

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde

#### 1. Anlass und Ziel

In einer wachsenden und lebenswerten Stadt muss gewährleistet sein, dass sich alle Hamburgerinnen und Hamburger gut und schnell durch die Stadt bewegen können. Neue Haltestellen für U- und S-Bahnen dienen dem stadtentwicklungspolitischen Ziel, neue Wohngebiete zu erschließen und das Schnellbahnsystem so auszubauen, dass es auf Jahrzehnte die Stadt noch attraktiver macht.

Mit Drucksache 20/13739 hat der Senat die Bürgerschaft darüber informiert, dass der Neubau einer zusätzlichen Haltestelle „Oldenfelde“ an der Linie U1 als eine U-Bahn-Ausbauoption geprüft wird. Des Weiteren informierte der Senat die Bürgerschaft mit Drucksache 21/1736 über den Sachstand der Planungen zur langfristigen Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes. Die Mitteilung enthält als eine Teilmaßnahme den Neubau der Haltestelle Oldenfelde.

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) hat als für das U-Bahn-Netz zuständiges städtisches Verkehrsunternehmen die erforderlichen Planungen für den Neubau der U-Bahn-Haltestelle erstellt; eine detaillierte Kostenunterlage ist Grundlage dieser Drucksache und wurde der zuständigen Behörde vorgelegt. Der Antrag auf Planfeststellung wurde im Oktober des Jahres 2016 bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde eingereicht.

Mit dieser Vorlage soll die Bürgerschaft über den aktuellen Planungsstand der neu vorgesehenen

ÖPNV-Infrastruktur – U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde – sowie über die weiteren Schritte zu deren Umsetzung informiert werden.

#### 2. Ausgangslage und Bedarf

Die neue U-Bahn-Station Oldenfelde erschließt einen Bereich im Schnellbahnnetz, der zumindest westlich der Trasse durch eine hohe Wohndichte gekennzeichnet und gegenwärtig noch überwiegend mit Bussen erschlossen ist. Darüber hinaus können im Umfeld der neuen Haltestelle weitere Wohnbauflächen, z. B. am Heuorts Land, erschlossen und gegebenenfalls Nachverdichtungspotenziale gewonnen werden. Hierzu hat das Bezirksamt Wandsbek ein Gutachten beauftragt, das sich u. a. mit möglichen Nachverdichtungspotenzialen im Umfeld der Straßen Roter Hahn bzw. der nördlichen Bekassinenau befasst. Durch eine ergänzend zur Haltestelle geplante, attraktive Bike & Ride-Anlage wird das Einzugsgebiet der Haltestelle zusätzlich erweitert.

Mit dem Bau einer neuen Haltestelle Oldenfelde auf dem östlichen Ast der Linie U1 wird der Abstand zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne in etwa halbiert und eine beträchtliche Zahl der Wohnstandorte von Bürgerinnen und Bürgern an das Schnellbahnnetz angeschlossen werden. Der Einzugsbereich der neuen Haltestelle umfasst ca. 4.500 Einwohnerinnen und Einwohner, deren Fahrzeiten in die Hamburger Innenstadt mit dem ÖPNV durch die Station gegenüber der heutigen Situation (Busanbindung mit Umstieg zum U-

Bahn-Netz) um 15-20 Minuten verkürzt werden können. Die Reisezeit auf dem Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Volksdorf wird sich durch den Bau der Station nur um etwa 1 Minute je Richtung verlängern.

Zudem wird im Zuge des Baus der Haltestelle die bislang trennende Wirkung des Bahndamms in diesem Bereich aufgehoben und eine neue attraktive Wegeverbindung geschaffen.

