



## **Bericht**

der Landesregierung

**Planungsstand der S4, der AKN (A1) Elektrifizierung und der Stadtrationalbahn**

Drucksache 18/1127

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

**Inhaltsverzeichnis**

Vorbemerkungen	3
1. S4-Ost von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe	3
2. Ausbau der AKN Linie von Eidelstedt nach Kaltenkirchen zur S-Bahn S 21	4
3. Stadtregionalbahn	6

## Vorbemerkung

Mit Beschluss vom 27. September 2013 hat der Schleswig-Holsteinische Landtag die Landesregierung gebeten, einen schriftlichen Bericht zum „Planungsstand der S4, der AKN (A1) Elektrifizierung und der Stadtrationalbahn“ zu geben.

### 1. S 4 Ost von Hamburg-Hasselbrook nach Bad Oldesloe

Die Vorentwurfsplanung, das heißt, die Leistungsphasen 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) ist abgeschlossen. Der aktuelle Stand der Maßnahme wurde am 26. September 2013 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorgestellt. Die Maßnahme ist zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Für Maßnahmen des Personennahverkehrs müssen sogenannte „Standardisierte Bewertungen“ durchgeführt werden, um die Förderfähigkeit aus dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Programm zu ermitteln. Da es sich hier um ein Mischprojekt aus Nah-, Fern- und Güterverkehr handelt, wurde ein Bewertungssystem mit den entsprechenden Abteilungen im BMVBS vereinbart. Dieses Verfahren in Anlehnung an eine „Standardisierte Bewertung“ zur Ermittlung des Kosten-Nutzen-Faktors wird derzeit durchgeführt und wird voraussichtlich bis Mitte 2014 abgeschlossen sein.

Wie in der gemeinsamen Kabinettsitzung mit der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) am 10.09.2013 vereinbart, wird für die nächsten Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) die DB Netz AG als Vorhabenträgerin beauftragt. Die vorbereitenden Planungsleistungen dazu (Baugrunduntersuchungen, Umweltverträglichkeitsprüfung und Vermessungsleistungen) werden bereits im Dezember diesen Jahres begonnen.

In dieser Vereinbarung wird der 31.12.2015 als Meilenstein für die Abgabe der genehmigungsfähigen Planungsunterlagen definiert. Die EU hat eine TEN-T-Förderung der Planungsleistungen mit 14,6 Mio. € mit der Maßgabe bewilligt, dass die Planung zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen ist. Nach Abschluss der Planung entscheidet die Landesregierung gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Bund über die Realisierung.

Das Planfeststellungsverfahren selbst ist für den Zeitraum von 2016 – 2018 vorgesehen. Die tatsächlichen Bauarbeiten könnten aufgenommen werden, wenn der BMVBS die Gesamtfinanzierung zusagt. Sie dauern etwa 6 Jahre.

Das nach derzeitigen Erkenntnissen rd. 630,0 Mio. € teure Projekt umfasst sowohl Nah- und Fern-, als auch Güterverkehr, daher kommen verschiedene Finanzierungstöpfe in Betracht.

Güter- und Fernverkehrsanteil sind vom Bund zu finanzieren. Dazu müsste die Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen werden. Der BVWP wird noch bis 2015 überarbeitet.

Die Investitionen im Nahverkehrsbereich können bis zu 60 % aus dem BundesGVFG finanziert werden. Dazu muss die „Standardisierte Bewertung“ einen positiven Faktor ergeben ( $>1$ ). Den übrigen Anteil an den Nahverkehrsinvestitionen müssten die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein leisten bzw. über Trassenpreise finanzieren. Nach derzeitigem Stand läuft das Bundes GVFG 2019 aus. Für die Finanzierung der S4 - Ost bedarf es eines Anschlussprogrammes.

