

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/632

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

Minister

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

Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Dr. Andreas Tietze, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Gesehen und weitergeleitet:
Kiel, 12. Februar 2018

gez. Karin Reese-Cloosters

nachrichtlich:
Frau Präsidentin
des Landesrechnungshofes Schleswig-
Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Berliner Platz 2
24103 Kiel

über das
Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

5. Februar 2018

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Rother,
sehr geehrter Herr Vorsitzender Tietze!

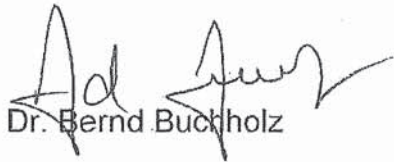
Als Anlage übersende ich Ihnen den Entwurf eines Länderabkommens zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg über die Finanzierung und Vergabe der Leistungsphasen 6 und 7 zum Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe (Anlage 1).

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus beabsichtigt, das beiliegende Länderabkommen abzuschließen und auf der Grundlage dieses Abkommens gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg einen Zuwendungsvertrag mit einer maximalen Beteiligung Schleswig-Holsteins in Höhe von 8,5 Mio. Euro mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) abzuschließen.

Hierzu erbitte ich die Zustimmung des Wirtschaftsausschusses und des Finanzausschusses nach § 23 Absatz 5 Haushaltsgesetz 2017 (bzw. Folgeregelung im HG 2018).

Zur ausführlichen Information über das Projekt und die Verwaltungsvereinbarung ist ein Bericht zum Sachstand (Anlage 2) beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Bernd Buchholz

Anlage 1:

Entwurf eines Länderabkommens zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg über die Finanzierung und Vergabe der Leistungsphasen 6 und 7 zum Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe

Anlage 2:

Sachstandsbericht zum Projekt „Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe“

Sachstandsbericht über die das Projekt „S4 Ost vom Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe“

Hintergrund und Ziel 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 S4 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 Verbesserung 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. 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 entlastet.

Der Zeitplan für die Realisierung der S4 Ost ist sehr eng an den für die Schienenhinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung geknüpft.

Das Projekt wird gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) verfolgt.

Umfang der Maßnahme:

Ursprünglich waren zwei neue Gleise von Hamburg-Hasselbrook bis nach Ahrensburg und ein drittes Gleis nach Bargtheide geplant. Diese Variante „VEP“ aus der Vorentwurfsplanung wurde vom Bundesministerium mit seinen Kosten von 1.008,2 Mio. € als zu teuer befunden.

Die Infrastruktur wurde daraufhin reduziert: Zwischen Hasselbrook und Ahrensburg sollen nun auf 17 Kilometern zwei zusätzliche Gleise gebaut werden, ein weiterer, eingleisiger Neubau auf rund drei Kilometern von Ahrensburg bis kurz hinter

Ahrensburg-Gartenholz erfolgen. Eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung hat ergeben, dass mit dieser Variante („EBWU -0“) das angestrebte Betriebskonzept noch abgefahren werden kann. Hinzu kommen die Einrichtung neuer Stationen in Hamburg (Claudiusstraße, Bovestraße, Holstenhofweg und Am Pulverhof) und in Schleswig-Holstein (Ahrensburg-West mit Umstieg auf die U1) sowie der Ausbau bestehender Stationen auf S-Bahn-Standard.

Im Zuge des Ausbaus sind rund 45 Kilometer Schallschutzwände inklusive Mittelwand geplant. Zahlreiche Bahnübergänge werden beseitigt oder durch Eisenbahn- und Straßenüberführungen ersetzt. Es ist vorgesehen, 32 Eisenbahnüberführungen sowie sechs Straßen- und Fußgängerüberführungen umzubauen.

Eine Teilinbetriebnahme bis nach Rahlstedt ist für 2024, die komplette Inbetriebnahme ist für 2027 geplant.

Künftiges Betriebskonzept:

Die S-Bahn soll die Regionalbahn 81 ersetzen und es soll eine Verbesserung des Taktes erreicht werden: In der Hauptverkehrszeit wird es einen 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg geben sowie einen 20-Minuten-Takt nach Bargteheide und einen 60-Minuten-Takt nach Bad Oldesloe. In der übrigen Zeit ist ein 20-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg-Gartenholz geplant sowie ein Stundentakt nach Bargteheide und Bad Oldesloe. Die bestehende Regionalexpress-Verbindung bleibt erhalten.

Zwischen kompletter Teilinbetriebnahme und Fertigstellung bis nach Rahlstedt wird es einen Interims-Betrieb geben.

Stand der Planungen/nächste Schritte:

Die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein haben nach Abschluss der Vorentwurfsplanung 2014 die DB Netz AG mit der Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 + 4 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure - HOAI) mit einem Volumen von 66,1 Mio. € beauftragt. Alle drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) der Maßnahme befinden sich nun in der Planfeststellung.

