

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Christopher Vogt, MdL
Landeshaus

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/5335**

24105 Kiel

An den
Vorsitzenden des
Finanzausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Thomas Rother, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Gesehen und weitergeleitet:
Kiel, 7.1.2016

Gez. Dr. Philipp Nimmermann

über das
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

4. Januar 2016

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

die Landesregierung beabsichtigt, ein weiteres Verwaltungsabkommen über die Finanzierung und Vergabe der Leistungsphasen 3 und 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) zum Ausbau/Neubau der S-Bahn-Linie S4 Ost von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe mit der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) abzuschließen.

Ich bitte den Wirtschaftsausschuss, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen. Das Einvernehmen mit dem Finanzministerium ist hergestellt.

Ich bitte den Ausschuss für Finanzen, die nach Haushaltsgesetz 2016 erforderliche Einwilligung zu erteilen und dazu folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Finanzausschuss stimmt der Fortführung der Planungen zum Ausbau/Neubau der S-Bahn-Linie S4 Ost von Hamburg-Hasselbrook zu und ermächtigt den Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie mit der Freien und Hansestadt Hamburg ein weiteres Verwaltungsabkommen über die Finanzierung und Vergabe der Leistungsphasen 3 und 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) zum Ausbau/Neubau der S-Bahn-Linie S4 Ost von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe abzuschließen.“

Das Abkommen knüpft an die Verwaltungsvereinbarung mit der FHH (Umdruck 18/2083) an. Es wird geregelt, dass die Deutsche Bahn Netz AG als Vorhabenträgerin mit weiteren Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) beauftragt werden soll.

Nach Abschluss der Vorentwurfsplanung im Herbst 2013 wurden die Gesamtkosten auf rd. 630,0 Mio. Euro beziffert. Darin war die Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) mit rd. 32,0 Mio. € vorgesehen. Diese Planungskosten werden mit 50% bis zu einer Höhe von 14,6 Mio. € von der EU aus Mitteln des TEN-Programms bis zum 31.12.2015 gefördert. Die Länder haben daraufhin im Mai 2014 den ersten Teilzuwendungsvertrag mit 2 Nachträgen über ein Planungsvolumen von 17,5 Mio. € mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2015 abgeschlossen. Daher werden die zur Verfügung stehenden EU-Gelder nicht in voller Höhe ausgeschöpft werden können. Die Planungskosten teilen sich die Länder bislang zu gleichen Teilen.

Zum 30. Juni 2015 legte die DB Netz AG eine aktualisierte Kosten- und Risikobewertung vor und ermittelte Baukosten in Höhe von 840,2 Mio. €. Zuzüglich Planungskosten in Höhe von insgesamt 168,0 Mio. € (für alle Leistungsphasen bis einschl. Phase 9) ergeben sich Gesamtkosten von 1.008,2 Mio. €. (Preisstand 2013). Diese Zahlen betreffen die Variante aus der Vorentwurfsplanung, die folgende Infrastruktur umfasst:

Auf den ca. 17 km von Hamburg-Hasselbrook bis nach Ahrensburg soll eine neue, zweigleisige S-Bahn-Strecke gebaut werden. Zwischen Ahrensburg und Bargteheide ist ein zusätzliches Gleis (ca. 7 km) vorgesehen. Ab Bargteheide bis nach Bad Oldesloe wird die S4 die bestehenden Gleise für den Güter- und Personenverkehr nutzen. Die Gesamtlänge der neuen S-Bahn-Strecke von Hamburg-Hasselbrook bis Bad Oldesloe beträgt 35,9 km, davon müssen 24,4 km (bis Bargteheide) neu gebaut werden. Etwa die Hälfte dieser Strecke (ca. 12 km) liegt auf schleswig-holsteinischem Gebiet, die andere Hälfte (ca. 13 km) verläuft auf Hamburger Gebiet von Hasselbrook bis zur Landesgrenze zwischen Rahlstedt und Ahrensburg. Optional sind neue Haltepunkte in Ahrensburg-West und Delingsdorf vorgesehen.

Die Planungskosten allein für die Leistungsphasen 3 und 4 wurden mit rd. 69,64 Mio. € beziffert. Daraufhin wurden - auch auf Anraten des Bundes - Maßnahmen zur Reduzierung des Infrastrukturmangels geprüft. Voraussetzung war, dass das geforderte Betriebskonzept in Form von

- 20-Minutentakt S-Bahn bis Bargteheide,
- 10-Minutentakt S-Bahn bis Ahrensburg-Gartenholz,
- Halbstundentakt RE Hamburg – Lübeck und
- Sprinterlagen Lübeck – Hamburg in der Hauptverkehrszeit umgesetzt werden kann.

Eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) ergab, dass das Betriebskonzept auch ohne zusätzliches Gleis von Ahrensburg nach Bargteheide mit geringen Anpassungsmaßnahmen im Bahnhof Bargteheide umsetzbar ist. Allerdings entfällt damit die Option eines Haltepunktes in Delingsdorf. Der optionale Haltepunkt in Ahrensburg-West als Verbindung zur U-Bahn-Linie U 1 soll eingerichtet werden. Durch diese Reduzierung des Infrastruktumfangs sinken die Infrastrukturkosten ohne Planungskostenanteil um rd. 70,9 Mio. €. Die Planungskosten für die Leistungsphasen 3 und 4 für den reduzierten Umfang sind von der DB AG noch nicht abschließend bewertet worden, sie betragen nach ersten Schätzungen rd. 66,1 Mio. €. Um die Planungen ab 01.01.2016 weiterzuführen und die Planfeststellungsbeschlüsse herbeizuführen, müssen weitere Mittel in Höhe von rd. 48,6 Mio. € von beiden Ländern zur Verfügung gestellt werden. Nach der zu vereinbarenden Kostenteilung entfallen auf die FHH 2/3 und auf SH 1/3 der Planungskosten. SH muss demnach rd. 16,2 Mio. € zur Verfügung stellen.

Es sind Regionalisierungsmittel in Höhe von 17,0 Mio. € vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2021 eingeplant.

Weitere Details zum Planungsstand ergeben sich aus dem beigefügten Bericht.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Reinhard Meyer

Anlagen: Entwurf des Verwaltungsabkommens
Sachstandsbericht über die Planungen im Projekt „S 4 Ost von Hamburg-
Hasselbrook nach Bad Oldesloe“

2. Ländervereinbarung Hamburg / Schleswig-Holstein

über die Leistungsphasen 3 und 4 S4 (Ost)

Verwaltungsabkommen

zwischen

dem Land Schleswig-Holstein, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, im Folgenden „SH“ genannt,

und

der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, im Folgenden „FHH“ genannt,

über die

weitere Finanzierung und Vergabe der Leistungsphasen 3 und 4 zum Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost)

Hamburg-Hasselbrook – Bad Oldesloe

an die DB-Netz AG

2. Ländervereinbarung Hamburg / Schleswig-Holstein

über die Leistungsphasen 3 und 4 S4 (Ost)

Die Freie und Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein sind Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die gute Zusammenarbeit hat sich bereits in der gemeinsamen Begleitung der Vorentwurfsplanung für das Vorhaben „Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe“ bewährt. Darauf aufbauend wird mit diesem Verwaltungsabkommen die Zusammenarbeit ab dem 01. Januar 2016 hinsichtlich der weiteren Planung, Leistungsphasen 3 und 4, für das Vorhaben „Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe“ fortgeführt.

§ 1 Vereinbarungsgegenstand

1) Dieses Abkommen regelt die Grundlagen der Zusammenarbeit der Vertragspartner und der Finanzierung der restlichen Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) für das Vorhaben „Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe“.

2) Die Vertragspartner sind sich einig, dass die DB Netz AG als Vorhaben- und Bedarfsträger der Infrastrukturmaßnahme auch die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 (HOAI) übernehmen soll. Die DB Netz AG soll zur Durchführung der Leistungen Zuwendungen auf Grund eines gemeinsamen Zuwendungsvertrages erhalten. Die Vertragspartner stimmen die einzelnen Verfahrensschritte im Zusammenhang mit der Zuwendung an die DB Netz AG entsprechend den Regelungen dieses Abkommens miteinander ab.

§ 2 Zusammenarbeit

1) Die Vertragsparteien regeln alle sich im Zusammenhang mit diesem Projekt ergebenden Fragen in vertrauensvoller Zusammenarbeit.

2) Es wird ein ständiger Koordinierungskreis unter Beteiligung der Länder FHH und SH, der NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und der DB Netz AG eingerichtet. Bei Bedarf werden weitere Institutionen beteiligt (Bsp. Aufgabenträger für Busverkehre, Planungsbüros etc.).

