

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### Neubau der S-Bahn-Station Ottensen

#### 1. Anlass

An der S-Bahn-Strecke von Altona nach Blankenese/Wedel (Linien S1 und S11) soll zwischen den Stationen Altona und Bahrenfeld ein neuer S-Bahn-Haltepunkt „Ottensen“ errichtet werden. Als Standort der Station ist der Bereich westlich des Bahrenfelder Steindamms, ungefähr mittig zwischen den Stationen Altona und Bahrenfeld gelegen, vorgesehen. Es wird angestrebt, den Haltepunkt im Jahr 2020 in Betrieb zu nehmen.

Gemäß der im Jahr 2000 vom Senat beschlossenen „Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg“ (siehe Drucksache 16/5219) könnte mit der Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle Ottensen im Bereich des Bahrenfelder Steindamms ein großer Haltestellenabstand verkürzt und die umliegende dichte Wohnbebauung mit einem direkten Schnellbahnanschluss versorgt werden. Der folgende Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2004 enthält die S-Bahn-Station Ottensen als vorrangig umzusetzende Maßnahme (siehe Drucksache 17/4214).

Im Juli 2009 beschloss die Bürgerschaft einstimmig einen Prüfantrag zur finanziellen Realisierbarkeit einer S-Bahn-Haltestelle Ottensen, in dem der Senat für den Fall eines positiven Abschlusses der Prüfung ersucht wurde, mit den Planungen für die

Haltestelle zu beginnen (siehe Drucksache 19/3382). Nachdem die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) in Verhandlungen mit dem Bund im Frühjahr 2010 erreichen konnte, dass Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Deutschen Bahn AG und der Bundesrepublik Deutschland in Hamburg teilweise für S-Bahn-Maßnahmen eingesetzt werden dürfen, eröffnete sich eine Perspektive zum Einsatz von LuFV-Mitteln als Beitrag zur Finanzierung der Realisierung der S-Bahn-Station Ottensen. Im Anschluss beauftragte die Deutsche Bahn AG im Jahr 2011 die Entwurfsplanung für den Bau der Station.

Die Deutsche Bahn AG (DB Station&Service AG mit den von dort verantwortlich einbezogenen Unternehmen des DB-Konzerns; folgend als DB AG bezeichnet) hat als für den Stationsneubau zuständiger Bedarfs- und Realisierungsträger die erforderlichen Planungen für den Neubau der S-Bahn-Station erstellt; detaillierte Kostenunterlagen wurden der zuständigen Behörde vorgelegt. Die Planfeststellung wurde im Januar 2015 beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragt. Im Juni 2016 wurde der Antrag zur Einleitung des Anhörungsverfahrens vom Eisenbahn-Bundesamt an die zuständige Anhörungsbehörde (BWVI/RP) weitergeleitet.

Mit dieser Vorlage soll die Bürgerschaft über den aktuellen Planungsstand der SPNV-Infrastrukturmaßnahme – S-Bahn-Station Ottensen – sowie über die weiteren Schritte zu deren Umsetzung informiert werden.

Zugleich bittet der Senat die Bürgerschaft um Kenntnisnahme der Ausführungen der Drucksache.

## 2. Ausgangslage

Für den nordöstlichen Teil Ottensens und den südöstlichen Teil Bahrenfelds besteht trotz der dort verlaufenden S-Bahn-Strecke von Altona nach Blankenese/Wedel (S1 und S11) keine attraktive Erschließung durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Die bestehenden Zugangsmöglichkeiten Altona und Bahrenfeld befinden sich für dieses Gebiet in Randlage.

Ein Schwerpunkt der Hamburger Stadtentwicklung ist der Neubau von Wohnungen entlang der Schnellbahnachsen und Magistralen. Gleichzeitig soll das Schnellbahnsystem ausgebaut und attraktiver gestaltet werden.

Die neue S-Bahn-Station Ottensen erschließt einen Bereich im S-Bahn-Netz, der durch eine hohe Wohndichte und eine hohe Dichte an Arbeitsplätzen gekennzeichnet und gegenwärtig noch überwiegend mit Bussen erschlossen ist.

