

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

**Haushaltsplan 2019/2020 Einzelplan 7  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Nachbewilligung nach §35 Landeshaushaltsordnung  
Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost sowie Beschaffung von S-Bahn-Fahrzeugen zugleich  
Stellungnahme des Senats  
zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 29. März 2017  
„Landtag und Bürgerschaft bekennen sich zur S4  
und fordern Unterstützung des Bundes“ (Drucksache 21/8347)  
und zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 20. Januar 2016  
„Planung der S-Bahn-Linie S4 – Fortsetzung der Planung –  
unter Verwendung von Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz“  
(Drucksache 21/2665)  
und zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 28. November 2018  
„Weiterentwicklung und Erweiterung des Hauptbahnhofs“  
(Drucksache 21/15025, Nr. 2b)**

### **1. Anlass**

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) und die Metropolregion Hamburg bieten insgesamt gute Perspektiven für eine überdurchschnittliche ökonomische Entwicklung. Gleichzeitig ist von einer weiteren Zunahme der Wohnbevölkerung bis in die 30er-Jahre auszugehen. Zugleich sind eine Reduzierung der derzeitigen Umwelteinwirkungen (Schadstoffe, Lärm, CO<sub>2</sub> Belastung) auf die Wohnbevölkerung und im Sinne des Klimaschutzes eine Mobilitätswende mit einem deutlich höheren Anteil des Umweltverbunds erforderlich. Hieraus erwächst die Notwendigkeit zum Ausbau der Angebote des Öffentlichen Personennahver-

kehrs (ÖPNV), da die schienengebundenen Schnellbahnen die leistungsfähigsten und umweltfreundlichsten Verkehrsträger in den Metropolen der Welt sind.

Schleswig-Holstein (SH) und Hamburg arbeiten gemeinsam und zielgerichtet daran, den Pendlerinnen und Pendlern sowie den Einwohnerinnen und 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 Nahver-

kehr 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 der Linie RB81 (Hamburg Hbf – Bad Oldesloe) nur ein Halbstundentakt regelmäßig fahrbar. Zusätzliche Züge könnten nicht in einem zuverlässigen Takt verkehren. Auf der anderen Seite ist aber die Nachfrage im Regionalverkehr zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe seit 2000 um deutlich mehr als 50 % gestiegen, und auch mittelfristig 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.

Zudem würden für den künftigen Güterverkehr nach Inbetriebnahme der festen Fehmarn-Belt-Querung die bestehenden Trassenkapazitäten zwischen dem Rangierbahnhof Maschen und Lübeck nicht mehr ausreichen. Darüber hinaus stellt der Hamburger Hauptbahnhof 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. Daher kann durch eine Ausweitung des S-Bahn-Angebots eine Verlagerung im Bereich des Personenverkehrs erfolgen, sodass zusätzliche Kapazitäten im Fern- und Güterverkehr zur Verfügung stehen.

Der Bau der S4 von Hamburg-Altona nach Bad Oldesloe ist Bestandteil des Lärmaktionsplans Hamburg von 2013 (Drucksache 20/8617), des Mobilitätsprogramms für Hamburg von 2013 (Drucksache 20/9376), des Hamburger Klimaplanes von 2015 (Drucksache 21/2521), des Luftreinhalteplans für Hamburg von 2017 und dient der Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen in Hamburg (Drucksache 21/9700).

Mit dieser Drucksache soll die Bürgerschaft über den aktuellen Planungsstand der S-Bahn-Linie S4 von Hamburg Altona in Richtung Rahlstedt, Ahrensburg und Bad Oldesloe sowie über die weiteren Schritte zu deren Umsetzung informiert werden. Gleichzeitig werden mit dieser Druck-

sache die Ersuchen 21/8347, 21/2665 und 21/15025 Nr. 2b beantwortet.

Zugleich bittet der Senat die Bürgerschaft um Zustimmung zur Finanzierung und zum Bau der S4-Ost und damit zur konkreten Umsetzung des Projekts. Die Sicherung der Finanzierung der Maßnahme durch die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) ist Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Die in dieser Drucksache dargestellte Finanzierungsregelung ist zwischen den Beteiligten ausgehandelt und steht bei allen Beteiligten unter Gremienvorbehalt.

## 2. Sachstand

### 2.1 Ausgangslage

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.

Die Strecke zwischen Hamburg und Bad Oldesloe ist eine der am meisten befahrenen Pendlerstrecken rund um die Freie und Hansestadt Hamburg und die am stärksten nachgefragte Strecke in Schleswig-Holstein. Die Gesamtstrecke Hamburg – Lübeck ist eine der zentralen Siedlungsachsen der Metropolregion Hamburg. Die Strecke ist bereits jetzt stark ausgelastet: Die Nachfrage im Regionalverkehr zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe steigt seit Jahren kontinuierlich an. Es wird prognostiziert, dass mit der S4 je Werktag 97.100 Personenfahrten durchgeführt werden.

Deshalb müssen zukünftig Zugzahlen bzw. Zuglängen weiter deutlich erhöht werden, was auf der bestehenden Gleisinfrastruktur nicht möglich ist.

Neben dem zuvor beschriebenen bestehenden und prognostizierten Personennahverkehr auf der Relation Hamburg – Lübeck wird auch durch den Bau der Festen Fehmarnbelt-Querung mit einer größeren Verlagerung von Güterverkehren zwischen Hamburg und Skandinavien auf die Strecke Hamburg – Lübeck gerechnet.

