

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Anja Hajduk, Manuel Sarrazin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/6846 –**

Aufstieg des Planfalls „Knoten Hamburg“ in den Bedarfsplan Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

Eines der in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplan Schiene aufgestiegenen Projekte ist der Bahnknoten Hamburg. Der Hamburger Hauptbahnhof ist mit über 500 000 Nutzenden pro Tag einer der meist frequentierten Bahnhöfe Deutschlands (www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/hintergrund/themendienste/Themendienst_Hamburg_Hbf-1310926). Es ist zu erwarten, dass sich die seit Jahren abzeichnende Überlastung des Bahnhofs mit immer weiter steigenden Fahrgastzahlen in Zukunft weiter verschärfen wird. Mit dem am 6. November 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verkündeten Aufstieg des Planfalls „Knoten Hamburg“ aus dem Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplan Schiene des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) werden weitere Maßnahmen zur Engpassbeseitigung in Aussicht gestellt. Vor dem Hintergrund des geplanten Deutschlandtakts stellen sich vor allem Fragen zur Priorisierung und zeitlichen Einordnung der Infrastrukturvorhaben zum Ausbau des Knotens Hamburg.

1. Welche Infrastrukturmaßnahmen legt der Planfall „Knoten Hamburg“ des BSWAG zugrunde?
 - a) Welche Infrastrukturmaßnahmen kommen nach der Hochstufung vom Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf zu den bisher im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Maßnahmen hinzu?
 - b) Welche der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten infrastrukturellen Maßnahmen sieht der in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegene Planfall „Knoten Hamburg“ des BSWAG nicht mehr vor?

2. Auf welchen Annahmen basieren die vom BMVI genannten Kosten für den Planfall „Knoten Hamburg“, und wie verteilt sich diese Summe auf die einzelnen Teilprojekte des Planfalls (bitte die Höhe der Kosten jeweils nach Teilmaßnahme einzeln aufschlüsseln)?

Die Frage 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen und die Kosten können der Tabelle entnommen werden. Die Kosten für den aktuellen Planfall basieren auf einer 3D-GIS-gestützten Kosten- und Trassenplausibilisierung auf Grundlage von Kostenkennwerten.

Knoten	Maßnahme	Baukosten	Planungskosten	Gesamtkosten	zuzüglich Ersatzanteile ¹	GWU-Kosten ²
Hamburg	S 4 Ost (Mitfall 4 - EBWU)	741,83 Mio €	133,53 Mio €	875,36 Mio €	262,61 Mio €	1137,96 Mio €
Hamburg	Hamburg Hbf: Zusätzliche Bahnsteigkante an Gleis 9 und Wegfall von Gleis 10	16,08 Mio €	2,89 Mio €	18,97 Mio €	9,49 Mio €	28,46 Mio €
Hamburg	Hamburg Hbf: Neue Abstellanlage bei Wandsbek (um Rangierfahrten über Wendegleis 35 zu vermeiden)	6,65 Mio €	1,20 Mio €	7,84 Mio €	2,75 Mio €	10,59 Mio €
Hamburg	Anckelmannsplatz – Rothenburgsort: Verkürzung des eingleisigen Abschnittes um 1,1 km bei Rothenburgsort	12,91 Mio €	2,32 Mio €	15,23 Mio €	6,09 Mio €	21,32 Mio €
Hamburg	Knoten Harburg: neue PV-Verbindungskurve Hamburg Hbf – Stade mit neuen Bahnsteig und Personenüberführung zum Bf Harburg	210,89 Mio €	37,96 Mio €	248,85 Mio €	37,33 Mio €	286,18 Mio €
Hamburg	Harburg – Hamburg Hbf: neues Kreuzungsbauwerk in Wilhelmsburg für GV der Relation Rothenburgsort – Osthafen, um die PV-Strecke 2200 zu überqueren (DB-Variante)	98,12 Mio €	17,66 Mio €	115,79 Mio €	46,31 Mio €	162,10 Mio €
Hamburg	Meckelfeld: neues Überwerfungsbauwerk für kreuzungsfreie Einfädelung/Ausfädelung der Strecken 1280 und 1255 in den Knoten Maschen (DB-Variante)	79,38 Mio €	14,29 Mio €	93,67 Mio €	37,47 Mio €	131,14 Mio €
Hamburg	Elmshorn: zusätzliches Bahnsteiggleis für flügelnden und wendenden NV ohne Hauptgleise zu belegen, um freie Durchfahrten u.a. für GV zu ermöglichen	12,16 Mio €	2,19 Mio €	14,35 Mio €	5,74 Mio €	20,09 Mio €
Hamburg	Überwerfungsbauwerk nördlich Hamburg-Altona Nord	70,90 Mio €	12,76 Mio €	83,66 Mio €	33,47 Mio €	117,13 Mio €
Summe Knoten Hamburg		1248,92 Mio €	224,81 Mio €	1473,73 Mio €	441,25 Mio €	1914,98 Mio €