3) Auf Arbeitsebene begleiten die NAH.SH GmbH im Namen des Landes SH sowie die BWVI im Namen der FHH alle Planungsschritte und überwachen die Einhaltung der dafür notwendigen Meilensteine.

4) Das Zuwendungsverfahren wird vollständig durch die FHH nach deren Regelwerken (Landeshaushaltsordnung und zugehörigen Verwaltungsvorschriften) durchgeführt; die FHH ist in sämtlichen Fragen erster Ansprechpartner für die DB Netz AG. Ergebnisse aus der Antrags- und Verwendungsnachweisprüfung werden SH seitens FHH schnellstmöglich mitgeteilt.

5) Ergeben sich Umstände, die Änderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung zur Wahrung der darin festgelegten Interessen eines oder beider Vertragspartner erfordern, so sind diese unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren.

6) Die Verhandlungen mit der DB Netz AG über den Zuwendungsvertrag zur Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI werden unter Federführung der BWVI von den Vertragspartei-

2. Ländervereinbarung Hamburg / Schleswig-Holstein

über die Leistungsphasen 3 und 4 S4 (Ost)

en gemeinsam geführt. Kosten für die Leistungen der BWVI wird die FHH SH hierfür und für die Durchführung der Zuwendungsmaßnahmen nicht in Rechnung stellen.

§ 3 Finanzierung des Zuwendungsvertrages über die Leistungsphasen 3 und 4 HOAI

1) Die Finanzierung der Kosten erfolgt mit einem gemeinsamen Zuwendungsvertrag zwischen beiden Ländern und der DB Netz AG.

2) Die Finanzierung erfolgt im Verhältnis Hamburg = 2/3 (66,67%) und Schleswig-Holstein = 1/3 (33,33%). Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass die endgültige Kostenverteilung erst im Rahmen der Endabrechnung erfolgt.

3) Die voraussichtlichen Kosten für die übrigen Planungsschritte belaufen sich zurzeit auf rd. 48,6 Mio. für Variante EBWU. Soweit die Kosten des Vorhabens durch Förderungen von Seiten Dritter (z.B. dem Bund) gedeckt werden, tragen die Vertragspartner die restlichen Kosten nach Maßgabe des Absatzes 2.

4) Sollte die Durchführung der Leistungen, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind, höhere Kosten als in Absatz 3 genannt zur Folge haben, werden sich die Vertragsparteien umgehend über das weitere Vorgehen hinsichtlich der Planungsleistungen für die Leistungsphasen 3 und 4 verständigen.

§ 4 Abwicklung der Finanzierung /Zahlungsströme

Die Vertragsparteien verständigen sich darauf, dass der Zahlungsverkehr mit dem Zuwendungsempfänger DB Netz durch die FHH abgewickelt wird. SH wird seine Anteile nach Maßgabe von § 3 und der Bestimmungen des Zuwendungsvertrages bedarfsgerecht an Hamburg zur Weiterleitung an den Zuwendungsempfänger geben.

§ 5 Sonstiges

1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Abkommens unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Abkommens für einen Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Abkommens nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte oder wesentliche Änderungen der dieses Abkommens zugrunde liegenden Rahmenbedingungen eintreten. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke oder zur Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Parteien angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

2) Nebenabreden sind nicht getroffen. Nebenabreden und Änderungen dieses Abkommens bedürfen der Schriftform.

2. Ländervereinbarung Hamburg / Schleswig-Holstein

über die Leistungsphasen 3 und 4 S4 (Ost)

§ 6 Inkrafttreten

Das Abkommen tritt mit Unterschrift des letzten Vertragspartners in Kraft.

Für die Freie und Hansestadt Hamburg
Amt für Verkehr und Straßenwesen

Für das Land Schleswig-Holstein
**endvertreten durch den Minister
für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Technologie**

Sachstandsbericht über die Planungen im Projekt „S 4 Ost von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe“

Hintergrund der Maßnahme:

Bislang gibt es auf der Strecke von Hamburg nach Lübeck einen Mischbetrieb von Regional-, Fern- und Güterverkehr, es kommt häufig zu Verspätungen und Ausfällen. Aufgrund der prognostizierten zusätzlichen Güterverkehre der Festen Fehmarnbeltquerung wird sich diese Situation noch zuspitzen. Hier soll die S 4 Ost Abhilfe schaffen und das Angebot insbesondere für die Pendler attraktiver machen. Durch die zusätzlichen Stationen und das verdichtete Zugangebot wird das Einzugsgebiet entlang der Strecke insbesondere im Bezirk Hamburg-Wandsbek besser erschlossen. Außerdem bietet die S4 gegenüber der jetzigen Regionalbahn ein höheres Sitzplatzangebot in den stark belasteten Abschnitten und einen zuverlässigen Betrieb mit hoher Pünktlichkeit. Damit erhöht sich die Betriebsqualität gegenüber der aktuellen Situation. Insgesamt profitieren rund 250.000 Menschen im Einzugsbereich der Strecke von dem neuen Angebot. Neben dieser unmittelbaren Angebotsverbesserung für Pendler bringt die S4 eine deutliche Entlastung auch für den Güter- und den Fernverkehr mit sich. So wird zum einen die Strecke nach Bad Oldesloe entlastet, zum anderen auch der Hamburger Hauptbahnhof. Grundsätzlich ist die S4 notwendig, um bei weiter steigenden Fahrgastzahlen einen komfortablen und zuverlässigen Nahverkehr zu gewährleisten. Die Nachfrage im Regionalverkehr zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe ist in den Jahren 2000 bis 2010 um ca. 50 % gestiegen. Eine ähnliche Steigerung wird auch langfristig erwartet, deshalb müssen Zugzahlen bzw. Zuglängen deutlich erhöht werden. Der Hamburger Hauptbahnhof stellt bereits heute einen maßgeblichen Engpass für den Personenverkehr dar. Die zusätzlich erwarteten Verkehre können nicht mehr abgewickelt werden. Durch die Verlagerung eines Teils des Personennahverkehrs von den Fernbahngleisen auf die S-Bahn-Gleise wird der Hauptbahnhof entscheidend entlastet.

Vorentwurfsplanung:

Die Vorentwurfsplanung der Vorzugsvariante (Variante VEP) wurde im Herbst 2013 vorgelegt. Danach soll die S 4 Ost von Hamburg-Altona nach Bad Oldesloe fahren. Bis Hamburg-Hasselbrook wird sie die bestehenden Gleise der Hamburger S-Bahn nutzen. Auf den ca. 17 km von Hamburg-Hasselbrook bis nach Ahrensburg soll eine neue, zweigleisige S-Bahn-Strecke gebaut werden, zwischen Ahrensburg und Bargteheide soll diese eingleisig werden (ca. 7 km). Ab Bargteheide bis nach Bad Oldesloe wird die S4 die bestehenden Fernbahngleise nutzen. Die neue S-Bahn-Strecke von Hamburg-Hasselbrook bis Bad Oldesloe beträgt insgesamt 35,9 km. Davon müssen 24,4 km (bis Bargteheide) neu gebaut werden. Etwa die Hälfte dieser

Strecke (ca. 12 km) liegt auf schleswig-holsteinischem Gebiet, die andere Hälfte (ca. 13 km) verläuft auf Hamburger Gebiet bis zur Landesgrenze zwischen Rahlstedt und Ahrensburg. Optional sind neue Haltepunkte in Ahrensburg-West und Delingsdorf vorgesehen.

Bisherige Planung von Teilen der Leistungsphasen durch die Deutsche Bahn AG::

Die Vorentwurfsplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) ist abgeschlossen.

Teile der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) sind bereits bei der DB AG mit Zuwendungsverträgen in Auftrag gegeben. Entgegen der ursprünglichen Planung konnten nicht die gesamten Leistungsphasen beauftragt werden, so dass bislang insbesondere Trassierung, Vermessung, Baugrunduntersuchungen, Umweltverträglichkeitsstudien, schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen durchgeführt wurden. Außerdem wird für den ersten Planfeststellungsabschnitt (PFA 1) von Hamburg-Hasselbrook bis Hamburg-Wandsbek eine genehmigungsfähige Unterlage bis zum 31.12.2015 erstellt.