Bahrenfeld und Ottensen sind sehr begehrte Stadtteile, die einen Transformationsprozess weg von Gewerbe hin zu gemischten Nutzungen mit Wohnen erlebt haben. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

In den letzten Jahren wurden im 600 m-Radius um die neue Haltestelle ca. 400 Wohnungen realisiert. Derzeit sind 170 Wohnungen im Bau und weitere 2.600 WE in der Planung. Allein im zweiten Bauabschnitt des Projektes Mitte Altona entstehen ca. 1.900 Wohnungen. Das Neubaugebiet soll langfristig mit einem Fußgängertunnel unter den Gleisen an die neue S Bahn-Station angebunden werden.

Darüber hinaus sind mehrere hundert Arbeitsplätze in neuen Gewerbegebäuden an der Gaußstraße und an der Friedensallee entstanden. Mit der „Fabrik“ und der „Thalia-Probephöhne“ befinden

den sich attraktive Kultureinrichtungen im Einzugsbereich.

Als Standort des neuen Haltepunkts bietet sich die Anordnung mit Zugang vom Bahrenfelder Steindamm aus an. Die zentrale Lage im nördlichen Ottensen und die gute fußläufige Erschließung der umliegenden Quartiere führten zu dieser Standortwahl. Auf Wunsch der Freien und Hansestadt Hamburg wird die Erschließung durch einen zweiten, westlichen Zugang zur Station weiter verbessert. Der westliche Zugang erfolgt durch eine Personenüberführung über die Gleise aus Richtung Thomasstraße und Gaußstraße.

Durch den neuen Haltepunkt wird dieses Gebiet für Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte und Besucherinnen und Besucher schneller und bequemer erreichbar sein. Zudem erhält das Thalia Theater an der Gaußstraße eine attraktive Anbindung an das Schnellbahnnetz.

Die Reisezeit auf dem Abschnitt zwischen Altona und Blankenese wird sich durch den Bau der Station um etwa 1 Minute je Richtung verlängern.

## 3. Geplante Maßnahmen

Geplante Maßnahmen der Deutschen Bahn AG:

Für die Station soll entlang der S-Bahn-Strecke zwischen den Streckenkilometern 1.7+03 und 2.1+96 ein 140 m langer Mittelbahnsteig mit einer Breite von 6,90 m errichtet werden. Die Station wird nach den üblichen Regularien der Deutschen Bahn AG ausgestattet. Der Bahnsteig erhält ein 28 m langes Dach.

Zur Schaffung des östlichen Zugangs zum Mittelbahnsteig wird das Widerlager der vorhandenen Eisenbahnüberführung am Bahrenfelder Steindamm geöffnet. In der Öffnung werden eine Treppenanlage sowie eine Aufzugsanlage, die den barrierefreien Zugang zur Station ermöglicht, errichtet. Der westliche Zugang zum Bahnsteig soll als Personenüberführung erfolgen und schafft eine Verbindung zur nördlich gelegenen Thomasstraße und zur südlich gelegenen Gaußstraße. Da der östliche Zugang als aufkommensstärker zu bewerten und ein Aufzug hier baulich einfacher zu realisieren ist, wurde dieser als barrierefreier Zugang ausgewählt.

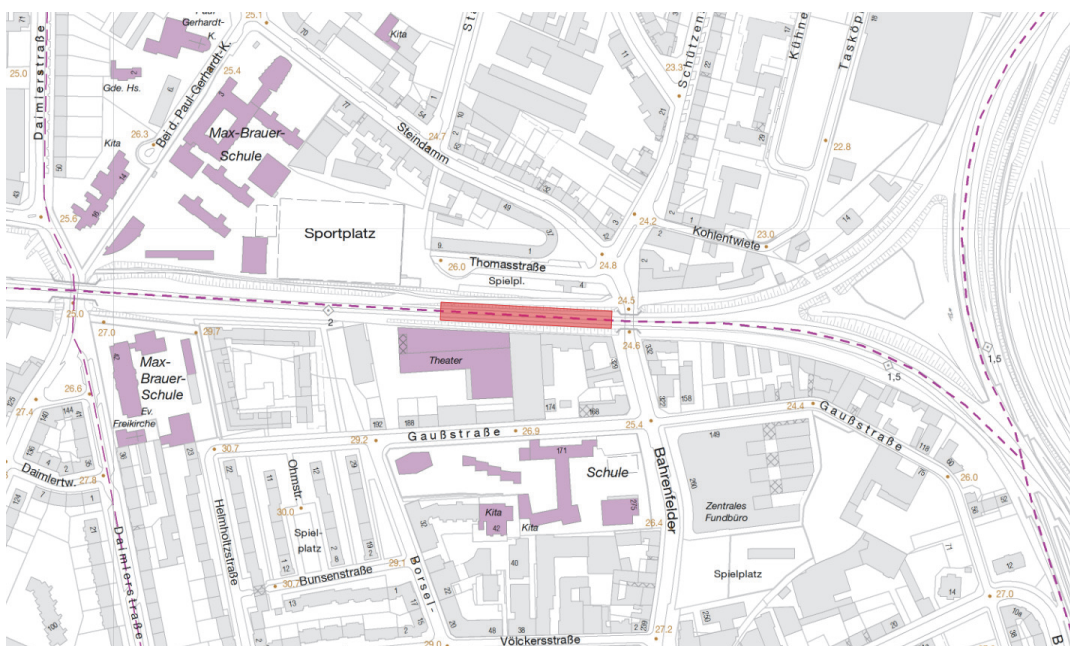


Abb. 1: Lage des Bahnsteigs der S-Bahn-Station Ottensen im Stadtraum

Infolge der Errichtung der Station sind Anpassungen an den Gleisanlagen der S-Bahn erforderlich. Im Bestand wird der Bahrenfelder Steindamm von drei Gleisen in Dammlage überquert. Zwei Gleise sind der Strecke 1224 (Hamburg Altona – Blankenese) und eines der Strecke 1230 (Hamburg-Bahrenfeld – Hamburg-Langenhfelde) zugeordnet. Das Gleis in Richtung Blankenese wird in eine Lage etwa 1,65m nördlich des Bestandsgleises der Strecke 1230 verschoben. Dementsprechend müssen die Widerlager der Eisenbahnüberführung am Bahrenfelder Steindamm um 1,65 m verbreitert werden. Das Bestandsgleis der Strecke 1230 wird auf ca. 500 m Länge zurückgebaut, was den Einbau einer neuen Weiche erforderlich macht. Die Gleisanlage Richtung Altona bleibt unverändert.

**Verträglichkeit mit anderen Maßnahmen:**

Südwestlich vom geplanten Mittelbahnsteig befindet sich der kürzlich fertiggestellte Wohnkomplex Gaußstraße 192–198. Der als Wohnerschließung dienende neue öffentliche Weg ist bei der Planung der S-Bahn-Station berücksichtigt worden. Der Zugang West der Station wird direkt an diesen Weg angebunden.

Der Bau der S-Bahn-Station Ottensen hat mögliche Berührungspunkte zu geplanten Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen im Zuge des Baus der Strecke S4 (Anpassung der Abstellanlagen HH-

Altona und Bahrenfeld) und zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Julius-Leber-Straße („Lesingtunnel“). Die DB AG sichert etwaige notwendige Abstimmungen der Baumaßnahmen zu.

Es ist vorgesehen, im Umfeld der S-Bahn-Station eine Bike + Ride-Anlage zu errichten. Die Planung, der Bau und der Betrieb der Anlage werden durch die P + R Betriebsgesellschaft mbH in Abstimmung mit der zuständigen Behörde und dem Bezirk Altona erfolgen.