Der Zeitplan für die Realisierung der S4 Ost ist daher sehr eng an den Ausbau der Festen Fehmarnbelt-Querung geknüpft.

Durch den Mischbetrieb von Regional-, Fern- und Güterverkehr kommt es häufiger zu Verspätungen und Ausfällen. Zusätzliche Nahverkehrszüge können nicht im Takt verkehren. Es leidet die Pünktlichkeit der Verbindungen zwischen Ham-

burg Hbf und Bad Oldesloe/Lübeck (Pünktlichkeitsquote der RB 2015: 86%), was nachhaltig einen negativen Effektauf die Betriebsqualität im Knoten Hamburg hat.

## 2.2 Verkehrliche und betriebliche Begründung der Maßnahme

Betriebliche Untersuchungen ergaben den Bedarf für einen mindestens zweigleisigen S-Bahnausbau bis Ahrensburg und den Bau eines dritten Gleises bis Bargteheide.

Eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) im Jahr 2015 hatte die Optimierung erforderlicher Infrastruktur für die S-Bahn zum Gegenstand. Als Ergebnis dieser Untersuchung wurde die hier vorgelegte Variante mit einem zweigleisigen Ausbau bis Ahrensburg und einem weiteren eingleisigen Ausbau bis Ahrensburg-Gartenholz empfohlen.

Auf Wunsch des Bundes wurden weitere Varianten des Infrastrukturausbaus der S4 untersucht. Die Untersuchungen zeigten deutlich auf, dass eine im Umfang reduzierte Infrastruktur zum oben beschriebenen Ausbau nicht mehr möglich ist, da beim erforderlichen Betriebsprogramm eine mangelhafte Betriebsqualität mit Verspätungen im Nah-, Fern- und Güterverkehr eintreten würde.

## 2.3 Zielsetzung und Lösung

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 RB81-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 S 4 eine der wichtigsten Möglichkeiten zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs: Auf der einen Seite werden die frei werdenden Bahnsteige der jetzigen RB81 für die Durchbindung anderer Verkehre zum Hauptbahnhof nutzbar. 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.

Im Hauptbahnhof wird die S4 die Gleise 1 bis 4 der Gleichstrom-S-Bahn nutzen, die über ausreichende Kapazitäten verfügen. Im Fernbahnteil des Bahnhofs stehen durch die entfallenden Regionalbahn-Züge Bahnsteigkanten an den Gleisen 5 bis 8 für andere Verkehre zur Verfügung. In Summe handelt es sich um ca. 110 Fahrten der RB81 pro Tag, welche bislang auf den Gleisen 5 bis 8 stattfinden und durch die S4 entfallen.

Somit stehen diese Kapazitäten für den Nah- und Fernverkehr zur Verfügung und verbessern nachhaltig die Betriebsqualität im Hauptbahnhof Hamburg.

Aus betrieblichen Gründen werden heute die bahnsteiglosen Gleise 9 und 10 im Hauptbahnhof benötigt: Züge der RB81, die von/zur Abstellanlage Högerdamm geführt werden, nutzen diese Durchfahrtsgleise. Daher ist im Ausbauprogramm des Bundes zum Eisenbahnknoten Hamburg enthalten, bei Ersatz der RB81 durch die S4 das Gleis 10 mit einem Bahnsteig an Gleis 9 zu überbauen. Hierdurch können mit dem Bau der S4 die Kapazitäten des Hamburger Hauptbahnhofs weiter gesteigert werden.

## 3. Geplante Maßnahme

### 3.1 Streckenausbau



Zwischen Hamburg-Hasselbrook und Ahrensburg-Gartenholz ist eine neue separate Infrastruktur erforderlich, während zwischen Altona und Hasselbrook sowie zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Bad Oldesloe die vorhandene Infrastruktur genutzt wird. Auf der Strecke von Hamburg-Hasselbrook bis Ahrensburg sind zwei durchgehende neue S-Bahngleise vorgesehen. Von Ahrensburg bis Ahrensburg-Gartenholz ist ein neues S-Bahngleis geplant. Die Gleise der Strecke 1120 Lübeck Hbf – Hamburg Hbf (Fernbahngleise) müssen auf Grund einer Vielzahl örtlicher Zwangspunkte abschnittsweise verschwenkt bzw. angepasst werden, sodass auch umfangreiche Baumaßnahmen an der Bestandsstrecke erforderlich werden. Die gesamte Strecke wird mit elektrischen Oberleitungen beziehungsweise Gleichstrom-Schienen ausgestattet und erhält modernste Leit- und Sicherungstechnik.

Bedingt durch die Länge der Strecke und die Komplexität der geplanten Baumaßnahmen erfolgte eine Aufteilung in Planfeststellungsabschnitte (PFA).

Das Vorhaben gliedert sich in drei Planfeststellungsabschnitte:

- PFA 1: Hasselbrook – Luetkensallee,
- PFA 2: Luetkensallee – Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein,
- PFA 3: Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein – Ahrensburg-Gartenholz.

Als Einzelmaßnahmen gehören zum Gesamtvorhaben:

- der Umbau der Station Bargtheide,
- der Umbau der Station Kupfermühle,
- der Umbau des Bahnhofs Bad Oldesloe,

- die Erweiterung des ESTW-Modulgebäudes in Hamburg-Ohlsdorf,
- der Neubau der Abstellanlage Hamburg-Bahnenfeld.

### 3.2 Haltestellen

In Hamburg entstehen vier neue Stationen mit folgenden Arbeitstiteln: Claudiusstraße, Bovestraße, Holstenhofweg und Am Pulverhof.

In Schleswig-Holstein wird die Station Ahrensburg-West als zusätzlicher Haltepunkt gebaut und bietet eine Umstiegsmöglichkeit zur U1. Damit wird die Netzwirkung des Schnellbahnsystems auch auf dieser Achse in der Metropolregion Hamburg gestärkt. Sieben Stationen in Hamburg und im Kreis Stormarn werden S-Bahn-tauglich ausgebaut. Sämtliche Haltestellen werden barrierefrei hergestellt.

### 3.3 Lärmschutz

Beim Ausbau für die S4 sind im Rahmen des Projekts weitreichende aktive und passive Schallschutzmaßnahmen in einem Gesamtvolumen von derzeit knapp 100 Millionen Euro vorgesehen. In Hamburg werden davon fast zwei Drittel, in Schleswig-Holstein rund ein Drittel investiert. Darin enthalten sind aktive Maßnahmen, die den Schall am Entstehungsort direkt an der Strecke reduzieren, sowie passive Schallschutzmaßnahmen, die an den betroffenen Gebäuden wirken und bei Bedarf zusätzlich umgesetzt werden.

### 4. Fahrzeugbeschaffung

Der Betrieb der S4 setzt die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge voraus. Da die Linie S4 im Abschnitt Altona (Neu) – Hasselbrook das Bestandsnetz befährt und aus dem Streckennetz der S-Bahn entwickelt wird, gelten hier die glei-

chen Fahrzeuganforderungen wie für das heutige S-Bahnnetz. In der Zusammenschau mit den erheblichen Entwicklungskosten und -zeiträumen sowie der etwa 30 jährigen Nutzung von Fahrzeugen im Eisenbahnsektor war und ist es daher wirtschaftlich und betrieblich sinnvoll, die Fahrzeugbeschaffung für die Linie S4 in die Fahrzeugbeschaffung für das Bestandnetz zu integrieren.

Für den vollumfänglichen Betrieb bestimmt dabei das HVZ-Betriebskonzept die Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge. Geplant sind folgende Taktungen:

Abschnitt Altona – Ahrensburg: Bedienung im 10-Minuten-Takt;

Abschnitt Ahrensburg – Bargteheide: Bedienung im 20-Minuten-Takt;

Abschnitt Bargteheide – Bad Oldesloe: Bedienung im 60-Minuten-Takt.

In den HVZ erfolgt zudem teilweise der Einsatz sogenannter Langzüge (3 Fahrzeuge mit insgesamt 9 Wagen), ansonsten ist der Einsatz sogenannter Vollzüge (2 Fahrzeuge mit insgesamt 6 Wagen) vorgesehen.

Zusammen mit der branchenüblichen Betriebsreserve von rd. 10% ergibt sich insgesamt ein Bedarf von 35 Fahrzeugen für den Betrieb der S4.

Die FHH und das Land SH haben vor diesem Hintergrund bereits 2011, mit Beginn der Vorbereitungen der Ausschreibung der „Erbringung der Verkehrsleistung S-Bahn Hamburg“, eine ganzheitliche umfassende Flottenmodernisierung und -ausweitung angestrebt. Im Rahmen des Verkehrsvertrages wurde mit der S-Bahn Hamburg GmbH eine Option vereinbart, wonach unabhängig von der (späteren) Betriebsführung eine Teilmenge von Fahrzeugen bestellt und eingeflottet werden kann. Dieses Vorgehen ist in Drucksache 20/7548 (Kap. 4.3.1) ausführlich beschrieben und begründet. Die diesbezügliche Option war bis 30. Dezember 2018 befristet.

In Folge des tatsächlichen zeitlichen Ablaufs der Planung haben sich die Vertragsparteien mit der 1. Änderungsvereinbarung zunächst darauf geeinigt, alle im Verkehrsvertrag bezüglich der Fahrzeugbestellung enthaltenen Optionsfristen auf ein einheitliches Enddatum zu verlängern (Frist für das Verlangen der Auftraggeber: 30. November 2018). In der zweiten Jahreshälfte 2018 wurde dann eine längere Optionsfrist in inhaltlicher Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein und unter Beteiligung von Niedersachsen bzw. der LNVG (beide sind Vertragspartner im S-Bahn Verkehrsvertrag) ausgearbeitet. Der Abschluss dieser 2. Änderungsvereinbarung er-

folgte fristgerecht im Dezember 2018. Hiervon profitiert auch das Projekt S21, welches ebenso eine längere Planungszeit umfasst und Fahrzeuge über diese Optionsverlängerung abrufen kann.

Mit Fertigstellung der Infrastruktur für die S4-Ost ist auch deren Betrieb zu regeln. Eine verbindliche Festlegung im Hinblick auf die gemeinsam mit SH abzustimmende Beauftragung mit der Leistungserbringung bis 2033 ist noch nicht erfolgt und nicht Bestandteil dieser Drucksache. Für den Zeitraum nach 2033 wird die Neuvergabe der S-Bahn-Verkehrsleistungen (einschließlich der S4-Ost) angestrebt.

