**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/5164**

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Planung der S-Bahn-Linie S4 – Fortsetzung der Planung – unter Verwendung von Zuweisungen des Bundes gem. § 5 Regionalisierungsgesetz

I.

Anlass, Zielsetzung und Lösung

Mit der Drucksache 20/10332 „Planung der S-Bahn-Linie S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe unter Verwendung von Regionalisierungsmitteln des Bundes gem. § 5 Regionalisierungsgesetz“ wurde der Bürgerschaft in Tz. I und Tz. II.1 u.a. bereits berichtet, dass:

„Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam und zielgerichtet dafür arbeiten, den Pendlern und den Einwohnern einen guten Nahverkehr zu bieten.

Die Forderung nach einer zuverlässigen S-Bahn-Verbindung zwischen Bad Oldesloe und Hamburg bestimmt schon seit vielen Jahren die Diskussion um den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs in der Metropolregion. Eine solche S-Bahn-Verbindung und damit eine deutliche Verbesserung des Angebotes im Öffentlichen Nahverkehr für die dort lebenden Menschen sind dringend notwendig, denn die betroffene Strecke Hamburg–Lübeck ist bereits jetzt stark ausgelastet. Durch den derzeitigen Mischbetrieb von Regional-, Fern- und Güterverkehr auf nur zwei Gleisen kommt es häufiger zu Verspätungen und Ausfällen, darüber hinaus ist für die Regionalbahnen nur ein Halbstundentakt regelmäßig fahrbar. Zusätzliche Züge können nicht in einem zuverlässigen Takt verkehren. Auf der anderen Seite ist aber die Nachfrage im Regionalver-

kehr zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe in den Jahren 2000 bis 2010 um ca. 50 % gestiegen und auch langfristig wird eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet. Deshalb müssen die Zugzahlen bzw. Zuglängen deutlich erhöht werden, was auf der bestehenden Gleisinfrastruktur in dem betroffenen Streckenabschnitt nicht möglich ist.

Für den künftigen Güterverkehr würden nach Inbetriebnahme der festen Fehmarn-Belt-Querung die bestehenden Trassenkapazitäten zwischen dem Rangierbahnhof Hamburg–Maschen und Lübeck nicht mehr ausreichen. Der Hamburger Hauptbahnhof stellt bereits heute einen maßgeblichen Engpass für den Personenverkehr dar. Er ist gemäß Überlastungserklärung der DB Netz AG absehbar nicht in der Lage, den erwarteten Mehrverkehr abzuwickeln.“

Der Senat verfolgt das Ziel, dass mit dem Bau der S4 vom Hauptbahnhof in Richtung Ahrensburg und Bargteheide nach erfolgreichem Planfeststellungsverfahren und finanzieller Einigung mit dem Bund begonnen wird.

Um die Planung in Richtung Baureife zu führen sowie um eine Projektfinanzierung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vereinbaren zu können, ist es erforderlich, die restlichen Teilleistungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 nach der Ho-

norarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) durchzuführen. Dies sind insbesondere die Entwurfsplanung für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) 2, 3 und 4 sowie die Planfeststellung und Ausführungsplanung für die PFA 1, 2, 3 und 4.

Mit dieser Drucksache wird die Bürgerschaft über den aktuellen Stand der Planung der S-Bahn-Linie S4 von Hamburg Altona in Richtung Rahlstedt, Ahrensburg und Bad Oldesloe sowie über die beabsichtigte Verwendung von Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz in Höhe von maximal 22,5 Mio. Euro für die restlichen Teilleistungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich Kostenberechnung unterrichtet. Eine endgültige Entscheidung über Bau und Finanzierung der Baumaßnahme ist damit noch nicht verbunden. Um die Zustimmung zum Bau wird der Senat die Bürgerschaft mit gesonderter Vorlage bitten.

II.

Sachstand

II.1

Ausgangslage Planungskonzept Nutzen

Über die Ausgangslage und das Planungskonzept wurde bereits in der Drucksache 20/10332 berichtet. Deshalb wird hier nur kurz der Nutzen der Maßnahme S4 dargestellt.