### 3. Geplante Maßnahmen der HOCHBAHN

Auf der Linie U1 soll etwa mittig zwischen den vorhandenen Haltestellen Berne und Farmsen zwischen Streckenkilometer 7,9 und Streckenkilometer 8,3 eine neue Haltestelle errichtet werden. Die Gleise verlaufen in diesem Abschnitt oberirdisch in Dammlage, dementsprechend ist auch die Haltestelle als oberirdische Anlage geplant. Sie wird durch eine Unterführung im Bahndamm erschlossen.

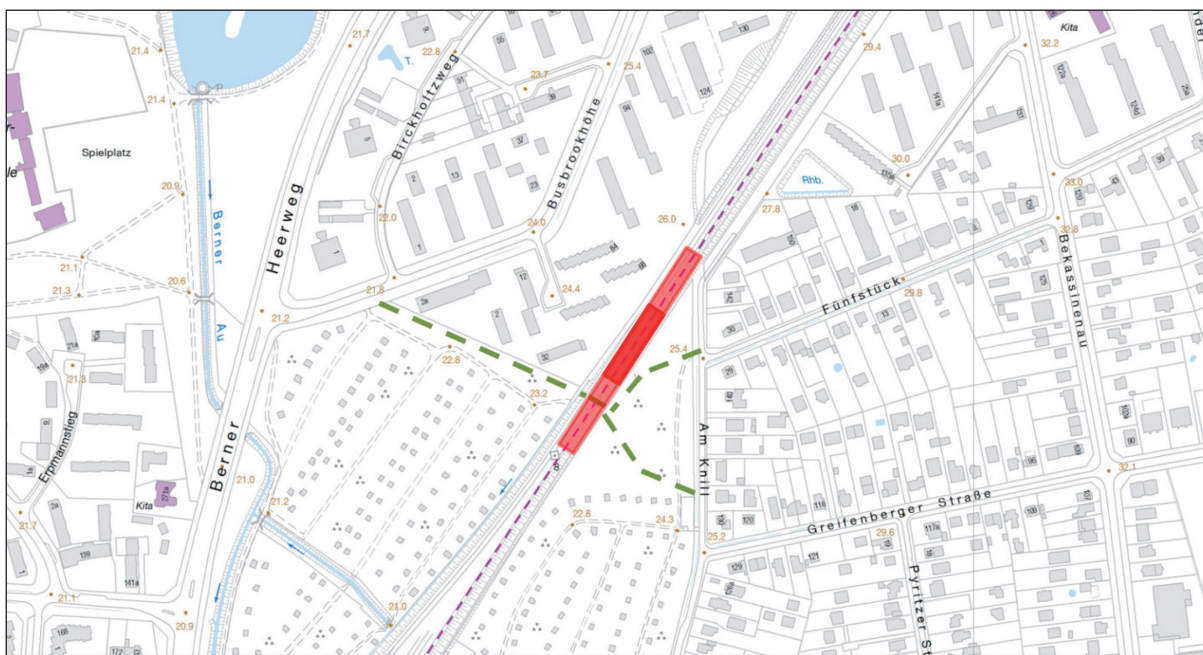


Abb. 1: Lage der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde und deren Zuwegungen im Stadtraum

Es sollen Zugänge von beiden Seiten des Bahndamms angelegt werden. Die westliche Zuwegung führt von der Straße Busbrookhöhe durch eine öffentliche Grünfläche nördlich der Kleingartenanlage „Am Knill“ und südlich der SAGA-Liegenschaft Busbrookhöhe zur Haltestelle. Die östlichen Zuwegungen werden in einer vorhandenen öffentlichen Grünanlage hergestellt und verbinden die Haltestelle mit der Straße Am Knill. Die Zuwegungen sollen gestalterisch in die öffentlichen Grünflächen integriert werden und dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein.

Die Unterführung unter den Gleisanlagen ist als durchgängig nutzbare Wegebeziehung angelegt. Die Haltestelle wird am Treppenfuß mittels eines Rollgitters während der betriebsfreien Zeiten verschlossen. Die Unterführung ist dadurch unabhängig von den Betriebszeiten der U-Bahn nutzbar.