Diese beschriebene Vorgehensweise ermöglicht den Ländern eine Synchronisierung von Fahrzeugbeschaffungs- und Infrastrukturfertigstellungstermin. Sie stellt zeitlich und wirtschaftlich die vorzugswürdige Lösung dar und bringt beide Termine in Einklang. Andernfalls wäre zudem eine komplette Neuentwicklung von Fahrzeugen für die S4-Ost notwendig. Dies wäre weder wirtschaftlich günstiger noch in zeitlichen Zusammenhang mit der für 2025 angestrebten Teilinbetriebnahme der S4-Ost bis Hamburg-Rahlstedt zu bringen.

## 5. Bürgerbeteiligung

Bei der Planung der S4 wurde von Anfang an auf größtmögliche Transparenz für die Bürger Wert gelegt, um die Planungen bestmöglich voranzutreiben.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist die DBAG seit 2015 im Rahmen der frühen Bürgerbeteiligung in der Öffentlichkeit in allen drei Planfeststellungsabschnitten (PFA) aktiv geworden. Zwischen 2015 und 2017 lag der Fokus besonders auf Bürgersprechstunden, in deren Rahmen Interessierte persönliche Gespräche mit dem Projektteam führen konnten. Auch Infomärkte für Pendler, Anwohner und interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Anwohnerveranstaltungen in besonders betroffenen Straßenzügen boten viel Raum für konstruktive Gespräche. Anfang 2017 fand die offizielle Auftaktveranstaltung für das darauf folgende öffentlich-rechtliche Beteiligungsverfahren im PFA 1 statt. Auch eine Podiumsdiskussion zum Thema Güterverkehr wurde im Jahr 2017 veranstaltet. Insgesamt kommen in diesen drei Jahren 34 Öffentlichkeitsveranstaltungen bzw. Gesprächsangebote zusammen.

Im Jahr 2018 war das Projektteam erstmals mit dem Großprojekte Infomobil in den Regionen unterwegs, um den Dialog direkt im Zentrum der betroffenen Ortschaften zu suchen. Schwer-

punkte in der Öffentlichkeitsarbeit bildeten zudem der Erörterungstermin für den PFA 1 sowie die Auftaktveranstaltung zum PFA 2. Bei 86 Hausbesuchen konnten die Anwohner explizit auf dem eigenen Grundstück mit den DB-Fachexperten sprechen. Auch auf internationalen und nationalen Messen präsentiert sich die S4 (Ost).

Begleitend zu den zahlreichen Öffentlichkeitsveranstaltungen wird die Projektwebsite: <https://www.s-bahn-4.de/de/regelmäßig> mit aktuellen Informationen bestückt. Visualisierungen der neuen Verkehrsstationen ermöglichen interessierten Bürgerinnen und Bürgern einen Blick in die Zukunft zu werfen.

Auch für das Jahr 2019 sind weitere Bürger-sprechstunden und Termine mit dem Infomobil geplant.

## 6. Kosten, Finanzierung und Auswirkungen auf den Haushalt

### 6.1 Maßnahmenkosten und Finanzierungsbedarf der Gesamtmaßnahme

#### 6.1.1 Infrastruktur

Nach Angaben der DB AG belaufen sich die Gesamtprojektkosten einschließlich Planungskosten und Risiken größer 50 % auf ca. 1.439 Mio. Euro (Preisstand 2018). Mit einer Nominalisierung (Preissteigerung) über die Bauzeit bis Ende 2028 und Berücksichtigung aller Risiken ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von ca. 1.847 Mio. Euro.

Hierbei handelt es sich um eine Kostenberechnung der DB Netz AG, die für diese Maßnahme Bedarfsträger ist und Erfahrungen aus vergleichbaren Maßnahmen hat. 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.

Das Projekt S4 Ost ist im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Bundesprogramm angemeldet und darüber hinaus wegen seiner positiven Effekte für den Fernverkehr im Bedarfs-

plan des Bundes für den Ausbau der Bundes-schienenwege seit 2018 im vordringlichen Bedarf enthalten.

Der Bund stellt auf der Grundlage einer Finanzierungsvereinbarung nominalisierte Bundesschienenwegeausbaugesetz-Mittel (im Folgenden BSchWAG oder Bedarfsplanmittel) i.H.v. 993 Mio. Euro (bei angenommener Nominalisierung von 2 % p.a. bis 2028) zur Verfügung. Die nach dem GVFG nicht zuwendungsfähigen Kosten und die gesamten Planungskosten dieser Maßnahme werden durch die BSchWAG-Mittel finanziert.

Der Bund gewährt Zuwendungen nach dem GVFG. Grundlage sind nominalisierte zuwendungsfähige Kosten nach GVFG i.H.v. 749 Mio. Euro (bei angenommener Nominalisierung von 2 % p.a. bis 2028). In dem vorgenannten Betrag ist ein Ländereigenanteil von insgesamt 318 Mio. Euro enthalten. Sollten künftige Rechtsänderungen höhere Zuwendungen des Bundes begründen, sollen diese zugrunde gelegt werden, der Ländereigenanteil würde entsprechend sinken.

Die bisherigen Zahlungen der Länder bis einschl. 2019 sind eine Vorfinanzierung ihres Anteils an der Gesamtfinanzierung und werden entsprechend angerechnet.