PFA 1: Hasselbrook bis Luetkensallee

PFA 2: Luetkensalle bis Landesgrenze

PFA 3: Landesgrenze bis Ahrensburg-Gartenholz + Bahnhof Bargteheide

Die zuständige Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt, Anhörungsbehörden sind die Planfeststellungsbehörden der Länder.

Des Weiteren wird an der Aktualisierung der Standardisierten Bewertung gearbeitet. Das Ergebnis dieses strikt vom Bund vorgegebenen Bewertungsverfahrens ist Grundlage für eine Förderung des Bundes aus GVFG-Mitteln.

Um den engen Zeitplan auch im Zusammenhang mit der Schienenanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung einhalten zu können, müssen spätestens im April 2018 für den 1. Planfeststellungsabschnitt in Hamburg die Vergaben durch die Vorhabenträgerin DB Netz AG vorbereitet und einige vorgezogene Maßnahmen in Angriff genommen werden (Leistungsphasen 6 und 7 nach HOAI). Dazu sind eine Zuwendungsvereinbarung der Länder FHH und SH mit der Vorhabenträgerin und eine Vereinbarung zwischen SH und der FHH über die Kostenteilung der Finanzierung erforderlich.

Kosten

Die Kosten für das Gesamtprojekt belaufen sich insgesamt auf rd. 950,0 Mio. €, Kostenstand 2015. Darin enthalten sind etwa 20% Planungskosten sowie Risikoaufschläge von über 100,0 Mio. €. Das relativ kleine Kostendelta zwischen den Varianten „VEP“ und „EBWU“ ist u.a. darauf zurückzuführen, dass für die EBWU-Variante der Bauablauf optimiert wurde: So ist die Inbetriebnahme (IBN) in 2024 bis Rahlstedt und in 2027 bis nach Bad Oldesloe möglich – vorher war von einer IBN etwa 2032 ausgegangen worden.

Der Bund fordert weitere Reduzierungen der Kosten, daher wurden weitere Varianten mit geringerem Infrastruktumfang diskutiert und geprüft. Ausschlaggebend ist dabei die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung, mit der geprüft wird, ob das angestrebte Betriebskonzept für den Nahverkehr und die anstehenden Fern- und Güterverkehre auf der geplanten Infrastruktur störungsfrei abgefahren werden können. Danach kommt für Schleswig-Holstein nach bisherigen Erkenntnissen nur die Variante „EBWU -0“ in Betracht, alle anderen Varianten bringen kaum verkehrliche Vorteile oder können sich sogar nachteilig auswirken. Auch die FHH unterstützt die Variante „EBWU -0“.

Finanzierung, Risiken:

Für die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur ist nach Grundgesetz der Bund zuständig. Mit der Vorfinanzierung der Planung sind die Länder in eine erhebliche Vorleistung getreten.

Bei der S4 Ost handelt es sich um ein Mischprojekt mit Fern- Güter- und Nahverkehrsnutzen. Somit kommen verschiedene Finanztöpfe des Bundes in

Betracht: Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Nahverkehrsanteil und das Bundesschienenwegeausbaugesetz/Bundesverkehrswegeplan für den Fern- und Güterverkehrsteil. Der Bund erarbeitet zurzeit eine Knotenstudie Hamburg mit dem Ziel, Maßnahmen zu entwickeln, die den völlig überlasteten Knoten Hamburg entlasten.. Auch aus dieser Studie heraus wird eine Mitfinanzierung des Bundes erwartet, denn nach bisherigen Erkenntnissen (Knotenstudie 2009) wird die S4 Ost erheblich zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofes beitragen. Eine eindeutige Zuordnung der investiven Kosten zu diesen Verkehrsarten und damit Geldtöpfen ist nicht möglich, daher muss eine Gesamt-Finanzierungs-Strategie mit dem Bund vereinbart werden. Hierzu finden seit 2014 Gespräche bis auf Staatssekretärebene statt. Ziel ist es, dass der Bund sich zur S4 Ost bekennt, die Kumulierung der Finanzierungsbausteine akzeptiert und entsprechende finanzielle Vorkehrungen trifft.

Bislang ist die S4 Ost teilweise als „3. Gleis von Wandsbek nach Ahrensburg“ im Potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und in die Kategorie C (bedingte Förderaufnahme) des GVFG-Bundes-Programms aufgenommen worden.

Die Gesamtfinanzierung ist somit noch nicht gesichert!

Die Verhandlungen mit dem Bund werden entsprechend fortgeführt. Bei allen Verfahrensschritten wird berücksichtigt, dass sie keine förderschädlichen Auswirkungen auf eine Finanzierung durch den Bund haben dürfen..

Die Planungskosten der Länder wurden zum Teil von der EU aus TEN-Mitteln mit bis zu 50% unterstützt.