Für den Nahverkehr entsteht ein hoher Nutzen 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. Mit der geplanten separaten Führung von S-Bahn- und den restlichen Schienenverkehren steigt die Betriebsstabilität. Dadurch werden Verspätungen und Zugausfälle auf der Gesamtstrecke unwahrscheinlicher. Insgesamt erwarten die Länder u.a. durch diese Maßnahmen einen deutlichen Zuwachs an Fahrgästen entlang der gesamten Projektstrecke.

Zusätzlich wird der Fern- und Güterverkehr von der geplanten separaten S-Bahn-Infrastruktur und dem Ersatz aller Regionalbahn-Leistungen durch die S-Bahn profitieren, da mit der Herstellung der festen Fehmarn-Belt-Querung neue Güter- und Fernverkehre auf der ohnehin schon stark ausgelasteten Strecke zu erwarten sind. Auf den Bestandsgleisen werden durch den Ausbau des S-Bahn-Angebots zuverlässige Kapazitäten für diese Verkehre frei.

Gleichzeitig ist die S4 eine der wichtigsten Möglichkeiten zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs: Auf der einen Seite werden die frei werdenden Bahnsteige der jetzigen Regionalbahn für die Durchbindung anderer Verkehre zum Hauptbahnhof nutz-

bar. Auf der anderen Seite ermöglicht die Verschiebung der Verkehre auf die S-Bahn im Hauptbahnhof vereinfachte Umstiege zu anderen S-Bahnen. Das entlastet auch Bahnsteige, Treppenanlagen und andere Wege im Hauptbahnhof.

Auch im Hinblick auf die Bewerbung der Freien und Hansestadt Hamburg um die olympischen und paraolympischen Spiele 2024/2028 ist die S4 eine der bedeutenden Projekte aus verkehrlicher Sicht. Durch die Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs trägt die S4 dazu bei, olympische Zusatzverkehre besser abfertigen zu können. Die S4 sorgt ebenfalls dafür, zurzeit auf den Hauptbahnhof konzentrierte Umsteigevorgänge und damit sehr große Fußgängerströme im Hauptbahnhof (der schon im Normalbetrieb mit 500.000 Personen pro Tag der fahrgaststärkste Bahnhof Deutschlands ist) zu entzerren. Die aus dem Ausbau resultierenden positiven Effekte stellen einen wichtigen Bestandteil für die Bewältigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens dar.

II.2

Stand der Planungen

Die Vorentwurfsplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) ist abgeschlossen. In dem Planfeststellungsabschnitt Hamburg–Hasselbrook – Hamburg–Wandsbek (PFA1) wird die DB AG die Planungen zur Vorlage einer Genehmigungsplanung bis Januar 2016 abschließen.

Für alle Planfeststellungsabschnitte werden seitens der DB AG bis Januar 2016 die Planungen und Untersuchungen fortgeführt (z.B. Trassierung, Vermessung, Baugrunduntersuchung, Umweltverträglichkeitsstudie, schalltechnische und erschütterungstechnische Untersuchungen, etc.). Das Gesamtprojekt wurde dahingehend überprüft, ob und wenn ja welche vermeidbaren Aufwandspositionen (= Kosten) es gibt. Dazu zählte auch die Erfassung und Bewertung aller Risiken. Eine Prüfung zur Kostenoptimierung ist daher selbstverständlich Bestandteil.

Zur Reduzierung des Kostenvolumens und damit verbunden des Anlagenumfangs wurden neben der bislang beplanten Vorzugsvariante aus der Vorentwurfsplanung (VEP) weitere Varianten im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) betrachtet. Unter der Voraussetzung der Beibehaltung des bislang geplanten 10min-Taktes der S-Bahn bis Ahrensburg in der Hauptverkehrszeit wurde eine Vorzugsvariante identifiziert. Bei dieser Variante lassen sich durch den Entfall der 5. Gleisachse bis zum Bahnhof Wandsbek, des dritten Gleises Ahrensburg – Gartenholz – Bargteheide, des Haltepunkts Delingsdorf sowie des vereinfachten Umbaus des Bahnhofs Bargteheide Baukosten einsparen.

