

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dennis Thering und Franziska Grunwaldt (CDU) vom 08.09.16

und Antwort des Senats

Betr.: Wird der geplante S-Bahnhof in Ottensen schon wieder teurer?

Seit den frühen 2000er-Jahren wird der Bau einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle in Ottensen in Fachkreisen, Politik und Öffentlichkeit diskutiert. Ursprünglich war die Fertigstellung für das Jahr 2017 geplant, verzögerte sich in der Folgezeit aber immer weiter und wurde zuletzt auf die Jahresmitte 2020 verschoben. Analog dazu wuchs auch die Kostenschätzung immer weiter an, von anfänglich 16 Millionen Euro auf zuletzt knapp 20 Millionen Euro (siehe Drs. 21/3500). Wer diese Kosten zu welchen Teilen tragen soll, steht bis heute nicht fest, weil sich die Deutsche Bahn AG (DB) und die Stadt bislang nicht auf eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung einigen konnten.

Wie das Verkehrsnachrichtenportal „NahverkehrHAMBURG“ auf Basis einer Anfrage beim Pressesprecher der Bahn berichtet, sollen die Kosten für den Bau des neuen S-Bahnhofs in Ottensen nun noch einmal auf dann 22 Millionen Euro steigen.¹ Die Ursachen und Gründe für diese wiederholte Kostensteigerung sind vollkommen unklar. Auch ist nicht geklärt, ob die Hamburger Steuerzahler dadurch stärker belastet werden und ob sich die bisherige Zeitschiene noch einmal verschiebt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

- 1. Wie viel wird der Bau des S-Bahnhofs Ottensen nach jetzigem Stand insgesamt kosten?*
- 2. Haben sich hinsichtlich der Kostenschätzung jüngst Änderungen beziehungsweise eine Steigerung ergeben?*

Wenn ja, in welcher Höhe, welche Ursachen liegen dem zugrunde und inwiefern wird dies zu Mehrausgaben in welcher Höhe für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) führen?

Die von der DB AG vorgelegte aktuelle Kostenberechnung geht von Gesamtprojektkosten von insgesamt 22,6 Millionen Euro aus.

Durch die Aktualisierung von Kostenansätzen gegenüber der in Drs. 21/3519 angegebenen Kostenschätzung, ergeben sich Minderkosten in Höhe von 0,5 Millionen Euro.

¹ <http://www.nahverkehrhamburg.de/22-millionen-geplanter-s-bahnhof-ottensen-wird-teurer-6967>.

3. *Wann sind der Baubeginn, die Fertigstellung und die Inbetriebnahme des S-Bahnhofs Ottensen nach jetzigem Stand jeweils geplant?*

Siehe Drs. 21/3500, 21/3519 und 20/14202.

4. *Bislang wird statt mit einer Voll- nur mit einer Teilüberdachung der neuen Haltestelle geplant.*

- a) *Welche Gründe sprechen für eine Teil- statt einer Vollüberdachung?*

Eine Teilüberdachung kann über Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG refinanziert werden. Im Übrigen entspricht diese Lösung dem an anderen Haltestellen im Schnellbahnnetz vorzufindenden Standard.

- b) *Welchen Kosten sind für die Teilüberdachung eingeplant?*

Die hierfür veranschlagten Gesamtkosten belaufen sich auf rund 320.000 Euro.

- c) *Um was für eine Konstruktion soll es sich bei der Teilüberdachung handeln? Soll ein gängiger oder ein spezieller Dachtyp verbaut werden und an welchen Schnellbahnhaltestellen in Hamburg wurde dieser Dachtyp bislang verbaut?*

Es ist ein gängiges Typendach der DB AG vorgesehen. In den letzten Jahren wurden diese Typendächer unter anderem an den S-Bahn-Stationen Poppenbüttel und Mittlerer Landweg neu errichtet.

- d) *Wurde geprüft, was eine Vollüberdachung kosten würde?*

Wenn ja, welche Kosten sind hierfür zu veranschlagen?

Eine Vollüberdachung wurde aus wirtschaftlichen Gründen durch die DB AG nicht in Betracht gezogen. Im Übrigen siehe Antwort zu 4. a).