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

**Kosten:**

Das Investitionsvolumen der Gesamtinfrastrukturmaßnahme beläuft sich auf 22,6 Mio. Euro. Davon entfallen 19,5 Mio. Euro auf den Neubau der S-Bahn-Station Ottensen und 2,0 Mio. Euro auf den Bau des westlichen Zugangs zur S-Bahn-Station. Für Betrieb und Instandhaltung des westlichen Zugangs für einen Zeitraum von 20 Jahren fällt ein an die DB AG zu zahlender Ablösebetrag in Höhe von 1,1 Mio. Euro an. Das Gesamtvolumen der Teilmaßnahme „westlicher Zugang“ beläuft sich damit auf 3,1 Mio. Euro.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Kostenbestandteile der Gesamtinfrastrukturmaßnahme, wie sie gemäß den Verwaltungsvorschriften über die Durchführung von Bauaufgaben der Freien

und Hansestadt Hamburg (VV-Bau, Band 1, Kapitel 2 „Veranschlagung und Bewirtschaftung“) zu veranschlagen sind.

In den Verwaltungsvorschriften über die Durchführung von Bauaufgaben der Freien und Hansestadt Hamburg (VV-Bau) sind unter Punkt 2.2.1.1 „Kostenermittlungen“ Anhaltswerte zur Ermittlung der Kostenvarianz definiert, die als Richtgrößen gelten, eine die projektspezifischen Randbedingungen berücksichtigende Einschätzung der Projektverantwortlichen jedoch nicht ersetzen können. Die veranschlagte Höhe der Kostenvarianz von 20 % der Basiskosten berücksichtigt die komplexen Randbedingungen der Maßnahme. Insbesondere sind hier zu nennen der Baubetrieb unter rollendem Rad im Bestand und die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auf der Strecke bei komplexen Bauzuständen.

Eine genaue Prüfung der Kosten gemäß der veranschlagten Kostenansätze erfolgt mit Prüfung des Verwendungsnachweises nach Fertigstellung der Maßnahme. Auf Grund ihrer finanziellen Größenordnung unterliegt die Maßnahme dem Baumonitoring des Planungsstabes der Senatskanzlei.

Finanzierung:

Es ist vorgesehen, die Gesamtinfrastrukturmaßnahme aus Regionalisierungsmitteln (Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz) zu finanzieren und hierfür eine Einzelmaßnahme einzurichten. Regionalisierungsmittel sind für den Öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere den Schienenpersonennahverkehr einzusetzen, und dienen in Hamburg insbesondere zur Finanzierung der S-Bahnverkehre.

Die finanziellen Mittel in Höhe von 22,6 Mio. Euro sollen der Deutschen Bahn AG als Zuwendung von der Freien und Hansestadt Hamburg gewährt werden. Gemäß Finanzierungsplanung der zuständigen Behörde stehen ausreichend Regionalisierungsmittel für die Maßnahme zur Verfügung.

Die Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln im beabsichtigten Umfang dient vornehmlich der Sicherung der Finanzierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme, denn die FHH strebt eine überwiegende Refinanzierung der Maßnahme aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) an. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist ein zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG geschlossener Vertrag über die Erhaltung der Schienenwege der Unternehmen. Anlage 8.7 zur LuFV enthält die Vereinbarungen zur Finanzierung von Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des

Schienenpersonennahverkehrs. Auf Grund der Sondersituation der FHH als Stadtstaat können in Hamburg im Gegensatz zu anderen Länder auch Maßnahmen der S-Bahn finanziert werden. Die Deutsche Bahn AG und die Länder stimmen in Ländergesprächen die Infrastrukturmaßnahmen ab, für die LuFV-Mittel eingesetzt werden sollen. Das abgestimmte Länderprogramm für Hamburg sieht die überwiegende Finanzierung des Neubaus der S-Bahn-Station Ottensen aus LuFV-Mitteln vor. Mit der Deutschen Bahn AG soll daher ein Realisierungs- und Finanzierungsvertrag geschlossen werden, in dem vereinbart wird, dass das Investitionsvolumen der Teilmaßnahme „Neubau der S-Bahn-Station Ottensen“, soweit dieses nach den Vorgaben der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) anrechenbar ist, in höchst möglichem Umfang zu Lasten der LuFV, Anlage 8.7 unter Anrechnung auf die Länderquote des Landes Hamburg finanziert wird. Die Vertragsverhandlungen sind weitestgehend abgeschlossen. Die Vertragsunterzeichnung soll im Jahr 2017 erfolgen. Nach derzeitigem Stand beträgt der anrechenbare Betrag maximal 17,8 Mio. Euro. Der letztendlich anrechenbare Betrag wird erst nach kaufmännischem Abschluss der Maßnahme feststehen. Das Investitionsvolumen für die Schaffung des westlichen Zugangs samt Zuwegung sowie der Ablösebetrag für dessen Betrieb und Instandhaltung dürfen nicht aus LuFV-Mitteln refinanziert werden (siehe Tabelle 2). In der aktuellen LuFV-Förderperiode stehen ausreichend LuFV-Mittel für die Maßnahme zur Verfügung, um den maximal anrechenbaren Betrag von 17,8 Mio. Euro zu refinanzieren.

Die aktuelle Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen DB AG und der Bundesrepublik Deutschland läuft mit Ende des Jahres 2019 aus. Ob es eine Nachfolgeregelung geben wird und wie diese gestaltet sein wird, steht zum heutigen Zeitpunkt nicht fest.

Die Fertigstellung der Maßnahme ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Für den Fall des Ausbleibens einer Nachfolgevereinbarung zur aktuellen LuFV können nur die Maßnahmenteile aus LuFV-Mitteln refinanziert werden, die bis Ende des Jahres 2019 fertiggestellt worden sind.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Die Finanzierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme erfolgt aus Regionalisierungsmitteln (Zuweisungen des Bundes gem. §5 Regionalisierungsgesetz) aus dem zentralen Programm Verkehr und Straßenwesen des Aufgabenbereichs 269 (PG 269.04). Die Mittel werden im Rahmen der Bewirtschaftung aus dem zentralen Programm

„Förderung von Maßnahmen aus Fördermitteln Dritter“ per Sollveränderung auf der neu einzurichtenden Investitionsmaßnahme „S-Bahn-Station Ottensen“ zur Verfügung gestellt.

Folgekosten:

Kosten für Instandhaltung und Betrieb sämtlicher DB-Stationen werden bundesweit grundsätzlich

über Entgelte für Halte an Stationen finanziert. Es ist deshalb vorgesehen, auch die Folgekosten für die S-Bahn-Station Ottensen auf diesem Weg auszugleichen. Die Trassen- und Stationspreise werden gemäß Verkehrsvertrag für die Jahre 2018–2033 mit der S-Bahn Hamburg GmbH (siehe Drucksache 20/7548) an Hamburg als SPNV-Aufgabenträger durchgeführt.

Tabelle 1: Kosten des Neubaus der S-Bahn-Station Ottensen nach den Grundsätzen des Kostenstabilen Bauens

Kosten- definition		Kosten- bestandteile	Kostenermittlung (Kosten netto*) S-Bahn-Station Ottensen				
			Kosten- rahmen	Kosten- schät- zung	Kosten- berech- nung	Kosten- anschlag	Kosten- fest- stellung
			in Mio. €	in Mio. €	in Mio. €	in Mio. €	
Gesamtkosten	Gesamtbaukosten "Baukosten"	Basiskosten	11,9	12,8	13,7		
		Ansatz für Kostenvarianz	5,0	2,9	2,8		
		Preissteigerungen (2017-2020)	2,5	2,7	1,1		
		Baunebenkosten (Planungskosten ab Lph. 5)	3,5	3,6	3,9		
	<b>Gesamtbaukosten (Summe Baukosten + Baunebenkosten):</b>		<b>22,9</b>	<b>22,0</b>	<b>21,5</b>		
		Grunderwerbskosten			-		
		Einrichtungskosten			-		
		Ablöse Betriebs- und Instandhaltungs- kosten Personenüber- führung für 20 Jahre		1,1	1,1		
	<b>Zu finanzierende Summe:</b>					<b>22,6</b>	
		Besondere Kostenrisiken	-	-	-		
Finanzierungsbetrag aus DB-Mitteln (DB Vertrieb; Kosten für Fahrkarten- automaten)				0,1			
Summe, nachrichtlich				22,7			

\* Die Deutsche Bahn AG ist vorsteuerabzugsberechtigt.