Die DB AG hat weiterhin eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) durchgeführt. Dabei wird u.a. ermittelt, wieviel Infrastruktur erforderlich ist, um das geforderte Betriebsprogramm betriebsstabil fahren zu können. Hintergrund dieser Untersuchung ist insbesondere der Auftrag des Bundes, die Kosten so weit wie möglich zu reduzieren. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das geplante 5. Gleis in Hamburg-Wandsbek durch eine zweispurige Ausfädelung auf das Gütergleis ersetzt und somit entfallen kann. Die FHH hat diesen Vorschlag aufgegriffen. Die Untersuchung hat ebenfalls ergeben, dass auch das 3. Gleis zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bargteheide entfallen könnte, was auch einen vereinfachten Umbau des Bahnhofs Bargteheide ermöglicht. Hiermit würde allerdings auch der optionale Haltepunkt Delingsdorf entfallen. Bei der Untersuchung wurde die aktuell gültige Verkehrsprognose 2025, die auch die Fehmarnbelt-Verkehre beinhaltet, zugrunde gelegt. Die Maßnahme wird jedoch aufwärtskompatibel geplant, dass der nachträgliche Bau des 3. Gleises ohne große Eingriffe die neue Infrastruktur zu einem späteren Zeitpunkt möglich wäre. Der optionale Haltepunkt Ahrensburg-West mit der Umsteigemöglichkeit in die U-Bahn Linie U 1 soll eingerichtet werden.

Zudem hat die DB AG bis zum 30.06.2015 eine vertiefte Kosten- und Risikobewertung des Projekts vorgenommen. Dabei wurden neben den Kostenpositionen aus der VEP auch die Risiken überprüft. Jedes Risiko wurde mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet und monetär hinterlegt, so dass die neue Kostenschätzung eine verlässliche Ausgangsbasis ist. Zum 30.09.2015 wurde eine gleiche Bewertung auch für die EBWU-Variante erstellt.

Auch mit dem reduzierten Infrastruktumfang der EBWU-Variante kann das erforderliche Betriebskonzept gefahren werden. Dazu gehören

- 20-Minutentakt S-Bahn bis Bargteheide

- 10-Minutentakt S-Bahn bis Ahrensburg-Gartenholz
- Halbstundentakt RE Hamburg – Lübeck
- Sprinterlagen Lübeck – Hamburg in der Hauptverkehrszeit.

Verkehrliche Auswirkungen ergeben sich lediglich für Delingsdorf, der optional geplante Haltepunkt kann nicht realisiert werden. Der Bund hat angesichts der hohen Gesamtkosten die Reduzierung des Projektumfangs gefordert. Die Chancen, dass die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt und damit insgesamt finanzierbar wird, steigen.

Die bislang abgeschlossenen Zuwendungsverträge beinhalten Leistungen, die überwiegend zum 31.12.2015 abgeschlossen mit einem Finanzierungsvolumen von 17,5 Mio. €. Daher ist der kurzfristige Abschluss eines weiteren Zuwendungsvertrages erforderlich.

Kosten/Finanzierung der Planungen:

Die Kostenschätzung aus der Vorplanung ergab für das gesamte Projekt ein Investitionsvolumen i. H. von rd. 630 Mio. Euro. Davon entfielen rd. 32,0 Mio. € auf die Planungen bis einschl. Leistungsphase 4 nach HOAI. Die Finanzierung der Planungskosten bis zum 31.12.2015 ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Bisherige Finanzierung der Planungskosten LPh. 3+4

	Gesamt in T€	davon HH in T€	davon SH in T€
<i>Bewilligte Planungskosten 2013</i>	<i>32.000,0</i>		
<i>Abzüglich EU-Förderung 2013</i>	<i>14.600</i>		
<i>Von Ländern zu finanzieren 2013</i>	<i>17.400</i>	<i>8.700</i>	<i>8.700</i>
Tatsächlich per Zuwendungsvertrag gebunden bis zum 31.12.2015	17.522		
Abzüglich EU-Förderung	8.761		
Von den Ländern zu finanzieren bis zum 31.12.2015	8.761	4.380,5	4.380,5

Die DB Projektbau hat mit Datum 30.06.2015 neue Gesamtkosten in Höhe von rd. 1.008,2 Mio. Euro (Preisstand 2013, inkl. Planungskosten) für die Realisierung des

Projekts gemäß VEP-Variante genannt. Ohne das dritte Gleis bis nach Bargteheide mit einem vereinfachten Umbau des Bahnhofs in Bargteheide reduzieren sich die Kosten um rd. 70,9 Mio. € (zuzügl. Planungskosten i.H.v. 20%).

Die Kostenentwicklung ist im Wesentlichen auf die vertiefte Entwurfsbearbeitung zurückzuführen. Erst in dieser Phase konnten u.a. die sehr aufwändigen Bauzustände zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs genauer kostenmäßig bewertet werden.