Die Planungskosten der Leistungsphasen 1 - 4 mit einem Volumen von rd. 32,0 Mio. € werden mit 14,6 Mio. € aus den TEN-T-Mitteln der EU gefördert. Auf beide Länder entfallen demnach 17,4 Mio. €. Der auf Schleswig-Holstein entfallende Anteil von 8,7 Mio. € wird aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

## **2. Ausbau der AKN Linie von Eidelstedt nach Kaltenkirchen zur S-Bahn 21**

Für das Projekt wurde Ende Oktober 2013 die Kosten-Nutzen-Analyse abgeschlossen: Im Verfahren wurden mehrere Varianten untersucht, dadurch verzögerte sich der Abschluss der „Standardisierten Bewertung“ erheblich. Der zusätzliche Aufwand hat sich gelohnt: Es stehen drei förderfähige Varianten (*Mitfälle*) zur Auswahl. Eine Bewertung der nun vorliegenden Analyse durch das zuständige Ministerium und die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) steht noch aus.

### Mitfall 1 „Verschwenk“

- Verschwenkung der Linie S21 von Eidelstedt nach Quickborn zur Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt bzw. Kaltenkirchen im 20-Minuten Takt.
- Investitionskosten rd. 50 Mio. € inklusive 4,4 Mio. € zusätzliche Investition für Selbstabfertigungsanlagen und Ausrüstung mit einem Informations- und Meldesystem. Fahrzeugbeschaffung ist nicht enthalten.

Kosten-Nutzenfaktor:  $> 1$

### Mitfall 2 „Flügelung“

- Flügelung S 21 in Eidelstedt Richtung Elbgaustraße und Richtung Quickborn im 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit bzw. Kaltenkirchen im 20-Minuten-Takt.

Die vorläufigen Ergebnisse der „Standardisierten Bewertung“ haben ergeben, dass der Kosten-Nutzen- Faktor negativ ausfallen wird und damit eine Förderung aus

Bundes-GVFG-Mitteln ausgeschlossen werden kann. Diese Variante wurde daher nicht weiter verfolgt.

### Mitfall 3 „Durchgehende Zweigleisigkeit“

- Herstellung der Zweigleisigkeit der AKN-Strecke im Verknüpfungsbereich mit der S-Bahn Eidelstedt.
- Ausbau des letzten eingleisigen Abschnitts Quickborn-Tanneneck auf Zweigleisigkeit.
- Infrastrukturausbau soll zu Fahrzeitverkürzung von 5 Minuten je Richtung und kürzeren Wartezeiten in Quickborn führen.
- Zusätzliche Investitionen in Höhe von ca. 25,0 Mio. € erforderlich, damit insgesamt rd. 75,0 Mio. € Von den zusätzlichen Investitionen entfallen rd. 14,3 Mio. € auf schleswig-holsteinisches Gebiet.

Kosten-Nutzen-Faktor: > 1

### Mitfall 3 a „Unterbrochene Zweigleisigkeit“

- Wie Mitfall 3, allerdings ohne den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts von Quickborn nach Tanneneck.
- Ca. 11 Mio. € zusätzliche Investition für die zweigleisige Ausfädelung Eidelstedt, so dass insgesamt mit Investitionskosten von rd. 61,0 Mio. € zu rechnen wäre.

Kosten-Nutzen-Faktor: > 1

Die Landesregierung wird die Analyse mit der FHH erörtern. Ziel ist die Benennung einer Vorzugsvariante.

Anschließend könnte das Planungsbüro eine Folgekostenrechnung für die ausgewählte Variante erstellen. Die Daten werden aufbereitet und bilden die Basis für den Antrag auf Bundes-GVFG-Mittel beim BMVBS. Dieser ist für das erste Halbjahr 2014 geplant. Für 2014 ist die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren soll sich daran im Zeitraum 2015-2017 anschließen. Der Baubeginn könnte 2018, die Betriebsaufnahme 2020 sein. Voraussetzung für diesen Zeitpunkt ist, dass sich die FHH für die Verwirklichung des Projektes entscheidet.

Da es sich um ein reines Nahverkehrsprojekt handelt, kommt eine Finanzierung aus Bundes- und Landes-GVFG-Mitteln in Betracht.

Aus dem Bundes-GVFG können bis zu 60% der Investitionskosten gefördert werden. Die übrigen 40% teilen sich die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein nach einem

noch zu vereinbarenden Schlüssel. Die Planungskosten in Höhe von geschätzten 20% der Investitionskosten müssen ebenfalls die Länder tragen.