Die vorgeschlagenen Änderungen auf Hamburger Gebiet sollen im Einvernehmen mit allen Beteiligten der weiteren Planung zugrunde gelegt werden. Durch den Entfall der 5. Gleisachse von dem Abzweig der Güterumgehungsbahn in Horn bis zum Bahnhof Wandsbek werden die Baukosten sowie der Flächenverbrauch verringert. Hinsichtlich der Auswirkungen in Schleswig-Holstein, hat sich das Land noch keine abschließende Meinung gebildet, da der Landtag noch mit der Angelegenheit befasst werden muss. Um die weiteren Planungen nicht zu verzögern, wird derzeit auf dem Gebiet von Schleswig-Holstein die VEP-Variante weiter verfolgt.

II.3

Weiteres Vorgehen bei der Planung

Nach Vorlage der Planfeststellungsunterlage für den ersten Planfeststellungsabschnitt und Prüfung durch die zuständigen Behörden beider Länder ist im Jahr 2016 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Abschnitt durch die zuständige Genehmigungsbehörde, das Eisenbahnbundes-Amt (Außenstelle Hamburg) vorgesehen. Parallel kann im Jahr 2016 mit der Entwurfsplanung und Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für die weiteren Abschnitte begonnen werden. Die Abschnitte werden dabei voraussichtlich weiterhin leicht zeitversetzt bearbeitet, da an verschiedenen Stellen im Planungs- und Genehmigungsprozess auf dieselben Engpassressourcen zurückgegriffen wird.

Für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens von Einleitung bis Beschluss wird mit etwa dreißig Monaten gerechnet. Nach Planfeststellungsbeschluss werden je Abschnitt bis zu sechs Monate benötigt, um die Inhalte des Beschlusses in die Planung zu übernehmen und die Ausführungsplanung fertigzustellen.

Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG

Mit der Drucksache 20/10332 wurde die Bürgerschaft zuletzt über die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 informiert. Auf dieser Grundlage wurden für die oben beschriebenen Planungsleistungen zwei Zuwendungsverträge zwischen den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg sowie der DB Netz AG abgeschlossen. Das gemeinsame Finanzierungsvolumen der Länder hierfür beträgt rd. 17,5 Mio. Euro. Von dem mit der Drucksache 20/10332 bereit gestellten Mittel in Höhe von 32 Mio. Euro für die Planungsphasen 3 und 4 der HOAI stehen somit noch 14,5 Mio. Euro zur Verfügung.

Nun wird eine Finanzierungsvereinbarung für die restlichen Teilleistungen der Planungsphasen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich Kostenberechnungen (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) mit der DB Netz AG für die Planungen ab 2016 ff. vorbereitet. Inhalt ist insbesondere die Entwurfsplanung für die PFA 2, 3 und 4 sowie die Planfeststellung und Ausführungsplanung für die PFA 1, 2, 3 und 4. Diese Vereinbarung soll im Januar 2016 unterzeichnet werden.

III.