Die Bahnsteigebene ist über eine Festtreppe, eine Fahrtreppe und einen behindertengerechten Aufzug mit der Unterführung verbunden. Die Haltestelle wird nach den Grundsätzen der Barrierefreiheit gemäß den Standards des HVV für den ÖPNV

geplant. Auf der Bahnsteigebene befindet sich die Schalterhalle. In der Schalterhalle sind die Fahrausweisautomaten, Informationsvitrinen und Fahrpreisinformationen angeordnet. Der fahrkartenpflichtige Bereich beginnt am Schalterhallenende, hinter den Fahrausweisautomaten. Der Bereich der Fahrausweisautomaten ist videoüberwacht.

Die Bestandsgleise verlaufen auf einem aufgeschütteten Damm. In diesem Bereich befindet sich neben den beiden Gleisen der U1 ein Versuchsgleis, auf welchem Fahrzeugversuche wie Bremsentests u.ä. erfolgen. Der Bahnsteig soll zwischen den beiden Betriebsgleisen angeordnet und als Mittelbahnsteig ausgebildet werden.

Um einen Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 125 m zu ermöglichen, soll das in Richtung stadtauswärts verlaufende Gleis verschoben werden. Das stadteinwärts verlaufende Gleis sowie das in dem Bereich vorhandene Versuchsgleis bleiben unverändert bestehen. Der Damm muss verbreitert und die Bahndamentwässerung angepasst werden. Der Bahnsteig wird auf einer Länge von 85 m überdacht.

Die Planung berücksichtigt die Möglichkeit des nachträglichen Baus eines zweiten Zugangs zur Haltestelle im nördlichen Bahnsteigbereich ohne wesentliche Eingriffe in das Bauwerk. Auf Grund der Ergebnisse der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung wird ein zweiter Zugang zunächst nicht realisiert.

#### Bus & U-Bahn

Da auf Grund der Haltestellenlage und Straßenführung keine kurze Umsteigebeziehung zum Busverkehr möglich ist (die nächstgelegene Bushaltestelle Berner Heerweg liegt an der westlichen Zuwegung in etwa 300 m Entfernung), erfolgt hier keine Umbenennung der Bushaltestelle „Berner Heerweg“ oder eine Anpassung des Busliniennetzes. Die Umsteigeverbindungen werden weiterhin über die bestehenden Haltestellen Farmsen und Berne realisiert.

#### Bike & Ride

Um das Einzugsgebiet der Haltestelle zu vergrößern, ist in Verbindung mit dem Neubau der Haltestelle die Errichtung einer modernen und leistungsfähigen Bike & Ride-Anlage geplant. Auf beiden Seiten des Bahndamms sind ausreichend freizugängliche, teilweise überdachte Fahrradabstellplätze vorgesehen, die entlang der Erschließungswege in Haltestellennähe entstehen sollen. Zusätzlich sind abschließbare Mietstellplätze geplant. Die Konzeption der Bike + Ride-Anlage für insgesamt rund 220 frei zugängliche und 30 Mietplätze wurde von der P + R Betriebsgesellschaft mbH nach den Vorgaben des Bike + Ride-Entwicklungskonzepts zur Schaffung attraktiver Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen erarbeitet (siehe Drucksache 20/14485).

#### 4. Kosten, Finanzierung und Auswirkungen auf den Haushalt der FHH

Die Gesamtkosten der Infrastrukturmaßnahme belaufen sich auf insgesamt 20,29 Mio. Euro. 0,80 Mio. Euro wurden der HOCHBAHN bereits im Jahr 2014 als Zuwendung zur Finanzierung der Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung von der zuständigen Behörde gewährt, so dass zur Realisierung der Haltestelle noch 19,49 Mio. Euro zu finanzieren sind.