Zur Vereinfachung der verwaltungsseitigen Projektbearbeitung und -kommunikation, erfolgt die Vorfinanzierung der GFVG- und Risiko-Anteile der Länder zunächst durch Hamburg. Gemäß der beabsichtigten Verwaltungsvereinbarung zwischen den beiden Ländern werden die Kosten zwischen den Ländern in einem Verhältnis von 2/3 (Hamburg) zu 1/3 (Schleswig-Holstein) geteilt. Schleswig-Holstein erstattet Hamburg nach Aufforderung seinen Anteil an den von Hamburg geprüften Mittelabrufen der DB Netz AG. Es ist beabsichtigt auch für die Realisierung der Maßnahme Fördermittel bei der EU zu beantragen.

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

Kosten- definition		Kostenbestandteile	Kostenberechnung (Mio. EUR netto*)
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten „Baukosten“	Basiskosten	1.071
		Ansatz für Kosten- varianz **	340
		Preissteigerungen (Prognose bis 2028 nach Baupreisindex)	223
		Baunebenkosten (Planungskosten)	213
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten) ***</b>		<b>1.847</b>
		Nebenkosten****	13
		Grunderwerb*****	entfällt
<b>Gesamtkosten:</b>		<b>1.860</b>	
Besondere Kostenrisiken		entfällt	

\* Die DBAG ist vorsteuerabzugsberechtigt.

\*\* Es sind für Kostenrisiken bzw. zu nicht exakt bestimmbar Positionen in den zugrunde liegende Kostenschätzungen/Kostenberechnungen realistische Annahmen im Rahmen eines Kostenprognose-Workshops im April 2019 getroffen worden. Diese Kosten umfassen Risiken größer und kleiner 50 % Eintrittswahrscheinlichkeit.

\*\*\* In den Gesamtkosten sind die Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen insgesamt enthalten.

\*\*\*\* u.a. Kosten für Aufwendungen des Landesbetriebs Straßen Brücken Gewässer (LSBG).

\*\*\*\*\* Grunderwerb erfolgt durch die DBAG. In Basiskosten enthalten.

Die Basiskosten (1.071 Mio. Euro) beziehen sich auf den Preisstand 2018 und werden über die Bauzeit auf den Preisstand 2028 nominalisiert (+ 223 Mio. Euro).

Nach derzeitigem Stand ergibt sich folgende Kostenteilung (ohne Nebenkosten Hamburg – insbesondere Aufwendungen des LSBG) zwischen den Beteiligten:

<b>Kostenteilung (Mio. Euro)</b>					
	<b>Bund</b>	<b>FHH</b>	<b>SH</b>	<b>DB AG</b>	<b>Summe</b>
<b>Bedarfsplan</b>	993	0	0	0	993
<b>GVFG</b>	431	212	106	0	749
<b>Risiken</b>	49	24	12	20	105
<b>Summe</b>	1.473	236	118	20	1.847

Den hamburgischen Anteil (bis zu rd. 83 Mio. Euro) der Zahlungen der Länder für die Planungskosten der Maßnahme von insgesamt bis zu 124 Mio. Euro, die vor Abschluss der Vereinbarungen mit dem Bund fällig wurden bzw. werden, finanziert Hamburg aus Regionalisierungsmitteln bzw. zu kleinen Anteilen aus EU-Fördermitteln.

Die DBAG wird einen Antrag auf Zuwendung zur Realisierung der Maßnahme stellen. Die Finanzierungszusage gegenüber der DBAG wird erst erteilt, wenn die Bürgerschaft dieser Drucksache zugestimmt hat.

Die Sicherung der Finanzierung der Maßnahme durch die Freie und Hansestadt Hamburg ist Voraussetzung für die Beantragung von GVFG-Mitteln.

Die Finanzierungsentscheidung des Bundes kann auf dieser Grundlage gegebenenfalls Anfang der 2020er-Jahre erwartet werden. Der Förderbeitrag des Bundes wird den Hamburger

Haushalt entlasten. Die Höchstförderung des Bundes in dem Programm beträgt 60% der förderfähigen Kosten. Der Anteil der durch den Bund maximal förderfähigen Kosten kann zur Zeit noch nicht benannt werden, da die Höhe der tatsächlich bewilligten GVFG-Mittel vom Bund in Abhängigkeit der Mittelverfügbarkeit im Bundeshaushalt sowie auf der Basis einer Verteilung der vorhandenen Mittel auf die Länder bestimmt werden. Ein Rechtsanspruch Hamburgs auf eine bestimmte Höhe der Förderung besteht nicht.

Nach Einschätzung Hamburgs ist die Eintrittswahrscheinlichkeit der vorgenannten Risiken auf Grund der zwischen den Beteiligten getroffenen Vereinbarungen, die in einer gemeinsamen Rahmenvereinbarung münden, als sehr gering einzuschätzen. Zudem ist seitens des Bundes eine schrittweise deutliche Aufstockung der GVFG-Mittel vorgesehen, was die Wahrscheinlichkeit der Mittelverfügbarkeit im Bundeshaushalt weiter erhöht.

**Risikoverteilung:**

Darüber hinausgehende Preissteigerungen und sonstige Risiken werden wie folgt geregelt:

- a) Die Kosten von Änderungen des Projektumfangs auf Veranlassung eines Beteiligten trägt der jeweilige Veranlasser vollständig.
- b) Von Gesetzesänderungen veranlasste Mehraufwendungen trägt
  - bei Bundesgesetzen der Bund
  - bei Landesgesetzen und Kommunalatzungen das jeweilige Land.
- c) Sonstige von keinem Beteiligten durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursachte Kostensteigerungen soll die DB Netz AG diese bis zu einem Betrag von 20.000.000 Euro finanzieren. Darüber hinausgehende Kosten sollen bis zu einem Betrag von 85.000.000 Euro durch den Bund und die Länder im Verhältnis 59,7% zu 40,3% getragen werden.