Kosten, Finanzierung, Auswirkungen auf den Hamburger Haushalt

Die DB Netz AG hat für ihre Leistungen eine Kostenkalkulation vorlegt, die seitens der Freien Hansestadt Hamburg geprüft wird. Diese Kalkulation umfasst die restlichen Teilleistungen der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI für die Gesamtmaßnahme (vergleiche Punkt II.2 Stand der Planungen) auf dem Gebiet Schleswig-Holsteins und Hamburgs und hat einen Kostenumfang in Höhe von 52,5 Mio. Euro. Hierbei handelt es sich um ein Angebot der DB Netz AG, die für diese Maßnahme Bedarfsträger ist und Erfahrungen aus vergleichbaren Maßnahmen hat. Hamburg finanziert seinen Anteil an den Planungskosten als Zuwendung aus der Produktgruppe 269.02 Infrastruktur und nutzt hierfür Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz. Es stehen Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Aus Verwaltungsvereinfachungsgründen und damit es für die DB Netz AG nur einen Ansprech- und Abrechnungspartner gibt, erfolgt die komplette Vorfinanzierung zunächst durch Hamburg. Gemäß der Verwaltungsvereinbarung zwischen den beiden Ländern werden die Planungskosten zwischen den Ländern zunächst hälftig geteilt. Es ist jedoch beabsichtigt, die Verwaltungsvereinbarung anzupassen und einen konkreten Zahlungsschlüssel zwischen den Ländern festzulegen. Schleswig Holstein erstattet Hamburg nach Aufforderung seinen Anteil an den von Hamburg geprüften Rechnungen der DB Netz AG an den Planungskosten (nach Anpassung der Verwaltungsvereinbarung insgesamt mindestens 7,5 Mio. Euro). Die EU fördert die Planungsmittel mit ca. 8 Mio. Euro. Gemäß der Drucksache 20/10332 stehen für die Planung nach den Leistungsphasen 3 und 4 HOAI bereits 32 Mio. Euro zur Verfügung, wovon noch 14,5 Mio. Euro disponibel sind. Somit reduziert sich der nun bereitzustellende zusätzliche Hamburger Anteil auf maximal 22,5 Mio. Euro, die aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden sollen.

Gesamtkosten der Planungsleistungen gemäß den Leistungsphasen 3 und 4 HOAI	Rd. 70,0 Mio. Euro
mit der SDrs. 2013/3041 bereit gestellte Mittel davon bereits beauftragte Leistungen (17,5 Mio. Euro) noch verfügbare Mittel (14,5 Mio. Euro)	-32,0 Mio. Euro
EU Fördermittel	- ca. 8,0 Mio. Euro
Anteil Schleswig-Holstein mindestens	- 7,5 Mio. Euro.
Zusätzlich maximal bereitzustellen für restliche Teilleistungen gemäß den Leistungsphasen 3 und 4 HOAI (verteilt auf 6 Jahre)	22,5 Mio. Euro

Soweit die Kosten des Vorhabens durch Förderungen von Seiten Dritter gedeckt werden, tragen die Vertragspartner nur die verbleibenden restlichen Kosten.

		Kostenermittlung (Kosten netto**) Planung der S-Bahn-Linie S 4					
Kosten- definition	Kostenbestand- teile	Kosten- rahmen	VEP Variante Kosten- schätzung	EBWU Variante Kosten- schätzung	Kosten- berechnung	Kosten- anschlag	
		in Mio. €	in Mio. €	in Mio. €	in Mio. €	in Mio. €	
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten	723,0	657,9			
		Ansatz für Kostenvarianz	117,2	104,5			
		Preis- steigerungen*	-	-			
		Baunebenkosten (Planungskosten)	168,0	152,5			
	Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):			1008,2	914,9		
		Grunderwerbs- kosten ^{***})		-	-		
		Einrichtungs- kosten		-	-		
	Besonder Kostenrisiken		-	-			
Summe:			1008,2	914,9			

*) Die Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der detaillierten Kostenberechnung und wird daher mit der folgenden Drucksache zur Einwilligung in die Realisierung vorgelegt.

**) DBAG ist Vorsteuer abzugsberechtigt.

***) In Basiskosten enthalten.

Die seinerzeitige Kostenschätzung der Vorplanung ergab für das gesamte Projekt ein Investitionsvolumen i. H. von rd. 630 Mio. Euro (netto inkl. Planungskosten aber ohne Kostenvarianz). Hier wurde nach den Regeln des kostenstabilen Bauens (Drucksache 20/6208) mit einer Kostenvarianz von +/- 30 % gerechnet. Die DB Projektbau hat mit Datum 30. Juni 2015 neue Gesamtkosten in Höhe von rd. 915 oder 1008 Mio. Euro genannt. Diese betragen für die VEP-Variante 1008 Mio. Euro. Sie enthalten die in einer Risikobewertung ermittelte Kostenvarianz von 117 Mio. Euro sowie auch die rund 168 Millionen Euro Planungskosten. Für die EBWU-Variante betragen die Gesamtkosten 915 Mio. Euro. Die Kosten beinhalten rund 153 Millionen Euro Planungskosten sowie eine ermittelte Kostenvarianz von rund 105 Mio. Euro. Bei der EBWU Variante lassen sich durch den Entfall der 5. Gleisachse von dem Abzweig der Güterumgebungsbahn in Horn bis zum Bahnhof Wandsbek, des dritten Gleises Ahrensburg-Gartenholz-Bargtheide, des Haltepunkts Delingsdorf sowie des vereinfachten Umbaus des Bahnhofs Bargtheide insgesamt ca. 93 Mio. Euro einsparen (vgl. Punkt II.2).