Die Kosten beinhalten Ansätze von insgesamt 1,77 Mio. Euro für besondere Kostenrisiken gemäß gemäß den Verwaltungsvorschriften über die Durchführung von Bauaufgaben der Freien und Hansestadt Hamburg (VV-Bau), die trotz einer gewissenhaften, ordnungsgemäßen Planung und Kostenermittlung nicht ausgeschlossen werden können. Diese Kosten entstehen ausschließlich bei Eintritt der in der Kostenunterlage definierten Risiken. Wesentlich sind hierbei Risikokosten für Auflagen aus dem Genehmigungsverfahren.

Die in der Kostenberechnung ermittelten Kosten liegen über dem Kostenrahmen von 14,1 Mio. Euro, der in der Machbarkeitsstudie geschätzt wurde (siehe Drucksache 21/1736). Die Gründe hierfür liegen in der Berücksichtigung von Themen und baulich-konstruktiven Fragestellungen, die erst bei zunehmender Planungstiefe in der Entwurfsplanung bearbeitet wurden. Berücksichtigt wurden die Ergebnisse der frühzeitigen Bürgerbeteiligung (z. B. die Errichtung einer ausreichend dimensionierten Bike + Ride-Anlage sowie die weitgehende Erhaltung der vorhandenen Freiraumqualität), der zusätzlich nötige Bauaufwand auf Grund des ermittelten hohen Grundwasserstandes sowie die notwendige komplexe Bauausführung bei laufendem U-Bahn-Betrieb, die das Ziel möglichst geringer Betriebsunterbrechungen verfolgt.

Es ist vorgesehen, den Neubau der Haltestelle Oldenfelde vollständig aus Regionalisierungsmitteln (Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz) zu finanzieren. Die finanziellen Mittel in der Höhe von 19,49 Mio. Euro sollen der HOCHBAHN als Vollfinanzierung per Zuwendung von der Freien und Hansestadt Hamburg gewährt werden. Gemäß Finanzierungsplanung der zuständigen Behörde stehen ausreichend Regionalisierungsmittel für die Maßnahme zur Verfügung.

Derzeit wird in Gesprächen mit dem Bund erörtert, ob der Bau der Haltestelle als Teil des Ausbaus des U-Bahn-Netzes betrachtet werden und damit grundsätzlich mit Fördermitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden kann. Im Fall einer Aufnahme in das GVFG-Förderprogramm könnte der Neubau der Haltestelle anteilig durch Fördermittel des Bundes refinanziert werden.

Tabelle 1: Kosten des Neubaus der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde nach den Grundsätzen des Kostenstabilen Bauens

Kosten- definition		Kosten- bestandteile	Kostenermittlung (Kosten netto*) U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde			
			Kosten- rahmen	Kosten- schät- zung**	Kosten- berech- nung	Kosten- anschlag
			in Mio. €	in Mio. €	in Mio. €	in Mio. €
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten	"Baukosten"				
		Basiskosten	9,41		13,33	
		Ansatz für Kostenvarianz***	2,45		1,33	
		Preissteigerungen (2017-2020)	0,24		0,33	
		Baunebenkosten (Planungskosten ab Lph. 5)	1,20		2,73	
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Bau- kosten + Baunebenkosten):</b>		13,30		<b>17,72</b>	
		Grunderwerbskosten	-		-	
	Einrichtungskosten	-		-		
	Besondere Kostenrisiken****	-		<b>1,77</b>		
<b>Zu finanzierende Summe:</b>					<b>19,49</b>	
Planungskosten Lph. 1-4 (Zuwendung vom 16.12.2014)			0,80		0,80	
Summe, Nachrichtlich			14,10		20,29	

\* Die Hamburger Hochbahn AG ist vorsteuerabzugsberechtigt.

\*\* Die Kostenberechnung folgte auf die Ermittlung des Kostenrahmens. Die Kostenermittlungsstufe „Kostenschätzung“ wurde übersprungen.