- e) *Wer zeichnet für die Planung einer Teilüberdachung verantwortlich: Senat beziehungsweise zuständige Behörde oder DB?*

Die DB AG hat sich in Abstimmung mit der zuständigen Behörde nach Abwägung der maßgeblichen Kriterien für diese Dachvariante entschieden.

- f) *Liegen Beschwerden oder sonstige Bekundungen von Bürgern und/oder Verbänden vor, die sich für eine Vollüberdachung aussprechen?*

Wenn ja, wie viele, von wem und wie wurde/wird mit diesen Eingaben verfahren?

Der zuständigen Behörde sowie der DB AG sind keine Beschwerden oder sonstige Bekundungen bekannt.

- g) *Wie viele der oberirdischen S-Bahn-Haltestellen in Hamburg verfügen über eine Vollüberdachung des Bahnsteigs? Aus welchen Gründen wurde jeweils eine Vollüberdachung gewählt und welchen Kosten sind dafür jeweils entstanden?*

Über sogenannte Vollüberdachungen verfügen lediglich wenige S-Bahn-Stationen. Diese wurden vor mehreren Jahrzehnten errichtet. Die vollüberdachten Bahnsteige befinden sich an den stark frequentierten S-Bahn-Stationen Hammerbrook, Wilhelmsburg, Veddel, Dammtor und Sternschanze sowie an allen Tunnelstationen. Die damaligen Kosten für die Überdachungen sowie die genauen Gründe für deren Errichtung können nicht mehr ermittelt werden.

- h) *Wie viele der oberirdischen U-Bahn-Haltestellen in Hamburg verfügen über eine Vollüberdachung des Bahnsteigs? Aus welchen Gründen wurde jeweils eine Vollüberdachung gewählt und welche Kosten sind dafür jeweils entstanden?*

Im U-Bahn-Netz der HOCHBAHN verfügt keine der im Freien liegenden Haltestellen über eine Vollüberdachung des Bahnsteigs.

5. Ist, wie in Drs. 21/3500 angekündigt, weiterhin frühestens im April 2017 mit dem Planbestellungsbeschluss zu rechnen?

Wenn nein, warum und wie stellt sich der Zeitplan aktuell dar?

Ja.

6. Laut Senatsantwort in Drs. 21/3500 aus dem Frühjahr 2016 sei „die Verhandlung des Realisierungs- und Finanzierungs-Vertrages (RuFV) zwischen der FHH und der DB AG (...) im Wesentlichen abgeschlossen“. Der Vertrag könne jedoch erst geschlossen werden, „wenn die Maßnahme durch Freigabe der notwendigen Mittel durch die Bürgerschaft gebilligt und in den Haushalt der FHH eingestellt ist“. Wann wird der Senat eine entsprechende Drucksache in die Bürgerschaft einbringen und zu wann ist nach jetzigem Stand die Freigabe durch die Bürgerschaft zu erwarten?
7. Der Bahn-Sprecher, Egbert Meyer-Lovis, wird bei „NahverkehrHAMBURG“ mit den Worten zitiert: „Derzeit laufen die Gespräche – es ist noch keine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen worden.“ In welchem Stadium befinden sich diese Gespräch genau, wann sind weitere Termine angesetzt und wann ist der Abschluss dieser Gespräche geplant?

Eine entsprechende Drucksache wird der Bürgerschaft noch im Jahr 2016 zugeleitet werden. Die zuständige Behörde strebt den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung im Jahr 2017 an.

8. Laut Drs. 21/3500 soll ein kleinerer Anteil der Finanzierung aus sogenannten Regionalisierungsmitteln gezahlt werden, die der Bund den Bundesländern auf Basis des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz, kurz RegG) zur Verfügung stellt.
- a) Wie haben sich die der Freien und Hansestadt Hamburg vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel seit 2011 im Plan, Soll und Ist entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln und angeben, für welche konkreten Maßnahmen/Projekte die Gelder verwendet wurden.

Die Einnahmen im Plan, Soll und Ist waren wie folgt:

2011	2012	2013	2014	2015	Plan/Soll 2016
134.712	136.733	138.784	140.866	142.979	157.360

(Angaben in Tausend Euro.)