Eine genaue Größenordnung ist wegen der ausstehenden Variantenentscheidung und der noch ungeklärten Kostenverteilung mit der FHH noch nicht zu beziffern. Die entsprechende Mittelbereitstellung aus Landes-GVFG- und Regionalisierungsmitteln wird dann entschieden.

### **3. Stadtregionalbahn (SRB) Kiel**

Die Landeshauptstadt Kiel, die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landesregierung prüfen seit 2001 die Realisierung einer SRB in der Region Kiel. Für das Vorhaben sind der Neubau eines rd. 25 km langen Stadtbahnnetzes in Kiel sowie die Nutzung der in die Region führenden Eisenbahnstrecken geplant. Der Streckenverlauf innerhalb der Landeshauptstadt entwickelt sich „U-förmig“ um die Förde herum, vom Stadtteil Wik im Nordwesten der Stadt bis zum Stadtteil Neumühlen-Dietrichdorf im Nordosten der Stadt. Zusätzlich sind Ausbaustrecken nach Suchsdorf und Mettenhof/ Melsdorf vorgesehen. Übergangsstellen vom städtischen in das regionale Netz sind an der Werftstraße südlich des Hauptbahnhofs, in Suchsdorf und an der Wischhofstraße in Wellingdorf vorgesehen.

Im April 2006 wurde bei der Investitionsbank SH eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. Die Studie kommt zum Ergebnis, dass für die kommunalen Aufgabenträger der Bau und die Vorhaltung einer SRB im Rahmen einer „Öffentlich-Privaten-Partnerschaft“ (ÖPP) gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher und sparsamer seien. Zeitlich parallel wurde eine „Standardisierte Bewertung“ mit positivem Ergebnis durchgeführt (Nutzen-Kosten-Faktor: 1,9).

Anfang April 2009 hat ein Gespräch mit dem BMVBS stattgefunden. Das BMVBS bekräftigte, dass das Projekt seitens des Bundes mit 60% GVFG förderfähig wäre. Es ist derzeit in der Kategorie „C“ (Vorhaben bedingt aufgenommen) eingestuft. Mittel aus dem Bundes-GVFG stehen bis 2019 zur Verfügung. Für die Finanzierung der SRB bedarf es eines Anschlussprogrammes.

In einem weiteren Gutachten im Oktober 2010 wurden die Kosten aktualisiert, die Fahrgeldeinnahmen geschätzt und eine Kostenaufteilung zwischen den Aufgabenträgern vorgeschlagen. Danach beträgt das jährliche Defizit 14,6 Mio. €. Zusätzlich sollen die kommunalen Aufgabenträger nach den Ausführungen im Koalitionsvertrag weiter entlastet werden (u.a. soll die GVFG-Landesförderung von 15% auf bis zu 25% steigen). Dadurch würde das jährliche Defizit auf 13,9 Mio. € sinken.

Am 21. Januar 2013 fand zu diesem Thema das letzte Gespräch mit allen Beteiligten im Kieler Rathaus statt. Die Haltung der beiden beteiligten Kreise und der Stadt Neumünster zum Projekt ist weiterhin offen. Es wurde deutlich gemacht, dass vor der

Kommunalwahl aus den kommunalen Gremien keine positiven Beschlüsse zur SRB erwartet werden können. Daher wurde vereinbart, die Gremien in den Kreisen erst nach der Kommunalwahl zu beteiligen. Nach Kenntnis der Landesregierung ist der Meinungsbildungsprozess in den Kreisen noch nicht abgeschlossen. Die LVS hat die Vorbereitung der Ausschreibung der Planung vorangetrieben. In der kommenden Aufsichtsratssitzung wird die Geschäftsführung über den Stand des Projektes und die Positionierung der beteiligten Gebietskörperschaften berichten.

Wenn die beteiligten Gebietskörperschaften das Vorhaben grundsätzlich mittragen, wird die LVS Beratungsleistungen für die Erstellung eines Leistungs-verzeichnisses zur Beauftragung von Vorentwurfsplanungen in Auftrag geben.

Im nächsten Schritt steht die Gründung einer Planungsgesellschaft an, die sich mit den weiteren Projektschritten befasst und die Koordination zwischen den beteiligten Aufgabenträgern übernimmt.