Tabelle 2: Maximal möglicher Refinanzierungsanteil aus LuFV-Mitteln und Mindestanteil an Regionalisierungsmitteln zur Finanzierung der Gesamtinfrastrukturmaßnahme

	<b>DB AG LuFV-Mittel</b> in Mio. €	<b>FHH Regiomittel</b> in Mio. €	<b>gesamt</b> in Mio. €
Neubau S-Bahn-Station	17,8	1,7	19,5
Bau westlicher Zugang		2,0	2,0
Ablöse westlicher Zugang		1,1	1,1
<b>Gesamtsumme</b>	<b>17,8</b>	<b>4,8</b>	<b>22,6</b>

## 5. Wirtschaftlichkeit

Im Zuge der Planung wurden mehrere Varianten zur Gestaltung der S-Bahn-Station untersucht. Die gewählte Variante mit Mittelbahnsteig entspricht der wirtschaftlichsten Variante. Gleichzeitig bietet die gewählte Gestaltung des westlichen Zugangs als Personenüberführung konstruktive und wirtschaftliche Vorteile gegenüber der untersuchten Variante des westlichen Zugangs als Personenunterführung, die im Übrigen von Nutzern als unattraktiv wahrgenommen würde.

Da eine überwiegende Refinanzierung der Infrastrukturmaßnahme aus LuFV-Mitteln angestrebt wird, muss deren volkswirtschaftliche Vertretbarkeit gemäß den Regularien der LuFV nachgewiesen werden. In Anlage 8.7 zur aktuellen LuFV sind für verschiedene Typen von Maßnahmen Grenzwerte festgelegt, deren Einhaltung nachgewiesen werden muss, um Förderfähigkeit zu erlangen. Die S-Bahn-Station Ottensen entspricht dem definierten Stationstyp 1. Für Stationen des Typs 1 müssen mindestens 1.000 Ein-/Aus-/Umsteiger pro Werktag nachgewiesen werden. Die DB AG geht davon aus, dass die S-Bahn-Station an einem mittleren Werktag von über 5.000 Fahrgästen genutzt wird. Dabei wird mit jährlichen Steigerungsraten von bis zu 5 % bis zum Jahr 2030 gerechnet.

## 6. Auswirkungen auf die Vermögenslage der FHH

Der beabsichtigte Investitionszuschuss in Höhe von 22,6 Mio. Euro ist als immaterieller Ver-

mögensgegenstand von der Stadt Hamburg zu aktivieren und über die Bindungsdauer der bezuschussten Vermögensgegenstände abzuschreiben. Das Eigenkapital der Stadt wird durch die jährlichen Abschreibungsraten verringert. Den Abschreibungen steht die Auflösung eines passivierten Sonderpostens gegenüber, da die Zuwendung aus Fördermitteln des Bundes (Regionalisierungsmittel und gegebenenfalls LuFV-Mittel) finanziert werden soll.

## 7. Realisierung und weiteres Vorgehen

Im Januar 2015 wurden die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Im Juni 2016 wurden sie an die zuständige Anhörungsbehörde (BWVI/RP) weitergeleitet. Erfolgt die Planfeststellung – wie in der Zeitplanung der DB AG vorgesehen – im Jahr 2017, plant die DB AG für das gleiche Jahr die Vorbereitung der Vergaben für die Hauptleistungen und den Beginn der Ausführungsplanung.

Unter dem Vorbehalt einer rechtzeitigen Planfeststellung und der Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses sollen die Bauarbeiten zur Errichtung der Station im Jahr 2018 beginnen und etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen.

## 8. Petitum

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