Die Mittel wurden wie folgt verwendet:

Haushaltsjahr	Maßnahmen
2011	<u>Konsumtiv/betrieblich</u>
	<ul style="list-style-type: none"> • Zahlungen Schienenpersonennahverkehr • Nachtverkehr (nur S-Bahn) • Erhöhte Sicherheit S-Bahn • Erneuerungsprogramm S-Bahnhöfe (Anteil Freie und Hansestadt Hamburg) • Betriebskostenzuschüsse ohne DB (AKN-Personenverkehr) • Betriebskosten Flughafen S-Bahn • Hamburger Verkehrsverbund GmbH • Sicherheit Bus und U-Bahn • Sonstige kleinere betriebliche ÖPNV-Ausgaben
Summe:	<u>Investiv</u>
117.424 Tsd. Euro	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung U 4

	<ul style="list-style-type: none"> • ZOB Bergedorf, Finanzierungsanteil • ZOB Barmbek • Höhenfreie Einfädelung/2-gleisiger Ausbau AKN-Eidelstedt • Einführung Stadtbahn (Planungskosten) • Verkehrsanlage Poppenbüttel (barrierefreie Umgestaltung) • Sonstige kleinere investive ÖPNV-Ausgaben
2012 Summe: 130.209 Tsd. Euro	<u>Konsumtiv/betrieblich</u> <ul style="list-style-type: none"> • Beitrag an Niedersachsen (u.a. KVG-Stade) • Betriebskostenzuschüsse • Zahlungen SPNV • Nachtverkehr (nur S-Bahn) • Erhöhte Sicherheit S-Bahn • Erneuerungsprogramm S-Bahnhöfe (per Stationsentgelte -FHH-Anteil) • Kostenbeteiligung P+R-Anlagen • Betriebskosten und Mehrkostenanteil Flughafen S-Bahn • Verkehrsleistungen im ÖPNV • Erhöhte Sicherheit U-Bahn • ÖPNV-Schulung mobilitätseingeschränkter Menschen • Planungskosten U4-Verlängerung <u>Investiv</u> <ul style="list-style-type: none"> • ZOB Barmbek • ZOB Bergedorf • Verkehrsanlage Poppenbüttel (barrierefreie Umgestaltung) • Kostenanteil Hamburgs am Bau der U4
2013 Summe: 135.122 Tsd. Euro	<u>Konsumtiv/betrieblich</u> <ul style="list-style-type: none"> • Beitrag an Niedersachsen (u.a. KVG-Stade) • Betriebskostenzuschüsse • Zahlungen SPNV • Nachtverkehr (nur S-Bahn) • Erhöhte Sicherheit S-Bahn • Erneuerungsprogramm S-Bahnhöfe (per Stationsentgelte -FHH-Anteil) • Kostenbeteiligung P+R-Anlagen • Betriebskosten und Mehrkostenanteil Flughafen S-Bahn • Verkehrsleistungen im ÖPNV • Haltestellenkoordinator • Erhöhte Sicherheit U-Bahn • ÖPNV-Schulung mobilitätseingeschränkter Menschen • Planungskosten U4-Verlängerung • Planungskosten S-Bahnstation bei den Elbbrücken <u>Investiv</u> <ul style="list-style-type: none"> • ZOB Barmbek • Verkehrsanlage Poppenbüttel (barrierefreie Umgestaltung) • Kostenanteil Hamburgs am Bau der U4
2014	<u>Konsumtiv/betrieblich</u> <ul style="list-style-type: none"> • Beitrag an Niedersachsen (u.a. KVG-Stade)

<p>Summe:</p> <p>130.203 Tsd. Euro</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebskostenzuschüsse • Zahlungen SPNV • Nachtverkehr (nur S-Bahn) • Erhöhte Sicherheit S-Bahn • Erneuerungsprogramm S-Bahnhöfe (per Stationsentgelte -FHH-Anteil) • Kostenbeteiligung P+R-Anlagen • Betriebskosten und Mehrkostenanteil Flughafen S-Bahn • Verkehrsleistungen im ÖPNV • Haltestellenkoordinator • Erhöhte Sicherheit U-Bahn • ÖPNV-Schulung mobilitätseingeschränkter Menschen • Planungskosten U4-Verlängerung • Planungskosten S-Bahnstation bei den Elbbrücken (HOAI-Leistungsphasen 1-4) <p><u>Investiv</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ZOB Barmbek • ZOB Bergedorf • Verkehrsanlage Poppenbüttel (barrierefreie Umgestaltung) • Kostenanteil Hamburgs am Bau der U4
<p>2015</p> <p>Summe:</p> <p>140.733 Tsd. Euro (noch nicht endgültig abgerechnet)</p>	<p><u>Konsumtiv/betrieblich</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beitrag an Niedersachsen (u.a. KVG-Stade) • Betriebskostenzuschüsse • Zahlungen SPNV • Nachtverkehr (nur S-Bahn) • Erhöhte Sicherheit S-Bahn • Erneuerungsprogramm S-Bahnhöfe (per Stationsentgelte -FHH-Anteil) • Kostenbeteiligung P+R-Anlagen • Betriebskosten und Mehrkostenanteil Flughafen S-Bahn • Verkehrsleistungen im ÖPNV • Haltestellenkoordinator • Erhöhte Sicherheit U-Bahn • ÖPNV-Schulung mobilitätseingeschränkter Menschen • Planungskosten S4 • Planungskosten S-Bahnstation bei den Elbbrücken • Planungsleistungen für die Elektrifizierung der AKN-Strecke A1 / S 21 Eidelstedt bis Kaltenkirchen • Machbarkeitsuntersuchung U4 mit den Abschnitten Kleiner Grasbrook und Horner Geest • Planungsleistungen AKN Bereitstellungszentrum Nord für S-Bahnfahrzeuge <p><u>Investiv</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ZOB Barmbek • Verkehrsanlage Poppenbüttel (barrierefreie Umgestaltung) • Kostenanteil Hamburgs am Bau der U4

b) *Mit Regionalisierungsmitteln in welcher Höhe plant die Freie und Hansestadt Hamburg in dieser Wahlperiode und für welche Maß-*

nahmen beziehungsweise Projekte sollen die Mittel jeweils in welcher Höhe verwendet werden?

Folgende Einnahmen aus Regionalisierungsmitteln werden bis 2019 erwartet:

2017	2018	2019
163.206	169.211	175.379

(Angaben in Tausend Euro.)

Für die kommenden Jahre werden unter anderem folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Nachtverkehr (nur S-Bahn)
- Erhöhte Sicherheit S-Bahn
- Erneuerungsprogramm S-Bahnhöfe (per Stationsentgelte -FHH-Anteil)
- Verkehrsleistungen im ÖPNV
- Planungskosten S4
- Planungskosten S-Bahn-Station bei den Elbbrücken
- Vor- und Machbarkeitsuntersuchung U5 – Anbindung von Steilshoop und Bramfeld an das bestehende U-Bahn-Netz
- U5 City-Nord – Innenstadt – Siemersplatz, Machbarkeitsuntersuchung
- U5 Bramfeld – Steilshoop – City-Nord, Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- U4 Horner Geest, Vorentwurfs-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- S-Bahn-Haltestelle Ottensen
- CCH – barrierefreie Erreichbarkeit Dammtorbahnhof

Die spezifischen Jahresanteile werden in Abhängigkeit von den einzelnen Maßnahmen flexibel festgelegt.

9. *Wie ist die Organisationsstruktur für das Projekt des S-Bahnhofs Ottensen aufgebaut? Bitte ein Organigramm oder Ähnliches beifügen, aus dem hervorgeht, wer wie über welche Gremien beteiligt ist.*
10. *Wie viele Gremiensitzungen im Rahmen des Projekts des S-Bahnhofs Ottensen haben seit 2011 wann stattgefunden und welche Senatsbeziehungsweise Behördenvertreter haben daran jeweils teilgenommen?*
11. *Welche Stellen im Senat beziehungsweise in der zuständigen Behörde sind für die Planung dieses Projekts und die Verhandlungen mit der DB zuständig?*

Die DB AG, das heißt die Konzerntochter DB Station&Service AG in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG, ist Bauherr und Vorhabenträger. Für die ingenieurtechnische Planung des Projektes ist vollständig die DB AG zuständig. Für die ministerielle Begleitung des Projektes ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) zuständig.

Ein eigens für die Maßnahme eingerichtetes Gremium existiert nicht. Projektbesprechungen zwischen der zuständigen Behörde und der DB AG finden anlassbezogen statt.

12. *In welcher Höhe wurden seit 2011 finanzielle Mittel vom Senat beziehungsweise der zuständigen Behörde für die Planung des Projektes des S-Bahnhofs Ottensen verausgabt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Seit dem Jahr 2011 wurden vom Senat beziehungsweise der zuständigen Behörde für Planungsleistungen keine finanziellen Mittel ausgegeben. Die Planungen der HOAI-Leistungsphasen 3+4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) werden aus Mitteln der

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB AG und der Bundesrepublik Deutschland finanziert.

13. *Wie vielen Personen und VZÄ im Senat beziehungsweise der zuständigen Behörde sind seit 2011 mit der Planung des Projektes des S-Bahnhofs in Ottensen befasst? Bitte jahresweise jeweils zu einem einheitlichen Stichtag aufschlüsseln und den Ist-Stand im Jahr 2016 angeben.*

Der Einsatz personeller Ressourcen an der Maßnahme mitwirkender Dienststellen wird im Sinne der Fragestellung statistisch nicht gesondert erfasst.

14. *Gibt es bereits Pläne hinsichtlich der Weiterentwicklung beziehungsweise Änderung des verkehrlichen Umfelds des neuen S-Bahnhofs in Ottensen?*

Wenn ja,

- a) wie lauten diese?*
- b) wo sollen in welchem Umfang P+R-Stellplätze errichtet werden?*
- c) wo sollen in welchem Umfang B+R-Stellplätze errichtet werden?*
- d) wird es vor Ort beziehungsweise im näheren Umfeld eine Fahrradleihstation geben und wie viele Leihräder sollen dort stationiert werden?*
- e) wird es einen switchh-Punkt vor Ort beziehungsweise im näheren Umfeld geben?*
- f) wird es, unabhängig von einem switchh-Punkt, vor Ort beziehungsweise im unmittelbaren Umfeld Park- beziehungsweise Stellplätze für Carsharing-Anbieter geben?*
- g) welche Änderungen auf welchen Buslinien und an welchen Bushaltestellen sind geplant?*
- h) wo sind welche Änderungen hinsichtlich der Radverkehrsanlagen vor Ort beziehungsweise im unmittelbaren Umfeld geplant?*

Der neue S-Bahnhof soll ein zukunftsfähiges Angebot an Bike+Ride-Abstellplätzen erhalten. Die Lage und der Umfang der neuen Anlagen sowie die Einrichtung einer Fahrradleihstation werden noch geprüft. P+R-Stellplätze im Umfeld der S-Bahn-Station Ottensen sind nicht vorgesehen. Ziel des Senats ist vielmehr, Pendler möglichst frühzeitig, das heißt bereits im Umland beziehungsweise in den Außenbereichen Hamburgs, zum Umstieg auf U- und S-Bahn zu animieren, um die Innenstadt von überflüssigem Autoverkehr zu entlasten.

Nach dem derzeitigen Planungsstand werden sich durch die Eröffnung der S-Bahn-Station Ottensen bei den Buslinien 2 und 288 keine Veränderungen in der Linienführung und im Fahrplanangebot ergeben. Zurzeit werden verschiedene Varianten für eine Anpassung des Straßenraums des Bahrenfelder Steindamms zwischen Schützenstraße und Gaußstraße erarbeitet. Dabei wird auch geprüft, ob die beiden, dicht beieinander liegenden Haltestellen Schützenstraße (Süd) und Gaußstraße zu einer neuen Haltestelle S-Bahn Ottensen zusammengefasst werden können mit dem Ziel, die Haltestellenlagen in guter Zuordnung mit kurzen Wegen zum geplanten Eingangsbereich der neuen S-Bahn-Station anzuordnen.

Derzeit gibt es keine Planungen zur Einrichtung eines switchh-Punktes sowie zu Stellplätzen für einen Carsharing-Anbieter. Änderungen der Radverkehrsanlagen im unmittelbaren Umfeld sind derzeit nicht geplant.