Inhalt des abzuschließenden Zuwendungsvertrages und der Ländervereinbarung:

Mit dem Zuwendungsvertrag zwischen den Ländern und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG wird die Finanzierung der Leistungsphasen 6 „Vorbereitung der Vergabe“ und 7 „Mitwirkung bei der Vergabe“ HOAI mit einem Volumen von rd. 25,0 Mio. € geregelt. In einem ersten Schritt sollen kurzfristig diese Leistungsphasen für den ersten Planfeststellungsabschnitt von Hamburg-Hasselbrook bis zur Luetkensallee vereinbart werden. Dieser Vertrag ist jetzt notwendig, um rechtzeitig mit diesen Leistungsphasen beginnen zu können, mit der Wirkung, dass der geplante Baubeginn in 01/2020 noch realisierbar ist.

In der Ländervereinbarung wird das Verhältnis der Zuwendungsgeber FHH und SH untereinander geregelt. Insbesondere wird festgelegt, in welchem Verhältnis die Kosten der Leistungsphasen 6 und 7 nach HOAI aufgeteilt werden (SH = 1/3; FHH = 2/3). Zudem wird bestimmt, dass die FHH als federführende Zuwendungsgeberin auftritt.

Die gesamte Durchführung der Leistungsphasen 6 und 7 nach HOAI beläuft sich nach Angaben der DB Netz AG auf rd. 25,0 Mio. €. Für den ersten Planfeststellungsabschnitt werden die Kosten mit 5,9 Mio. € beziffert.

	LPh. 6+7 in Mio.€	davon HH in Mio. € (66,67%)	davon SH in Mio. € (33,33%)
Gesamte Leistungsphasen 6 +7 HOAI	25,0	16,7	8,3

Aufgrund der relativ groben Schätzung der DB Netz AG wird sicherheitshalber ein Anteil für Schleswig-Holstein von 8,5 Mio. € einkalkuliert.

Die Mittel stehen aus Regionalisierungsmitteln bei Titel 0614.02.891 07 zur Verfügung.

1. Ländervereinbarung Hamburg / Schleswig-Holstein

über die Leistungsphasen 6 und 7 S4 (Ost)

Verwaltungsabkommen

zwischen

dem Land Schleswig-Holstein, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, 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

Finanzierung und Vergabe der Leistungsphasen 6 und 7 zum Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost)

Hamburg-Hasselbrook – Bad Oldesloe

an die DB-Netz AG

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 sowie der Entwurfs- und Genehmigungsplanung 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. April 2018 hinsichtlich der Leistungsphasen 6 und 7 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), für das Vorhaben „Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe“ fortgeführt.

1. Ländervereinbarung Hamburg / Schleswig-Holstein

über die Leistungsphasen 6 und 7 S4 (Ost)

§ 1 Vereinbarungsgegenstand

1) Dieses Abkommen regelt die Grundlagen der Zusammenarbeit der Vertragspartner und der Finanzierung der Leistungsphasen 6 und 7 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 Durchführung der weiteren Leistungsphasen 6 + 7 (Vorbereiten der Vergabe und Mitwirkung bei der Vergabe) 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 der ständige Koordinierungskreis unter Beteiligung der Länder FHH und SH, der NAH.SH Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und der DB Netz AG fortgeführt. 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 Durchführung der Leistungsphasen 6 und 7 nach HOAI werden unter Federführung der BWVI von den Vertragsparteien gemeinsam geführt. Kosten für die Leistungen der BWVI wird die FHH SH hierfür und für die Durchführung der Zuwendungsmaßnahmen nicht in Rechnung stellen.

1. Ländervereinbarung Hamburg / Schleswig-Holstein

über die Leistungsphasen 6 und 7 S4 (Ost)

§ 3 Finanzierung des Zuwendungsvertrages über die Leistungsphasen 6 und 7 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 ersten Schritte der Leistungsphasen 6 und 7 nach HOAI für den Planfeststellungsabschnitt 1 (Hamburg-Hasselbrook bis Luetkensallee) belaufen sich nach Honorarabschätzung der DB Netz AG vom 12.07.2017 auf rd. 5,9 Mio. €. Insgesamt werden für die Durchführung der Leistungsphasen 6 und 7 rd. 25,0 Mio. € einkalkuliert. 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 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.

1. Ländervereinbarung Hamburg / Schleswig-Holstein

über die Leistungsphasen 6 und 7 S4 (Ost)

§ 6 Inkrafttreten

Das Abkommen tritt mit Unterschrift des letzten Vertragspartners in Kraft.

Für die Freie und Hansestadt Hamburg

Für das Land Schleswig-Holstein

Amtsleiter Verkehr- und Straßenwesen

Abteilungsleiter Verkehr und Straßenbau

Behörde für Wirtschaft, Innovation und Verkehr

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus