

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### **Planung der S-Bahn-Linie S 4 von Hamburg nach Bad Oldesloe unter Verwendung von Zuweisungen des Bundes gem. § 5 Regionalisierungsgesetz**

I.

#### **Anlass, Zielsetzung und Lösung**

Schleswig-Holstein und Hamburg arbeiten gemeinsam und zielgerichtet dafür, 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 Regionalverkehr 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 Gleis-

infrastruktur in dem betroffenen Streckenabschnitt nicht möglich ist.

Der Bau der S-Bahnlinie S 4 ist daher Bestandteil der Regierungserklärung des Ersten Bürgermeisters vor der Hamburgischen Bürgerschaft am 23. März 2011 sowie des Arbeitsprogramms des Senates.

In der Studie des BMVBS „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg“ vom Mai 2009 wird zur Entlastung des Eisenbahnknotens Hamburg vorgeschlagen, die Regionalbahnen zwischen Bad Oldesloe und Hamburg durch eine neue S-Bahn-Linie S 4 von Ahrensburg-Gartenholz über Hamburger Hauptbahnhof und die City-S-Bahn nach Hamburg-Altona (bzw. Altona-Nord) zu ersetzen.

Die Länder Schleswig Holstein und Hamburg haben auf dieser Grundlage unter Federführung von Schleswig Holstein die Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) für eine S-Bahn-Linie S 4 Ost von Hamburg Altona in Richtung Rahlstedt, Ahrensburg und Bad Oldesloe betrieben.

Um die Planung in Richtung Baureife zu führen sowie um eine Projektfinanzierung mit dem BMVBS vereinbaren zu können, ist es erforderlich die weiteren Planungsphasen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich Kostenberechnungen (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) durchzuführen.

Mit dieser Drucksache soll 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 für die Planungsphasen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich Kostenberechnungen (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) unterrichtet werden und das Ziel der Realisierung einer S-Bahn-Linie S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe vorbehaltlich der Finanzierung der Baumaßnahme beschlossen werden. 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

Die Eisenbahnstrecke 1120 Hamburg–Bad Oldesloe(-Lübeck) ist eine Eisenbahnhauptstrecke in Hamburg und Schleswig-Holstein. Sie ist zweigleisig ausgebaut und seit 2008 durchgehend elektrifiziert. Die Strecke ist bereits heute hoch belastet und dient im Mischverkehr zugleich dem Schienenpersonennah-(SPNV), -fernverkehr (SPFV) und dem Schienengüterverkehr (SGV).

Derzeit wird die Strecke (pro Tag und Richtung) von 60 bis 90 Zügen des Nahverkehrs (je nach Streckenabschnitt), 8 Zügen des Fernverkehrs und 18 Zügen des Güterverkehrs ausgelastet. Die projektierte feste Fehmarn-Belt-Querung (vorrangiges Projekt TEN-V-Achse 20) wird eine wesentliche Steigerung der Auslastung dieser Bahnstrecke zur Folge haben, vor allem durch den zunehmenden SGV zwischen Skandinavien und dem Verkehrsknoten Hamburg. Angenommen wird eine Zunahme des Fern- und Güterverkehrs um ca. 50 Züge pro Tag und Richtung. Die feste Fehmarn-Belt-Querung wird damit u.a. den Großteil des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene zwischen Mitteleuropa und Skandinavien aufnehmen. Die bisherigen Verkehrsströme über den sogenannten Jütland-Korridor werden sich auf die Fehmarn-Belt-Achse verlagern.

Der bisher praktizierte Mischverkehr zwischen Nah-, Fern- und Güterverkehr wird zukünftig ein wesentliches Hindernis (Engpass) für die Verkehrsentwicklung auf diesem internationalen Korridor darstellen. Dadurch wird es häufiger zu Verspätungen und Ausfällen kommen, darüber hinaus ist für die Regionalbahnen nur ein Halbstundentakt regelmäßig fahrbar. Für den künftigen Güterverkehr würden nach In-

betriebnahme 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, erforderliche Mehrverkehre abzuwickeln.

## II.2

### Planungskonzept

Die DB Netz AG wie auch die Länder Schleswig-Holstein und Hamburg sehen als Lösung die Kapazitätserhöhung in Form einer weitgehenden Entflechtung des Güter- und Personenverkehrs. Dazu ist die vorhandene Trasse um zwei Gleise bzw. ein Gleis auszubauen. Dies würde die Fernbahnstrecke von einem Großteil der Nahverkehrszüge entlasten und ist somit Voraussetzung für eine Ausweitung des internationalen Personenfern- und Güterverkehrs auf der Achse Hamburg – Kopenhagen.

Diese unter dem Arbeitstitel S4 geführte Maßnahme ermöglicht die Verlagerung eines Großteils des Personenverkehrs auf der Strecke Hamburg – Lübeck. Im Hamburger Hauptbahnhof werden die Ferngleise 5–14 durch Verlagerung dieser Verkehre auf die vom Hamburger S-Bahnverkehr genutzten Gleise 1–4 dauerhaft entlastet. Zugleich können nur durch diese Maßnahme dem Schienengüterverkehr zwischen Hamburg-Maschen und Lübeck die notwendigen zusätzlichen Trassen zur Verfügung gestellt werden.

Mit diesem Vorhaben erhalten die dicht besiedelten Stadtteile Wandsbeks die schon lange dringend erforderliche leistungsfähige Schienenanbindung. Wie oben bereits unter II.1 dargestellt kommt es durch den Mischbetrieb häufiger zu Verspätungen und Ausfällen und für die Regionalbahnen ist nur ein Halbstundentakt regelmäßig fahrbar. Zusätzliche Züge können nicht im Takt verkehren. Es leidet die Pünktlichkeit dieser Zugfahrten, die zwischen Hamburg Hauptbahnhof, Ahrensburg, Bargteheide und Bad Oldesloe verkehren und dabei alle Halte bedienen (Pünktlichkeitsquote 2011: 86%). Um die vorgenannten Mängel und Defizite zu beseitigen sowie der zu erwartenden zusätzlichen Nachfrage von Fahrgästen nachzukommen, ist hierfür ein ein- bzw. zweigleisiger S-Bahnausbau erforderlich.

Die S4 wird zwischen Hamburg Altona und Hasselbrook auf den vorhandenen S-Bahn-Gleisen verkehren. Zwischen Hasselbrook und Ahrensburg werden zwei zusätzliche S-Bahn-Gleise sowie zwischen Ahrensburg und Bargteheide ein zusätzliches S-Bahn-Gleis gebaut.

Auf Hamburger Gebiet sind in der Vorplanung sechs mögliche Haltepunkte berücksichtigt, davon vier neue: Claudiusstraße (neu), Bovestraße (neu), Holstenhofweg (neu), Tonndorf, Pulverhof (neu) und Rahlstedt. Die Namen der Haltestellen sind Arbeitsbezeichnungen. Vor einer abschließenden Festlegung wird die Bezirksversammlung Wandsbek in die Namensgebung einbezogen. Der heutige Haltepunkt Wandsbek entfällt.

Vorgesehen ist der Einsatz von Zwei-System-Fahrzeugen, um die Überleitung auf die Bestandsstrecken zu gewährleisten. Zwischen Hamburg-Altona(-Nord) und Ahrensburg soll in den Hauptverkehrszeiten ein 10-Minuten-Takt eingeführt werden und für die Weiterführung nach Bargteheide ein 20-Minuten-Takt und nach Bad Oldesloe ein 60-Minuten-Takt.

Es ist möglich, die S4 später um einen Ast von Hamburg-Altona(-Nord) über Pinneberg und Elmshorn nach Itzehoe bzw. Wrist zu erweitern.

### II.3

#### Stand der Planungen

Unter der Federführung des Landes Schleswig-Holstein wurde die Vorplanung durch ein Ingenieurbüro aufgestellt. Im Jahr 2014 werden noch anknüpfende Arbeiten wie die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen ergänzt. Die DB International hat die Überprüfung der Vorplanung durchgeführt. Parallel laufen die Vorbereitungen für die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Analyse, mit der die Nutzen-/Kostenanteile für den Nah-, Fern- und Güterverkehr, die von den Planungen der S4 sämtlich betroffen sind, berechnet werden sollen.

