

S4

NAH DRAN

INFORMATIONEN ZUR S-BAHNLINIE S4 (OST) HAMBURG–BAD OLDESLOE

AUSGABE 1 | 2019

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,



die Rahmenvereinbarung zur Finanzierung der S4 (Ost) steht! Was für eine große Freude Ihnen diese Zeilen heute schreiben zu können. Mit den Unterschriften unter dieser Vereinbarung ist die übergeordnete Zusammenarbeit der Verhandlungen geregelt. Der Rückenwind für unser Projekt ist so stark wie noch nie – ein Riesenerfolg. Auf diesen elementaren Grundstein haben wir seit Jahren hingearbeitet. An dieser Stelle möchte ich mich bei den zuständigen Referaten im Bundesverkehrsministerium und den Vertretern der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein für die partnerschaftliche Zusammenarbeit herzlich bedanken. Der größte Dank geht an mein Team, ohne das dieser Meilenstein nicht hätte erreicht werden können. Ich bin mir sicher, dass wir alle weiteren anstehenden Schritte erfolgreich meistern werden. Denn mindestens genauso wichtig wie die Finanzierung sind die Planfeststellungsbeschlüsse, also die Baugenehmigungen. 2020 soll es dann endlich im Planfeststellungsabschnitt 1 „raus“ gehen, wie unsere Ingenieure zu sagen pflegen. Ich bin gespannt auf das kommende Jahr und wünsche Ihnen und Ihren Familien ein besinnliches Weihnachtsfest sowie ein gesundes und glückliches neues Jahr. Ihre

Bettina Gnielinski
Bettina Gnielinski,
Projektleiterin, DB Netz AG

DIE FINANZIERUNGS- VEREINBARUNG STEHT

Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher, Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Bahn-Chef Dr. Richard Lutz haben heute in Berlin das Finanzierungsabkommen zum Bau der S-Bahn-Linie S4 (Ost) unterzeichnet.

Die Gesamtkosten für die S4 (Ost) belaufen sich auf ca. 1,847 Milliarden Euro. Das heute geschlossene Finanzierungsabkommen sieht vor, dass der Bund mit 1,557 Milliarden Euro rund 84 % der Kosten trägt. Der Anteil der Länder von rund 290 Millionen Euro entfällt zu ca. 70 % auf Hamburg und zu ca. 30 % auf Schleswig-Holstein. Die Deutsche Bahn wird 20 Millionen Euro in das Projekt einbringen. Aufgrund der Bedeutung der Strecke Hamburg–Lübeck für die gesamteuropäische Verkehrsinfrastruktur streben die Länder zudem eine

Ko-Finanzierung aus Fördermitteln der Europäischen Union (EU) an.

Bürgermeister Tschentscher sagte bei der Unterzeichnung: „Die zukünftige S4 zwischen Altona und Bad Oldesloe schafft eine schnelle und komfortable Schienenverbindung für bis zu 250.000 Bürgerinnen und Bürger in Hamburg und Schleswig-Holstein. Dies entlastet den Straßenverkehr und verbessert die Mobilität für alle.“ Bis 2035 sollen in Hamburg insgesamt über 50 Kilometer neuer S- und U-Bahn-Strecken entste-



Die Tinte ist trocken, die Rahmenvereinbarung unterschrieben. Grünes Licht für die S4 (Ost)!

INHALT

02 TREFFEN ZWISCHEN DEN REGIONALEN NATURSCHUTZVERBÄNDEN UND DER DB NETZ AG

03 WENN AUS BUNTEN BLÄTTERN LOGIK WIRD

04 AUSLEGUNG IM PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT 2 GESTARTET

04 IMPRESSUM



Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union

Fortsetzung von Seite 1...

hen, dazu zählen insbesondere die S4 sowie die geplante U-Bahn-Linie 5. „Die Verbesserung unserer Mobilität ist das zentrale Thema der Hamburger Politik in der nächsten Dekade“, sagte Bürgermeister Tschentscher. „Die S4 ist ein Großprojekt, das den Pendlerverkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein deutlich verbessern und den Hamburger Hauptbahnhof entlasten wird. Gemeinsam mit dem Bund und der Deutschen Bahn haben wir eine gute Lösung für die Finanzierung dieses wichtigen norddeutschen Mobilitätsprojekts gefunden.“

Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther zeigte sich erfreut, „dass auf einer der wichtigsten Bahnverbindungen in Schleswig-Holstein jetzt endlich eine spürbare Verbesserung durch ein neues S-Bahn-System kommen wird. Günther verwies darauf, dass das Land Schleswig-Holstein durch langwierige Verhandlungen und durch zukünftige Gesetzesänderungen ein sehr gutes Ergebnis erzielen können. Von den Gesamtkosten von 1,847 Milliarden Euro müsse das Land lediglich 5,1% übernehmen. „Damit bekommen wir ein neues Verkehrssystem, von dem sehr viele Menschen auf der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck profitieren werden“, sagte Günther. So seien Jungfernstieg und Landungsbrücken in Hamburg von Bad Oldesloe aus über Bargtheide und Ahrensburg umsteigefrei zu erreichen. Finanzieren will Schleswig-Holstein seinen Anteil über das IMPULS-Programm, das über einen Investitionsumfang von insgesamt rund 3,1 Milliarden Euro verfügt. Das seit 2015 existierende und seither mehrfach erweiterte Programm zielt auf die Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur in Schleswig-Holstein.

Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

„Mega-Investition im Norden. Unsere Zusage: Rund 1,5 Milliarden Euro für die neue S-Bahn-Linie 4. Der öffentliche Nahverkehr in und um Hamburg wird direkter, einfacher, pünktlicher. Wir entlasten den Hauptbahnhof und wir schaffen mehr Platz für den Fern- und Güterverkehr. Mit den Bundesmitteln können Hamburg und Schleswig-Holstein das Projekt nun gemeinsam mit der Deutschen Bahn starten. Ein Riesen-Gewinn für Pendler und Reisende.“

Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen

Bahn AG: „Mit der S4 schaffen wir eine starke Schiene zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein. Täglich 250.000 Menschen werden von der schnellen und umweltfreundlichen Verbindung profitieren. Gleichzeitig entlasten wir den Hamburger Hauptbahnhof deutlich und sorgen so für mehr Zuverlässigkeit im Zugverkehr für alle Reisenden. Mit der heute getroffenen Finanzierungsvereinbarung ist der erste Meilenstein erreicht. Jetzt wollen wir bauen und krepeln schon mal die Ärmel hoch!“

Pro Werktag werden voraussichtlich 100.000 Fahrgäste mit der S4 (Ost) unterwegs sein. Nach dem Abschluss des ersten Planfeststellungsverfahrens könnten die Bauarbeiten bereits 2020 beginnen. Eine Teilinbetriebnahme der Strecke von Hasselbrook bis Rahlstedt ist für 2025 vorgesehen. Die Gesamteinbetriebnahme könnte frühestens 2027 / 2028 erfolgen. Die Bauzeit ist insbesondere auch davon abhängig, welche Einschränkungen des laufenden Eisenbahnverkehrs möglich sind. ◀

TREFFEN ZWISCHEN DEN REGIONALEN NATURSCHUTZVERBÄNDEN UND DER DB NETZ AG



Das Treffen mit den regionalen Naturschutzverbänden fand im „Haus der Wilden Weiden“ statt.

Mitten im Naturschutzgebiet Höltigbaum liegt das „Haus der Wilden Weiden“ – als Naturkundemuseum ein idealer Standort für ein Treffen zwischen den Umweltplanern der DB Netz AG und den regionalen Naturschutzverbänden. Thema am 20. November war vordergründig der PFA 2: das Team informierte über die Inhalte der zur Zeit ausliegenden Planfeststellungsunterlagen, wie Naturschutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Realisierung der S4 (Ost). Ein fachlicher Austausch der den konstruktiven Dialog mit den Naturschutzverbänden wie dem NABU, BUND oder der Stiftung Natur im Norden fördert. ◀



Das gesamte Projektteam bei der Teamsynchronisation.

WENN AUS BUNTEN BLÄTTERN LOGIK WIRD

Wer am Donnerstag zwischen 9:00 und 10:30 Uhr in den Gebäudeflügel des S4-Projekts kommt, trifft das gesamte Projektteam vor vier großen Stellwänden an. Notizzettel in sechs verschiedenen Farben sind unterschiedlichen Kategorien zugeordnet. Aber was hat das zu bedeuten?

Es ist wieder Zeit für die wöchentliche Teamsynchronisation des S4-Projektteams. Das S4-Team ist im Jahr 2019 personell weiter gewachsen. Klar, denn der Baustart der S4 (Ost) rückt in immer greifbarere Nähe. Der Workload erhöht sich und immer mehr Themen liegen auf den einzelnen Schreibtischen. Wie können diese Aufgaben am effektivsten, schnellsten und einfachsten zusammengebracht werden? Bei welchem To-do müssen sich die Kolleg*innen noch weiter bilateral austauschen? Wo gibt es externe Schnittstellen? Es galt ein Format zu finden, bei dem das Team losgelöst vom Schreibtisch oder Besprechungsraum zusammenkommt.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde im Mai 2019 die Teamsynchronisation ins Leben gerufen. Synchronisation – ein Begriff der vor allem im Bereich der Informatik als Datenabgleich bekannt ist. Im S4-Team wird die Synchronisation eher als zeitlicher Abgleich von Vorgängen und Daten verstanden. Solch agiles Arbeiten fördert die bessere Kommunikation untereinander, hilft Themen zu priorisieren und die interdisziplinäre Zusammenarbeit zu unterstützen – diesen Zweck verfolgt die Teamsynchronisation mit Erfolg.

