

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

**Minister**

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

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 19/491

10. Januar 2018

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anliegenden Sachstandsbericht über das Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der AKN-  
Strecke A1 Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen für S-Bahn-Verkehr S 21“  
erhalten Sie zu Ihrer Kenntnis.

Ich würde mich freuen, Ihnen in einer der nächsten Ausschusssitzungen diesen  
Sachstandsbericht zu präsentieren und stehe dem Ausschuss für eine Diskussion gern  
zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Bernd Buchholz

Anlage - 1 -

## **Sachstandsbericht über das Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der AKN-Strecke A1 Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen für S-Bahn-Verkehr S 21“**

### **Ziele der Maßnahme:**

- Direkte (umsteigefreie) Verbindung zum Hamburger Hauptbahnhof und weiteren Zielen der Innenstadt entlang der Verbindungsbahn (z.B. Sternschanze und Dammtor)
- Einsatz von modernen, barrierefreien Fahrzeugen
- Elektrifizierung der Strecke für ein nachhaltiges Verkehrsangebot
- Verringerung der Fahrzeit um bis zu 5 Minuten je Fahrt
- Schaffung einer attraktiven Alternative für Berufspendler

### **Infrastrukturumfang der Maßnahme und Projektstand:**

Der Ausbau und die Herrichtung der AKN-Strecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen für S-Bahn-Verkehr erfolgt auf rund 30 Kilometer Länge. Dafür werden eine 15 kV/16,7 Hz Oberleitungsanlage errichtet und Bahnsteige auf 96 cm aufgehöhht und auf 138 m verlängert. Die Ausfädelung aus/ins Bestandsnetz der S-Bahn in Hamburg-Eidelstedt wird zweigleisig ausgebaut, ebenso wie der eingleisige Abschnitt von Quickborn bis Tanneneck. Der Betrieb der Strecke wird durch die S-Bahn Hamburg erfolgen.

Das Planfeststellungsverfahren umfasst 2 Planfeststellungsabschnitte: Jeweils einen auf Hamburger und Schleswig-Holsteiner Gebiet. Beide Verfahren wurden in diesem Jahr begonnen und sind noch nicht abgeschlossen. Beim Rechtsamt der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) sind 127 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TöB), und 49 private Einwendungen eingegangen. Die Anhörungstermine haben stattgefunden. Es steht ein Planfeststellungsbeschluss zum Ende 2017 in Aussicht. In Schleswig-Holstein liegen derzeit 229 private Einwendungen und 42 öffentliche Stellungnahmen vor. Die Anhörungstermine mit den Trägern öffentlicher Belange haben stattgefunden. Die Einwendungen in Schleswig-Holstein betreffen insbesondere die Eingriffe in private Grundstücke und sind daher besonders sorgsam (auch in Einzelterminen) zu erörtern. Diese sind für den Zeitraum Ende November 2017 bis Ende Januar 2018 vorgesehen. Wann mit einem Planfeststellungsbeschluss gerechnet werden kann, ist daher noch ungewiss.

Der Zeitplan geht von einem idealtypischen Verlauf aller erforderlichen Verfahrensschritte aus. Um diesen einhalten zu können, sind schon jetzt erste Vorbereitungen für die Ausschreibung erforderlich. So müssen zum Beispiel die Ausschreibungen für die Ausführungsplanungen vorbereitet und die Gutachten für den erforderlichen Grunderwerb erstellt werden. Die Bauphase soll dann Ende 2018 beginnen, die Fertigstellung und Inbetriebnahme wird für 2021 angestrebt.

### **Kostenumfang:**

Die AKN hat erforderliche Planungen und Kostenunterlagen vorgelegt und bei den Ländern einen Antrag auf Förderung gestellt. Dieser Antrag wurde vom Gutachterbüro ConTrack Consulting-Gesellschaft für Schienenbahnen mbh geprüft. Die Kosten für die weiteren Planungen und Realisierungsschritte ab Leistungsphase (LPh.) 5 der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) belaufen sich auf rd. 112,0 Mio. € Der aktuelle Kostenstand berücksichtigt nun auch die in der Hamburger Drucksache 20/6208 „Kostenstabiles Bauen – Fortentwicklung des öffentlichen Bauwesens“ vorgesehene Varianz und die Vorgaben zur Veranschlagung von Preissteigerungen. Vorläufige Gesamtkosten gemäß „Kostenstabiles Bauen“/Haushaltsunterlage Bau (HU Bau) (Drs. 20/6208 des Hamburger Senats), Preisstand 2016, in Mio. €

	1	2	3	4	5	6
	Kostenschätzung ohne Grunderwerb	Varianz +/- 10%	Preissteigerung 1% p.a. 2016 - 2021	Bau-Neben- und Planungskosten	Grunderwerb	Gesamtkosten
2016	83,988	8,399	4,619	14,890	3,840	115,736

Bislang war immer ein Gesamtbetrag von rd. 90,0 Mio. € für Bauleistung und Planung kommuniziert worden. Diese Zahl beruhte jedoch auf dem Kostenstand 2013 und enthielt nicht die in der o.g. Drucksache vorgesehene Varianz oder die Preissteigerung von 1% p.a. Somit haben sich die von der AKN ermittelten Kosten in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gegenüber der Vorplanung geringfügig erhöht. Dies ist vor allem auf einen erhöhten Aufwand im Bereich Lärmschutz gegenüber der Vorplanung zurückzuführen.

Die Planungskosten für die Leistungsphasen 1 bis 4 nach HOAI (Vorplanungen und Entwurfs- und Genehmigungsplanung) werden von SH zu 75% und von der FHH zu 25% getragen und der Vorhabenträgerin jeweils gesondert per Zuwendungsbescheid zur Verfügung gestellt.

Derzeit laufen die Verhandlungen mit der FHH über die Aufteilung der Infrastruktur- und Betriebskosten. Ein besonderer Punkt in diesen Verhandlungen sind die Kosten für die Verstärkerfahrten.

Durch den Betrieb der S 21, die ab Eidelstedt in der Hauptverkehrszeit Richtung Kaltenkirchen verschwenkt, wird, ist die Haltestelle Elbgaustraße in Hamburg quasi abgehängt. Zur Bedienung dieses wichtigen Umsteigepunktes in den Bus sind Verstärkerfahrten von der Elbgaustraße zum Hauptbahnhof erforderlich.

### **Finanzierung/Förderfähigkeit aus dem Bundes-GVFG/Standardisierte Bewertung:**

Aus dem GVFG-Bundesprogramm kann in diesem Fall eine Förderung von bis zu 60% für die förderfähigen Infrastrukturkosten beantragt werden. Zu den förderfähigen Kosten zählen jedoch nicht die Planungskosten, demnach **könnte theoretisch** eine Finanzierung wie folgt aussehen:

Gesamtkosten	115,736 Mio. €
davon voraussl. förderfähig (Spalte 1+5)	87,828 Mio. €
60 % Bundes-GVFG	52,697
40% Länderanteile	35,131
Zuzüglich Spalten 2 -4	27,908
Länder gesamt	63,039

Eine sog. Standardisierte Bewertung ist die Voraussetzung für eine GVFG-Förderung des Bundes. Ein Nutzen-Kosten-Quotient wird nach einem standardisierten Verfahren ermittelt. Um die Förderfähigkeit zu erreichen, muss dieser über 1 liegen. Gegenwärtig wird die Standardisierte Bewertung aktualisiert, das Ergebnis wird im Februar 2018 erwartet.

Weitere Voraussetzungen für den Antrag auf Bundes-GVFG-Mittel ist eine Darstellung der Finanzierung durch die Länder, eine Prüfung des Förderantrags durch einen Gutachter (liegt vor) und mindestens eine qualifiziert geprüfte Kostenunterlage nach Abschluss der Erörterungstermine durch die AKN.

Das Projekt ist derzeit in der Kategorie C – „bedingte Förderaufnahme“ im GVFG-Programm des Bundes eingestuft

Zur Abwicklung der Finanzierung soll eine Verwaltungsvereinbarung mit der FHH über die Kostenteilung zwischen den Ländern abgeschlossen werden. Auf Grundlage der Verwaltungsvereinbarung wird Schleswig-Holstein federführend in enger Abstimmung mit der FHH das Zuwendungsverfahren (Zuwendungsvertrag mit der AKN, GVFG-Antrag beim Bund) durchführen. Mit dem Zuwendungsvertrag soll die Finanzierung der gesamten Maßnahme und damit die Realisierung bis zur Inbetriebnahme beschlossen werden.

### **Risiken:**

Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen, es können sich daraus noch Änderungen an den Planungen und damit an den Kosten ergeben.

Im Abschnitt Ellerau – Tanneneck sind zum Teil erhebliche Eingriffe in etwa 30 betroffene private Grundstücke erforderlich. Die Anwohner sind in einer Bürgerinitiative „BI Bahnstraße“ organisiert. Die verkehrliche Situation in der Bahnstraße in Ellerau ist sehr angespannt, da viele Pkw diese als Umfahrung der oft staubelasteten A7 ab Quickborn nutzen. Nach den Untersuchungen der Maßnahmeträgerin hat der 2-gleisige Ausbau des Bahnübergangs hier jedoch keine weiteren belastenden Auswir-

kungen auf die Situation – im Gegenteil: Durch eine Verkürzung der Schrankenschließzeiten trägt die Maßnahme geringfügig zur Verbesserung bei.

Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss können aber nicht ausgeschlossen werden.

Der Bund ist seit 2013 in das Projekt eingebunden, doch es steht noch nicht fest, in welcher Höhe die Kosten als förderfähig anerkannt werden. Auch wenn die Fördermittel zur Verfügung gestellt werden können, entscheidet sich erst mit der Bewilligung durch den Bund.

Im Fall der Nicht-Realisierung der Baumaßnahme sind die von den Ländern eingesetzten Planungsmittel verloren.

### **Nächste Schritte aufgrund schwieriger Bedingungen in der Terminkette:**

Die vorgesehene Terminalschiene für die Realisierung der S 21 birgt einige Schwierigkeiten.

Für die Realisierung des Projektes sind Beschlüsse von Kabinett sowie Wirtschafts- und Finanzausschuss in Schleswig-Holstein erforderlich. Noch fehlen einige Grundlagen für diese Entscheidungen, nämlich die Standardisierte Bewertung, eine Verständigung mit der FHH über die endgültige Kostenteilung für das Projekt und eine qualifizierte Einschätzung der Auswirkungen der Erörterungstermine auf Planung und Kosten. All diese Grundlagen sollen im ersten Quartal 2018 vorliegen. Damit wird eine Beschlussfassung ermöglicht, die dann dringend erforderlich ist, um die ersten Realisierungsschritte für eine Inbetriebnahme in 2021 vorzubereiten. Dazu gehören die Durchführung der Ausführungsplanung sowie die Vorbereitung der Vergabe der Bauleistungen und der Grunderwerb.

In Hamburg gibt es diese Probleme nicht, da man sich dort die Realisierung des Projektes S 21 aus Regionalisierungsmitteln im Rahmen einer Unterrichtung des Senats/der Bürgerschaft zum Haushaltsvollzug hat freigeben lassen.