Zusätzlich wird im Rahmen eines Zuwendungsverfahrens ein Vertrag über die Finanzierung der Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 zwischen DB AG, Schleswig-Holstein und Hamburg vorbereitet.

#### Vereinbarungen mit Schleswig-Holstein und der Deutschen Bahn AG

Am 10. September 2013 wurde in der gemeinsamen Kabinettsitzung der Landesregierung von Schleswig-Holstein und des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossen, dass:

- Schleswig-Holstein und Hamburg sich zum Ausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe und der Entflechtung der Schienenverkehre auf der Strecke Hamburg–Lübeck bekennen. Im Interesse einer zügigen Realisierung soll eine Verwaltungsvereinbarung zwischen den Ländern abgeschlossen werden mit dem Ziel, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis Ende 2015 abzuschließen. Erst

auf ihrer Grundlage wird eine Realisierungsentscheidung erfolgen können.

- Die DB Netz AG soll als Vorhabenträgerin für die Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) eingebunden werden. Als Grundlage für die Zusammenarbeit der Länder Freien und Hansestadt Hamburg/Schleswig-Holstein und der DB Netz AG soll ein gemeinsamer Letter of Intent unterzeichnet werden. Finanzielle Verpflichtungen sollen erst eingegangen werden, wenn ein konkreter Finanzrahmen vorliegt und die Parlamente entsprechend informiert wurden.

Die Freie und Hansestadt Hamburg, das Land Schleswig-Holstein und die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH haben am 10. September 2013 gemeinsam den LOI unterschrieben.

Zurzeit wird eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg über die Finanzierung und die Durchführung der Leistungsphasen 3 und 4 zum Ausbau/Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg-Hasselbrook–Bad Oldesloe durch die DB-Netz AG vorbereitet. Diese Vereinbarung regelt die Grundlagen der Zusammenarbeit der Vertragspartner und der Finanzierung der Planung der Leistungsphasen 3 und 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) für das Vorhaben.

Die DB AG soll als Vorhaben- und Bedarfsträger der Infrastrukturmaßnahme auch die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 (HOAI) übernehmen. Sie soll zur Durchführung der Leistungen Zuwendungen auf Grund eines gemeinsamen Zuwendungsvertrages erhalten.

### III.

#### Kosten, Finanzierung, Auswirkungen auf den Hamburger Haushalt:

Die Deutsche Bahn AG wird für ihre Planungsleistungen der Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI und für erforderliche Eigenleistungen des Konzerns eine Kostenkalkulation vorlegen, die seitens der Freien und Hansestadt Hamburg geprüft wird. Diese Kalkulation umfasst die Gesamtmaßnahme auf dem Gebiet Schleswig-Holsteins und Hamburgs und wird voraussichtlich einen Kostenumfang in Höhe von 32 Mio. Euro erreichen. Hierbei handelt es sich um einen groben Schätzwert der DBAG, die für diese Maßnahme Bedarfsträger ist und Erfahrungen aus vergleichbaren Maßnahmen hat. Hamburg finanziert die Planungskosten als Zuwendung aus dem Haushaltstitel 7200.891.08 – Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz für Investitionen. Auf dem o.g. Haushaltstitel stehen Mittel in ausrei-

chender Höhe zur Verfügung. Aus Verwaltungsvereinfachungsgründen und damit es für die DBAG 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. Schleswig Holstein erstattet Hamburg kurzfristig seinen Anteil an den Planungskosten (ca. 16 Mio. Euro). Die Länder haben sich darüber geeinigt, dass die endgültige Kostenteilung erst im Rahmen der Endabrechnung erfolgt. Darüber hinaus wurde ein Antrag zur Förderung der Maßnahme aus TEN-Mitteln der EU gestellt. Seitens der Europäischen Union wurde daraufhin für das Projekt eine Förderung in Höhe von 14,6 Mio. Euro der Planungskosten bewilligt. Die Kosten für Hamburg reduzieren sich somit durch den Anteil von Schleswig Holstein und die Fördermitteln der EU auf 8,7 Mio. Euro.