**Verträge**

Für den Finanzierungsanteil aus dem GVFG-Bundesprogramm ist ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zwischen den Ländern und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) abzuschließen. Dieser sichert neben der Komplementärfinanzierung der Länder (ca. 40% der Baukosten) insbesondere die Finanzierung der Risiken ab.

Für den Anteil aus dem Bedarfsplan des Bundes schließt der Bund einen Finanzierungsvertrag mit den EIU, der gegebenenfalls auch Eigenleistungen der EIU berücksichtigt.

Übergeordnet über beide Verträge wird eine trilaterale Vereinbarung (Absichtserklärung) zwischen Bund, den Ländern und den EIU geschlossen. In dieser werden Regelungen zum vorgenannten Finanzierungsmodell (ohne Werte zu hinterlegen) getroffen.

**6.1.2 Fahrzeugbeschaffung und Betrieb**

Zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von S-Bahn-Fahrzeugen nach Fertigstellung der Infrastruktur für die S4-Ost im Abschnitt Hamburg Hasselbrook – Ahrensburg Gartenholz für den geplanten Betrieb der Gesamtlinie S4 zwischen Altona und Bad Oldesloe wurde in den Verkehrsvertrag zwischen der FHH und der S-Bahn Hamburg GmbH eine Option für die Bestellung einer ausreichenden Anzahl von S-Bahn-Triebzügen aufgenommen. Diese Option wird ausgelöst, wenn die Errichtung der Infrastruktur zwischen DB Netz AG und den Ländern Hamburg und Schleswig-Hol-

stein vertraglich vereinbart ist. Die Kosten dieser Option betragen

- im Falle der Nichtausübung:
  - 10 Mio. Euro „Vorhaltekosten Vertragsbedingungen“.

Diese würden wirksam, wenn keinerlei Option bis 31. Mai 2021 gezogen werden würde (vgl. §2 Absatz 2 der 2. Änderungsvereinbarung). Dieser Betrag ist innerhalb von 14 Tagen nach dem 31. Mai 2021 fällig.

- im Falle der Ausübung:
  - 20 Mio. Euro „Produktionsunterbrechung“.

Diese würden ab Bestellung einer ersten Tranche von mindestens 19 Fahrzeugen anfallen und entsprechend der Bestellverlängerung bis zum 31. Mai 2021 fällig werden. (Betrag ist innerhalb von 14 Tagen nach der ersten Bestellung fällig).

350.000 Euro „Mehrpreiskosten“ je Fahrzeug

Diese würden ab Auslieferungsdatum mit jedem Fahrzeug fällig und könnten damit theoretisch bei sofortigen Bestellung und Produktion in 2020 wirksam werden. Der Betrag ist innerhalb 14 Tage nach Information über Auslieferung eines jeweiligen Fahrzeugs fällig.

Der Betrieb der Linie S4 im Abschnitt Altona – Hbf – Rahlstedt – Bad Oldesloe umfasst nach derzeitiger Betriebsplanung ein Leistungsvolumen von 1,9 Mio. Zugkilometern (entsprechend 3,4 Mio. Fahrzeugkilometern). Davon entfallen jeweils 65,84% auf das Territorium der Freien und Hansestadt Hamburg und 34,16% auf das Landesgebiet Schleswig-Holsteins.

Die Betriebskosten der S4-Ost sind abhängig von den Bedingungen des zum Zeitpunkt ihrer Betriebsaufnahme (Betriebsstufen „Teilbetrieb Hamburg-Altona – Rahlstedt“ und „Vollbetrieb Hamburg-Altona – Bad Oldesloe“) geltenden Verkehrsvertrages sowie den sonstigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (Fahrgelderlösentwicklung). Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des Verkehrsvertrages.

**6.2 Auswirkungen auf den Haushalt der FHH****6.2.1 Infrastruktur**

Im Einzelplan 7, Aufgabenbereich 269 „Verkehr und Straßenwesen“ ist eine Einzelinvestition „Bau der S-Bahn-Linie S 4 Ost“ einzurichten.

Es ist auf der Basis des Verwaltungsabkommens beabsichtigt, dass das Zuwendungsverfahren vollständig durch Hamburg nach den Regelwerken der Landeshaushaltsordnung und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften Hamburgs

durchgeführt wird. Dies umfasst auch die Zahlungen der Länder an die DB bei Mittelabrufen aus dem Realisierungs- und Finanzierungsvertrag, d.h. Hamburg zahlt an die DB sowohl den Hamburgischen wie den Schleswig-Holsteinischen Anteil aus. Schleswig-Holstein soll Hamburg jeweils kurzfristig diese Zahlungen erstatten. Daher werden die Auszahlungsermächtigungen den gesamten Länderanteil an der Maßnahme umfassen, ihnen stehen geplante Einzahlungen in Höhe des Länderanteils Schleswig-Holstein gegenüber.

Um den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für die Maßnahme zwischen der DB AG, dem Land Schleswig-Holstein und der FHH im Jahr 2020 abschließen zu können, wird mit dieser Drucksache eine investive Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 785 Mio. Euro für das Haushaltsjahr 2020 eingeworben. Die Höhe der Verpflichtungsermächtigungen ergibt sich aus der beabsichtigten Vertrags- bzw. Finanzierungsstruktur und wird daher mit einem deutlich höheren Betrag als der erwartete Finanzierungsanteil Hamburgs an der Gesamtmaßnahme eingeworben.

