hamburg und die SPD-Bürgerschaftsfraktion beschließen:

3

4 **Die S4 für Hamburg! Unsere Metropolregion nachhaltig** 5 **vernetzen.**

6

7 Seitdem die S-Bahn Hamburg GmbH am 1. Mai 2011 auf der Regionalbahnlinie 10 eine
8 Testfahrt mit einer Zwei-System-Einheit des Typs 474 (Modernster Fahrzeugtyp der
9 Hamburger S-Bahn) durchführte, hat die Umsetzung des Projektes S4 wieder neue Fahrt
10 aufgenommen.

11 Das Projekt S4 ist der Plan auf dem Streckenverlauf der Regionalbahnlinie 10 zwischen
12 Bad Oldesloe und Hasselbrook eine S-Bahnstrecke zu errichten. Der 17,4 km lange
13 Abschnitt von Ahrensburg-Gartenholz bis Hasselbrook soll vier-gleisig ausgebaut
14 werden, um dann in das bestehende S-Bahnnetz einzufädeln. Somit wären attraktivere
15 Direktverbindungen von Bad Oldesloe über Ahrensburg, Jungfernstieg, Dammtor bis
16 Altona möglich.

17 Zusätzlich wird vom Bundesland Schleswig-Holstein ein drei-gleisiger Ausbau von
18 Bargtheide bis Ahrensburg in Betracht gezogen.

19

20 Die S-Bahn Hamburg GmbH erwartet nach dem Ausbau der Strecke einen
21 Fahrgastzuwachs von zurzeit täglich 30.000 Personen auf 50.000 Personen. Alleine am
22 Querschnittsbahnhof Hasselbrook wird von einem Fahrgastzuwachs von 50 %
23 ausgegangen.

24

25 In dem Einzugsbereich einer potenziellen S-Bahnlinie zwischen Hauptbahnhof und
26 Rahlstedt über Ahrensburg und Bad Oldesloe leben rund 400.000 Menschen, die von der
27 S4 profitieren würden.

28 Im Hamburger Stadtgebiet sollen vier neue Haltepunkte entstehen. Die Stationen
29 Claudiusstraße, Bovestraße, Holstenhofweg und Pulverhof. Damit wäre eine schnelle
30 Anbindung an die City für die dort lebenden Menschen etabliert.

31

32 Die Kosten für den Bau der S4 belaufen sich nach aktuellen Schätzungen auf rund
33 350 Mio. €, wobei die Kosten der Vorentwurfsplanungen von etwa 2,5 Mio. € vom
34 Bundesland Schleswig-Holstein vorfinanziert werden.
35 Eines der geplanten Gleise, zwischen Hasselbrook und Ahrensburg, soll aufgrund des
36 Bundesschienenwegeausbaugesetzes vollständig durch den Bund finanziert werden.
37 Die entsprechenden Mittel werden durch den Bundesverkehrswegeplan gesichert. Das
38 zweite geplante Gleis muss voraussichtlich von Hamburg und Schleswig-Holstein
39 finanziert werden, wobei hier Zuschüsse aus dem GVFG-Bundesprogramm
40 (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) in Frage kommen. Angesichts des am Ende
41 2019 auslaufenden GVFG-Bundesprogramms führt jede Verzögerung dazu, dass weniger
42 Bundesmittel zur Verfügung stehen.

43

44

45 Obwohl der Hamburger Osten und der Kreis Stormarn in den letzten Jahren ein starkes
46 Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum verzeichnen konnten, wurde das ÖPNV-
47 Angebot nicht verbessert. Die R10 ist für viele Bewohnerinnen und Bewohner des
48 Hamburger Ostens die einzige Möglichkeit das Hamburger Zentrum zu erreichen. Vor
49 allem in Rahlstedt, dem einwohnerreichsten Stadtteil Hamburgs, aber auch in den
50 östlichen Teilen Jenfelds sind erhebliche Defizite in der Anbindung zum städtischen
51 ÖPNV zu erkennen. Zu diesen Bereichen zählen insbesondere der Rahlstedter Ortskern,
52 sowie die sozial schwachen, aber einwohnerreichen und besonders jungen östlichen
53 Randgebiete. Es sind vor allem die jungen Menschen des Hamburger Osten, die
54 besonders am Wochenende unter diesem Defizit leiden.

55 Wirtschaftlich würden gerade die jungen Menschen von der S4 profitieren, da sie das
56 Gewerbegebiet im Bereich Ahrensburg-Nord mit mehreren tausend Arbeitsplätzen, die
57 Berufsschule und viele Ausbildungsstellen direkt erreichen könnten.

58

59 Durch den Ausbau und die Umstellung auf den S-Bahnverkehr können auch die teils
60 chaotischen Zustände bei der R10 beendet werden. In dem vergangenen Jahr sind 963
61 Züge ausgefallen (Drucksache 20/1214), darüber hinaus muss täglich mit teilweise
62 massiven Verspätungen gerechnet werden. Auch die Taktung der R10 ist wegen
63 Kapazitätsengpässen völlig unhaltbar. In den Hauptverkehrszeiten sind die
64 Abfahrtszeiten der Bahnen absolut willkürlich und in den normalen Verkehrszeiten gibt
65 es nur zwei Fahrten pro Stunde.

66 Ab 24 Uhr, auch am Wochenende, stellt die R10 den Betrieb ein.
67 Eine S-Bahn, mit eigenen Gleisen, könnte alle 20 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten
68 sogar im 10 Minutentakt verkehren. Dies wäre eine deutliche Erleichterung für alle
69 Pendlerinnen und Pendler. Auch könnte sie an Wochenenden einen regelmäßigen
70 nächtlichen Verkehr anbieten, so wie es auf anderen S-Bahnlinien bereits geschieht.

71

72 Nicht zuletzt ist das Projekt S4 bedeutend für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung
73 Hamburgs. Eine im April 2011 fertig gestellte Kapazitätsanalyse der Deutschen Bahn
74 ergab, dass der Bau der S-Bahn Richtung Ahrensburg eine der wenigen
75 Entlastungsmöglichkeiten für den Hamburger Hauptbahnhof wäre. Die S4 würde die
76 bereits von der S-Bahn Hamburg verwendeten Gleise im Hauptbahnhof nutzen und
77 dadurch weitere Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr schaffen.
78 Das ist auch dringend notwendig, da der Hauptbahnhof heute schon an seiner
79 Belastungsgrenze arbeitet und spätestens mit der Fertigstellung der geplanten
80 Fehmarnbelt-Querung überlastet wäre. Durch die Verlegung der
81 Personennahverkehrszüge der R10 auf separate S-Bahngleise, würden täglich rund 100
82 Züge weniger den Hauptbahnhof belasten.

83

84

85 Vor diesem Hintergrund fordert die SPD Hamburg den Senat auf, auch weiterhin dafür
86 Sorge zu tragen, dass spätestens bis zum Jahr 2020 die Linie S4 auf separaten Gleisen
87 fertig gestellt wird.