Soweit die Kosten des Vorhabens durch Förderungen von Seiten Dritter (z. B. die o.g. EU-TEN T-Fördermittel) gedeckt werden, tragen die Vertragspartner die restlichen Kosten.

Die Planungsmittel stellen Aufwand dar und werden durch die Regionalisierungsmittel des Bundes kompensiert.

Zwingende Voraussetzung für die volkswirtschaftliche Nutzen-Kostenberechnung des Bundes ist eine erste grobe Kostenschätzung. Diese wurde im Rahmen der Vorentwurfsplanung durchgeführt. Für das Projekt ist danach von Gesamtkosten in Höhe von ca. 630 Millionen Euro auszugehen. Diese voraussichtlichen Kosten sind nicht nur direkt durch die S-Bahn induziert, sondern auch dem Fern- und Güterverkehr ist ein relevanter Teil der Kosten zuzurechnen. Bei dieser Kostenschätzung ist noch von einer Kostenvarianz in Höhe von 30 Prozent auszugehen. Eine genauere Kostenermittlung findet im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung statt.

Die Förderung durch die EU mit TEN-Mitteln in Höhe von 14,6 Mio. Euro braucht selbst bei einer Entscheidung gegen den Bau des Projekts nicht zurückgegeben werden. Voraussetzung ist allerdings, dass die Planungen nach den Leistungsphasen 3 und 4 bis Ende 2015 abgeschlossen sind. Sollte das Projekt nicht wie in der Entscheidung beschrieben umgesetzt werden (z. B. vorzeitige Beendigung), können nur die Aktivitäten gefördert werden, die nachweislich bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurden. Dies bedeutet, es müssen nicht alle Aktivitäten umgesetzt werden, um anteilig Fördermittel zu bekommen.

In der Knoten-Hamburg-Studie 2009 des BMVBS wurde ein Fern-/Güterverkehrsnutzen von ca. 60 % ermittelt. Daher wird eine finanzielle Beteiligung vom Bund bei der späteren Realisierung erwartet. Die

Finanzierungsbeteiligung des Bundes ist noch nicht gesichert. Es werden deshalb noch Verhandlungen mit dem zuständigen BMVBS geführt.

Für den Fall der Nicht-Realisierung der Baumaßnahme besteht das Risiko, dass die von den Ländern Schleswig-Holstein und Freie und Hansestadt Hamburg vorgeleisteten Planungsmittel vom Bund nicht erstattet werden, da die finanzielle Beteiligung des Bundes bei einer Realisierung des Projektes auch anteilig Kosten für die Planung enthält. Die Planungskosten sind dann für weitere Fördermaßnahmen nach dem Regionalisierungsgesetz nicht mehr verfügbar. Unabhängig davon bleiben die Mittel aus der Förderung durch die EU (ca. 7,3 Mio. für die Freie und Hansestadt Hamburg) erhalten.

#### IV.

##### Weiteres Vorgehen

Die DBAG wird nach Abschluss des Vertrags über die Finanzierung der Planung die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph 3 + 4) erstellen und anschließend das Planfeststellungsverfahren 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.

Die Vorplanung liegt vor. Zurzeit laufen die Vorbereitungen für die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung. 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 2014–2015,
- Planfeststellungsverfahren 2016–2018,
- Bau ab 2018.

#### V.

##### Petitum

Der Senat beantragt, dass die Bürgerschaft

1. die Ausführungen dieser Drucksache zur Kenntnis nimmt, und
2. die Zustimmung zur Auszahlung der Planungsmittel als Zuwendung aus dem Haushaltstitel 7200.891.08 – Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz für Investitionen – für die Planungsphasen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich der Kostenberechnungen (Leistungsphasen 3 und 4 nach HOAI) erteilt.