Die investive Verpflichtungsermächtigung deckt den Finanzierungsanteil ab, der aus Mitteln des GVFG-Programms finanziert werden soll (749 Mio. Euro) sowie den durch die Länder zu übernehmenden Risikoanteil (36 Mio. Euro). Auch wenn es eine grundsätzliche Einigung zwischen Ländern, Bund und DB zur Finanzierungsaufteilung gibt, muss die DB AG den formalen Antrag für die GVFG-Mittel stellen. Hierfür ist – wie bei allen kommunalen Vorhaben – die Sicherung der Gesamtfinanzierung Voraussetzung für die Antragsstellung und die endgültige Programmaufnahme in das GVFG-Bundesprogramm. Des Weiteren möchte die DB AG eine Risikoübernahme durch die Länder für Finanzierungsanteile, die gegebenenfalls vom Bund im Rahmen des GVFG nicht anteilig finanziert werden. Sofern vor der

endgültigen Aufnahme in das GVFG-Programm bereits erste Mittelabrufe aus dem GVFG-Bundesprogramm erfolgen müssten, erwartet die DB AG, dass die Länder diese vorfinanzieren. Nach endgültiger Aufnahme in das GVFG-Programm als DB-Maßnahme fließen die Zahlungsströme für den GVFG-Bundesanteil direkt vom Bund zur DB AG. Da der Finanzierungsanteil aus dem Bedarfsplan direkt zwischen DB AG und Bund geregelt wird, ist er bei der Bemessung der Verpflichtungsermächtigung nicht berücksichtigt.

Es ist vorgesehen, dass die Mittel des Bundes aus dem Bedarfsplan im Wesentlichen in den Jahren 2020 bis 2023 sowie zum Ende der Projektlaufzeit in den Jahren 2027 bis 2033 (Restarbeiten und Abrechnung) genutzt werden. Dementsprechend fallen die Kosten aus dem GVFG und der Risikoübernahme schwerpunktmäßig in den Jahren 2024 bis 2028 an. Im Jahr 2021 werden nach derzeitigem Planungsstand des Bundes die Bedarfsplanmittel jedoch nicht ausreichen, um die Mittelbedarfe der Maßnahme vollständig zu decken. Daher ist vorgesehen, dass die Differenz aus GVFG-Mitteln getragen wird. Für den Fall, dass die formale GVFG-Genehmigung bis zum Jahr 2021 noch nicht vorliegt, müsste Hamburg neben dem Länderanteil zwischenzeitlich auch den Bundesanteil tragen. Diese Vorfinanzierung des Bundesanteils wird auf den Länderanteil später angerechnet werden. Die erforderlichen Auszahlungsermächtigungen werden von der BWVI im Rahmen der Veranschlagung zukünftiger Haushalte als zusätzliche Ermächtigungen eingeworben. Die korrespondierenden Einzahlungen für den Anteil Schleswig-Holsteins werden entsprechend geplant.

Auf der Basis der derzeitigen Absprachen zwischen Bund und Ländern verteilt sich der jährliche Mittelabfluss des mit dieser Drucksache dargestellten Investitionsvolumens in Höhe von 785 Mio. Euro wie folgt:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0	0	60	0	0	140	170	190	200
2028	2029	2030	2031	2032	2033	Gesamt		
25	0	0	0	0	0	785		

Im Regelfall reduziert sich der oben dargestellte jährliche Mittelabfluss um den GVFG-Anteil des Bundes. Dem geplanten Hamburger Mittelabfluss stehen zudem die korrespondierenden Einzahlungen Schleswig-Holsteins gegenüber.

Für die im Jahr 2020 bereits durch die Länder gegebenenfalls zu leistende Zahlungen stehen auf Hamburger Seite bereits für Zuwendungsverträge mit der DB AG gebundene Regionalisierungsmittel zur Verfügung.

Es werden auf Hamburger Seite Nebenkosten in Höhe von bis zu 13 Mio. Euro während der Bauzeit anfallen. Im Wesentlichen werden diese für Beauftragungen des LSBG durch die BWVI, die im Zusammenhang mit dem Bau der S4 Ost stehen, verursacht (u.a. Betreuungsaufwand für Straßen- und Brückenbau; Anpassungen Lichtsignalanlagen und Öffentliche Beleuchtung; gegebenenfalls flankierende Maßnahmen Hamburgs). Diese Kosten werden aus konsumtiven Ansätzen der BWVI in der Produktgruppe 269.02 „Infrastruktur“ getragen.

Das Nutzungsrecht aus dem Zuwendungsvertrag mit der DB AG ist als immaterieller Vermögensgegenstand zu aktivieren. Nach Fertigstellung der Maßnahme sind Ermächtigungen für Kosten aus Abschreibungen im Einzelplan 7, Produktgruppe 269.02 „Infrastruktur“ zu veranschlagen, diese mindern über die Ergebnisrechnung das Eigenkapital der FHH. Zufließende Kostenanteile Dritter, wie Schleswig-Holsteins sind zu passivieren und über die Nutzungsdauer des geförderten Vermögensgegenstandes ertragswirksam aufzulösen. Die jährlichen Erträge erhöhen über die Ergebnisrechnung das Eigenkapital der FHH.