\*\*\* Die Kostenvarianz ist in der Kostenunterlage der Hamburger Hochbahn AG mit 10% auf die o. g. Basiskosten veranschlagt. Die Baumaßnahme wird in der Kategorie „schwierig“ nach den Vorgaben der VV-Bau eingeordnet, da sie mit dem Ziel möglichst geringer Betriebsunterbrechungen umgesetzt werden soll.

\*\*\*\* Es sind für mögliche besondere Kostenrisiken Annahmen getroffen worden, die in der Kostenunterlage der HOCHBAHN gesondert ausgewiesen sind.

## 5. Wirtschaftlichkeit

Zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturmaßnahme wurde eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt. Da das Regelverfahren der Standardisierten Bewertung mit einem hohen Aufwand verbunden ist, muss es erst bei Projekten deren Kosten 25 Mio. Euro übersteigen und die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden, angewandt werden. Da beide Voraussetzungen für den Neubau der Haltestelle Oldenfelde derzeit nicht vorliegen und der Beurteilungsaufwand in einem angemessenen Verhältnis zum Investitionsbedarf ge-

halten werden sollte, wurde von der HOCHBAHN für die Maßnahme ein vereinfachtes Projektdosierverfahren gemäß Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV angewendet. Sollte der Bund den Bau der Haltestelle als grundsätzlich förderfähig nach dem GVFG ansehen, wird in Abstimmung mit dem Bund festzulegen sein, ob gegebenenfalls weitere Untersuchungen anzustellen und nachzureichen sind, um eine anteilige Refinanzierung des Baus aus GVFG-Fördermitteln zu erreichen. Verzögerungen bei der Realisierung der Haltestelle sind hierdurch nicht zu erwarten.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat ergeben, dass die Baumaßnahme im Rahmen des ermittelten Gesamtbudgets wirtschaftlich darstellbar ist. Zur Rechtfertigung der entstehenden Investitions- und Betriebskosten ist demnach eine erforderliche Ein-/Aussteigerzahl von rund 4.200 Fahrgästen/Werktag erforderlich. Dieser Wert wurde ins Verhältnis zum Fahrgastpotenzial im Einzugsbereich der neuen Haltestelle gesetzt, für das in der Untersuchung ein summierter Einwohnergleichwert (EGW) von rund 7.900 ermittelt wurde. Im Ergebnis ergibt sich eine erforderliche Schienenpersonennahverkehr-Mobilität von 0,53 (Personen-Fahrten/Werktag und EGW) für die neue Haltestelle. Der Richtwert für die erreichbare Schienenpersonennahverkehr-Mobilität in Ballungsräumen wird mit diesem Ergebnis eingehalten.

#### 6. Auswirkungen auf die Vermögenslage der FHH

Durch den Einsatz von Regionalisierungsmitteln (Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz) und gegebenenfalls GVFG-Fördermitteln für die beabsichtigte Zuwendung in Höhe von insgesamt bis zu 19,49 Mio. Euro an die

HOCHBAHN ergeben sich keine Auswirkungen auf die Vermögenslage der Freien und Hansestadt Hamburg.

#### 7. Realisierung und weiteres Vorgehen

Die Planfeststellungsunterlagen wurden im Oktober 2016 von der HOCHBAHN an die zuständige Planfeststellungsbehörde übergeben. Erfolgt die Planfeststellung – wie in der Zeitplanung der HOCHBAHN vorgesehen – im Herbst des Jahres 2017, plant die HOCHBAHN für das gleiche Jahr die Vorbereitung der Vergaben für die Hauptleistungen.

Unter dem Vorbehalt einer rechtzeitigen Planfeststellung und der Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses sollen die Bauarbeiten zur Errichtung der Station im Frühjahr 2018 beginnen und im Herbst des Jahres 2019 abgeschlossen sein.

#### 8. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle die Ausführungen dieser Drucksache zur Kenntnis nehmen.