Konkret ist das gesamte Projektteam dabei in sechs Expertenteams aufgeteilt, die nacheinander von ihren aktuellen To-dos berichten. Nach den Teams zu den drei Planfeststellungsabschnitten tragen die Teams der Ausrüstungstechnik, der Gesamtprojektsteuerung sowie der Kaufleute vor. Auf jedem Zettel ist ein Thema notiert, dass auf der

Pinwand wandern kann – zwischen „Themenspeicher“, „Bearbeitung intern“ nach „Bearbeitung extern“, weiter zu „Entscheidung benötigt“ bis zu „erledigt“. Fokusthemen werden im Nachgang in einem „Wochensprint“ bearbeitet, da hier oft Deadlines bindend sind. Im Jahr 2019 konnten so 550 Aufgaben erledigt werden.

Der regelmäßige Austausch führt zu Verbindlichkeit, fördert die Fähigkeit vor Gruppen zu präsentieren und verhilft dazu, Themen im Team richtig zu platzieren. Ein zusätzlicher Pluspunkt der Teamsynchronisation: der Zusammenhalt im Team wird gefördert, denn alle wissen, was bei den Kolleg*innen gerade Thema ist. Auch die Projektleitung bekommt einen stets aktuellen und kompakten Überblick über alle anstehenden Aufgaben und kann direktes Feedback geben.

Das Team für den PFA1 hat wegen des immer näher rückenden Baustarts zudem eine tägliche 15-minütige Teamsynchronisation als Kurz sprint fest im Terminkalender stehen: Tages- und Wochenziele werden definiert und im Hinblick auf gut oder weniger gut gelaufene Aspekte besprochen. Dabei wird trainiert, in wenigen Sätzen auf den Punkt zu kommen: welche Stolpersteine müssen aus dem Weg geräumt werden und was wird dafür benötigt?

„Der regelmäßige Austausch hilft bei der Aufgabenverteilung und der Strukturierung von To-do's. Besonders gut gefällt mir, dass ich immer weiß woran meine Kolleg*innen gerade arbeiten und ob ich dabei helfen kann“, resümiert Michelle Bruhn, Projektingenieurin im PFA1.

Ein direkter Einfluss auf den Projektverlauf, eine hohe Flexibilität sowie das frühzeitige Erkennen und Beheben von Fehlern führt im gesamten Projektteam zu einem wertschätzenden Umgang miteinander. ◀

AUSLEGUNG IM PLANFESTSTELLUNGS-ABSCHNITT 2 GESTARTET

Für den Bau der neuen S-Bahnlinie 4 zwischen Hamburg und Bad Oldesloe befindet sich der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2 (Luetskensallee–Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein) im formellen Planfeststellungsverfahren. Im Rahmen der formellen Bürgerbeteiligung liegen die Unterlagen für den PFA 2 nun vom 8. November bis 9. Dezember 2019 zur öffentlichen Einsicht aus. Die Unterlagen können im Bezirksamt Wandsbek, der Amtsverwaltung Itzstedt und dem Rathaus der Stadt Norderstedt eingesehen werden. Zudem stehen sie im genannten Zeitraum auch online zum Download zur Verfügung: <https://www.hamburg.de/bwvi/np-aktuelle-planfeststellungsverfahren/13162416/s4/>.

INFORMATION AN 2107 HAUSHALTE

Die direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner werden ergänzend persönlich über Hauswurfsendungen informiert. Insgesamt 2107 Haushalte aus dem PFA 2 erhalten über diesen Kanal direkte Informationen aus dem Projektteam zur Auslage der Unterlagen. An die vierwöchige Auslagefrist schließt eine zweiwöchige Einwendungsfrist an, die am 23. Dezember 2019 endet. In diesem Zeitraum kann jede Person, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, schriftlich Einwendungen erheben. Die Einwendungen sind schriftlich bei der Anhörungsbehörde oder bei den genannten Ämtern zu erheben. ◀



So soll die neue Station Rahlstedt aussehen.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

DB Netz AG | Hammerbrookstraße 44 | 20097 Hamburg |
040/3918-2161 | s4@deutschebahn.com | www.s-bahn-4.de

FOTOS

LICHT FORM ARTE – M. Kuhn (S. 1 links), DB AG – Achim Strauß
(S. 1 unten), DB Netz AG – Svenja Neumann (S. 2 und 3),
VECTORVISION GbR (S. 4)