Die Kostenentwicklung ist im Wesentlichen auf vertieften Erkenntnissen in Rahmen der Entwurfsbearbeitung zurückzuführen. Erst in dieser Phase konnten die sehr aufwändigen Bauzustände zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs kostenmäßig bewertet werden.

Ebenfalls führten die zwischenzeitlich durchgeführten Bauuntersuchungen zu neuen Erkenntnissen. Daneben wurden mögliche zusätzliche Kosten in den Bereichen Kampfmittelräumung, Entsorgung/Recycling von Altlasten, Grunderwerb und Verlegung von Kabeltrassen berücksichtigt.

Die Änderung der 16. BImSchVO hat durch Beseitigung des sogenannten Schienenbonus (Verschärfung der Lärmschutzgrenzwerte um 5 Dezibel) eine deutliche Erhöhung der Aufwendungen für den Lärmschutz auf 150 Mio. Euro ergeben. Dieser Betrag ist bereits in den o.g. jeweiligen Gesamtkosten berücksichtigt.

Da die Planungskosten pauschal mit 20 % der Baukosten angesetzt werden, erhöhen sich auch diese entsprechend. Darüber hinaus handelte es sich bei dem ersten Kostenumfang von 32 Mio. Euro um einen groben Schätzwert der DBAG. (vergleiche Drucksache 20/10332). Die jetzigen Kosten basieren hingegen auf einer sehr kleinteiligen Kalkulation.

Damit sind sämtliche erkennbare Risiken bewertet und entsprechend ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit als Kosten kalkuliert worden.

Noch nicht berücksichtigt ist die allgemeine Preisentwicklung bis zum konkreten Ausführungszeitpunkt. Die Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der detaillier-

ten Kostenberechnung und wird daher mit der folgenden Drucksache zur Einwilligung in die Realisierung vorgelegt.

Die Maßnahme ist zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Das Projekt umfasst sowohl Nah- und Fern-, als auch Güterverkehr. Güter- und Fernverkehrsanteil sind grundsätzlich vom Bund zu finanzieren. Den Anteil an den Nahverkehrsinvestitionen müssen die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein leisten. Zur Vorbereitung der anstehenden Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund wurde mit dem BMVI ein entsprechendes, mehrstufiges Kosten-Nutzen-Ermittlungsverfahren verabredet.

Für den Fall der Nicht-Realisierung der Baumaßnahme würden die von den Ländern SH und FHH vorgeleisteten Planungsmittel (höchstens 22,5 Mio. für die FHH) nicht durch den Bund erstattet.

IV.

Weiteres Vorgehen

Die DBAG wird nach Abschluss des Vertrags über die Finanzierung der Planung die restlichen Teilleistungen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) erstellen und anschließend das Planfeststellungsverfahren für alle geplanten vier Planfeststellungsabschnitte einleiten und begleiten.

Nach Vorlage der detaillierten Kostenberechnungen auf der Grundlage dieser Planungen soll die Bürgerschaft mit einer gesonderten Drucksache um Zustimmung zur Realisierung einer S-Bahn Linie S4 gebeten werden.

Zurzeit wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Der Abschluss der Baumaßnahme und die Aufnahme des S-Bahn-Betriebes sind im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Festen Fehmarnbelt-Querung geplant.

Weitere Schritte in den nächsten Jahren

- Entwurfs-/Genehmigungsplanung bis 2018,
- Planfeststellungsverfahren 2016–2021,
- Bau ab 2021.

V.

Petition

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. die Ausführungen dieser Drucksache zur Kenntnis nehmen und
2. der Finanzierung weiterer Planungsleistungen als Zuwendung an die DB Netz AG aus Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz zustimmen.