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

Allein die Aufwendungen für den Lärmschutz belaufen sich auf rd. 150,0 Mio. €. Die zum 01. Januar 2015 in Kraft getretene Änderung der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchVO) mit dem Entfall des sogenannten „Schienenbonus“ (Verschärfung der Lärmschutzgrenzwerte um 5 Dezibel hat eine deutliche Erhöhung der Aufwendungen für den Lärmschutz bewirkt.

Im Rahmen der detaillierten Kostenberechnung und zur Entscheidung über die Realisierung wird die allgemeine Preisentwicklung berücksichtigt.

Durch die erhöhten Investitionskosten erhöhen sich auch die Planungskosten, die mit 20 % der Baukosten kalkuliert sind, auf 66,1 Mio. €

Der erste Kostenstand aus dem Jahr 2013 war die erste Kostengröße, ermittelt auf Basis einer Vorentwurfsplanung. Die jetzigen Kosten basieren auf einer Überprüfung dieser Kostenschätzung unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse aus der Planung.

Die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein haben sich auf eine Verteilung der Planungskosten im Verhältnis 2/3 für Hamburg und 1/3 für Schleswig-Holstein verständigt.

Damit gestaltet sich die weitere Finanzierung der Planung wie folgt:

	Gesamt in Mio. €	davon HH in Mio. € (66,67%)	davon SH in Mio. € (33,33%)
<i>Gesamte Planungskosten LPh. 3 + 4</i>	66,1		
<i>Abzüglich bisheriger Zuwendungen Verteilungsschlüssel HH, SH je 50%</i>	17,5		
<i>Bleibt zu finanzieren</i>	48,6	32,4	16,2

Der geplante Mittelabfluss stellt sich in etwa wie folgt dar:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Summe
Gesamt	6.007,6	12.253,9	10.777,5	8.746,4	8.239,8	2.578,6	48.603,9
HH (66,67%)	4.005,3	8.169,7	7.185,3	5.831,2	5.493,5	1.719,2	32.404,2
SH (33,33%)	2.002,3	4.084,2	3.592,2	2.915,2	2.746,3	859,4	16.199,7

Die Mittel stehen im Rahmen der Deckungsfähigkeit aus Regionalisierungsmitteln bei Titel 0614.02.891 07 zur Verfügung.

Inhalt des abzuschließenden Zuwendungsvertrages:

Nach Vorlage der Planfeststellungsunterlage für den ersten Planfeststellungsabschnitt ist in 2016 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Abschnitt durch die zuständige Genehmigungsbehörde, das Eisenbahnbundesamt (EBA) vorgesehen. Parallel kann in 2016 mit der Entwurfsplanung und Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für die weiteren 3 Planfeststellungsabschnitte 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 30 Monaten gerechnet.

Finanzierung der Gesamtmaßnahme:

Die Realisierung hängt von der Finanzierung der Maßnahme durch den Bund ab. Da es sich um ein Mischprojekt aus allen Schienenverkehrsarten handelt, ist eine eindeutige Zuordnung zur richtigen Finanzquelle schwierig: Die Güter- und Fernverkehrsanteile sind vom Bund aus Mittel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes voll zu finanzieren. Dazu müsste die von beiden Ländern angemeldete Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen werden. Die Bewertungsphase für die bundesweit gemeldeten Projekte dauert noch an.

Die Investitionen für den Nahverkehrsbereich können bis zu 60 % aus dem Bundes-GVFG finanziert werden. Den übrigen Anteil an den Nahverkehrsinvestitionen müssten die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein leisten bzw. über Trassenpreise finanzieren.

Die Länder stehen in laufendem Kontakt mit dem BMVI, unter anderem, um ein abgestuftes Bewertungsverfahren für dieses Mischprojekt zu vereinbaren.

Die Planungskosten sind zunächst voll von den Ländern zu finanzieren. Wenn der Bund das Projekt in den Bedarfsplan aufnimmt, wird er der DB AG die entsprechenden Finanzmittel inklusive einer Planungskostenpauschale i. H. v. etwa 18% der anerkannten Baukosten zur Verfügung stellen. Über das für die Planungsverträge geltende Zuwendungsrecht der FHH ist sichergestellt, dass diese Pauschale in die Finanzierung eingebracht wird und sich die Länderanteile entsprechend verringern.

Für den Fall der Nicht-Realisierung der Baumaßnahme würden die von den Ländern SH und FHH vorgeleisteten Planungsmittel nicht durch den Bund erstattet.