Die anfallenden Aufwendungen (im Wesentlichen für die Beauftragung des LSBG) mindern über die Ergebnisrechnung das Eigenkapital der FHH im Jahr der Entstehung.

#### 6.2.2 Fahrzeuge:

Die Kosten für die Option für die Fahrzeugbeschaffungen sowie die Finanzierung des Betriebes im Rahmen der Verkehrsverträge werden aus Mitteln gem. § 5 Regionalisierungsgesetz getragen.

### 7. Wirtschaftlichkeit

Bei der S4 Ost handelt es sich um ein Mischprojekt, das sowohl Nutzen für den Fern- (Entlastung des Hauptbahnhofs), für den Güter- (mehr Kapazitäten auf der Strecke) und für den Nahverkehr (mehr und besserer Nahverkehr) erzeugt. Für sogenannte „Mischprojekte“ gibt es derzeit keine verbindliche Finanzierungssystematik.

Güter- und Fernverkehrsanteil sind grundsätzlich vom Bund zu finanzieren. Den Anteil an den Nahverkehrsinvestitionen müssen die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein leisten.

Das Projekt S4 Ost ist im GVFG-Bundesprogramm angemeldet und im Bedarfsplan des Bundes für den Ausbau der Bundesschienenwege enthalten.

#### 1. Reiner Bundesfinanzierungsanteil

Die Untersuchung des Eisenbahnknotens Hamburg im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans durch das Bundesverkehrsministerium hat ergeben, dass die S4 Ost einen Beitrag zur Steigerung des Eisenbahnknotens Hamburg leistet. Damit kann sie teilweise durch Mittel des Bundes im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert werden.

#### 2. Nahverkehrsfinanzierungsanteil

Für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs erfolgt eine Finanzierung mit Hilfe von Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Länderanteil größer gleich 40 %, der Bund gibt einen Zuschuss zu den förderfähigen Kosten in Höhe von bis zu 60 %).

Im Ergebnis der Abstimmungen mit dem Bund wurde mit o.g. Bewertungen und Zuordnungen die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der neuen S-Bahnlinie S4 Ost durch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen des Bundes auf der Grundlage der Standardisierten Bewertung und der Knotenuntersuchung nachgewiesen.

### 8. Realisierung und weiteres Vorgehen

Über die Planungs- und Sachstände informierte der Senat die Bürgerschaft zuletzt mit den Drucksachen 20/10332 vom 17. Dezember 2013 und 21/2174 vom 10. November 2015 sowie im Verkehrsausschuss am 19. Juni 2019.

Zurzeit wird von der Deutschen Bahn AG (DBAG) die Entwurfs- und Genehmigungsplanung gemäß Leistungsphase 3, 4 und 6 der HOAI durchgeführt.

Die Planung der S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe schreitet zügig voran. Mit dem Planfeststellungsbeschluss für den 1. Bauabschnitt wird für das laufende Jahr 2019 gerechnet. Die Planfeststellungsunterlagen für den PFA 2 und 3 wurden im Herbst 2017 beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den PFA 2 wird nach derzeitigem Kenntnisstand für Ende 2019 avisiert.

Im Zusammenhang mit dem bisherigen Regionalbahn- und Busbahnhof Rahlstedt besteht erheblicher Koordinierungsbedarf für die Planungen der unterschiedlichen Verkehrsträger von Bahn- und Busverkehr. Angestrebt wird die Vergabe einer gemeinsamen, qualifizierten Planung durch die zuständigen Verkehrsträger (u.a. Deutsche Bahn AG und Hamburger Hochbahn AG), möglichst im Rahmen eines interdisziplinären Wettbewerbs. Die beteiligten Fachbehörden sowie das Bezirksamt Wandsbek werden einbezogen.

Terminplan: (nach derzeitigem Planungsstand, vorbehaltlich der Erlangung des Baurechts und der Sicherstellung der Finanzierung):

- 2020 Baubeginn,
- 2025 Teilinbetriebnahme bis Rahlstedt,
- 2027/2028 Gesamteinbetriebnahme.

## 9. **Petition**

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. die Ausführungen dieser Drucksache zur Kenntnis nehmen,
2. den Neubau der S-Bahn-Linie S4 Ost beschließen und den in dieser Drucksache dargestellten finanziellen Auswirkungen zustimmen,
3. der Nachbewilligung zum Haushaltsplan 2019/2020 nach § 35 gemäß Zahlenprotokoll in der Anlage 1 zustimmen,
4. die Verlängerung der Bestelloption von 35 Fahrzeugen der BR 490 im Zuge der 2. Änderungsvereinbarung zum S-Bahnverkehrsvertrag bis 31. Mai 2021 sowie der daraus absehbaren Finanzierung aus Mitteln gem. § 5 Regionalisierungsgesetz zur Kenntnis zu nehmen.

**Änderungen von Ansätzen im Haushaltsplan 2019/2020**

**Einzelplan 7.0**

**Investitionen des Aufgabenbereichs 269 Verkehr und Straßenwesen**

	2019		2020		
	Fortg. Plan bisher Tsd. EUR	Veränderungs- wert Tsd. EUR	Fortg. Plan neu Tsd. EUR	Veränderungs- wert Tsd. EUR	Fortg. Plan neu Tsd. EUR
<b>Einzelinvestitionen</b>					
<b>Bau der S-Bahn-Linie S4 Ost</b>					
Verpflichtungsermächtigungen	0	0	0	0	785.000
			Investition wird neu eingerichtet		
			0	0	785.000