1: Anteil der im Bestand erforderlichen Ersatzinvestitionen

2: GWU = Gesamtwertumfang

3. Welche der Teilprojekte des Planfalls „Knoten Hamburg“ befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung bereits im Planfeststellungsverfahren (bitte jeweiligen Verfahrensstand und Beginn des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens angeben)?
4. Für welche Teilprojekte des Planfalls „Knoten Hamburg“, die noch nicht in Bau sind, liegen nach Kenntnis der Bundesregierung rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor (bitte konkrete Benennung des Planfeststellungsabschnitts mit aktualisierten Baukosten)?
5. Für welche Teilprojekte des Planfalls „Knoten Hamburg“ liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Machbarkeitsstudien vor?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es sind keine Teilprojekte des Planfalls „Knoten Hamburg“, mit deren Realisierung noch nicht begonnen wurde, bekannt, bei denen rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen.

Die Teilmaßnahmen „Nordkurve Kornweide zweigleisiger Ausbau“ und „Zweites östliches Umfahrgleis Maschen“ befinden sich aktuell in der Realisierung.

Für die „S4 (Ost) Hamburg–Bad Oldesloe“ sind für alle Abschnitte Anträge auf Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt worden.

Der Antrag auf Planfeststellung für das Projekt „Überwerfungsbauwerk Meckelfeld“ wurde im Dezember 2018 wieder zurückgezogen und wird voraussichtlich Mitte 2019 neu eingereicht.

Darüber hinaus erstellt die Deutsche Bahn Netz AG für die Maßnahmen Verbindungskurve Harburg und Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg die Vorplanung.

6. Wurde im Planfeststellungsverfahren für den neuen Fernbahnhof Altona die zur Entlastung des Hauptbahnhofs benötigte S-Bahnlinie S4 (West) berücksichtigt?
 - a) Wenn ja, in welcher Form erfolgte die Berücksichtigung?
 - b) Wenn nein, warum erfolgte keine Berücksichtigung, und wann wird dies nachgeholt?

Die Einrichtung der S-Bahn-Linie S4 West ist nicht Gegenstand der Planfeststellung für den Fern- und Regionalbahnhof Altona. Die Umsetzung des Vorhabens steht der Veränderung der Linienführungen von S-Bahn-Linien und der Einrichtung zusätzlicher S-Bahn-Linien jedoch nicht entgegen. Im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona zu errichtende Anlagen müssten in diesem Falle weder um- noch zurückgebaut werden.

7. Wird nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung einzelnen Teilmaßnahmen des Planfalls „Knoten Hamburg“ des BSWAG eine besondere Priorität im Hinblick auf den Zeitpunkt ihrer Durchführung eingeräumt?
 - a) Wenn ja, welchen Maßnahmen wird besondere Priorität eingeräumt?
 - b) Wenn ja, nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung?
 - c) Welche der Maßnahmen erachtet die Bundesregierung als zum nächstmöglichen Zeitpunkt realisierbar?
21. Ist unter Berücksichtigung der drängenden Probleme im Engpass Knoten Hamburg davon auszugehen, dass der Ausbau des Hamburger Hauptbahnhofs im Vergleich zu anderen Projekten des Deutschlandtakts entsprechend hoch priorisiert wird?

Die Fragen 7 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Maßnahmen des Knotens Hamburg sind im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Die Maßnahmen in den Knoten werden sukzessive realisiert, sobald die sachlichen und haushalterischen Voraussetzungen vorliegen. Zum Planungsstand wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 verwiesen.

8. Welchen Kapazitätzuwachs werden die dem Deutschlandtakt zugrunde gelegten Infrastrukturmaßnahmen für den Bahnknoten Hamburg generieren können, und bis wann sollen sie fahrplanwirksam werden?
24. Welche baulichen Maßnahmen sind im Fall des Hamburger Hauptbahnhofs nach dem derzeitigen Erkenntnisstand der Bundesregierung erforderlich, um die vom Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts vorgegebenen Kapazitäten tragen zu können?

26. Unterstellt der Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt eine infrastrukturelle Erweiterung der Bahnsteigkapazitäten des Hamburger Hauptbahnhofs in Richtung Südausfahrt?

Die Fragen 8, 24 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der Antwort zu Frage 1 genannten Infrastrukturmaßnahmen und darüber hinaus eine „durchgehende Zweigleisigkeit Hamburg Anckelmannsplatz–Hamburg Rothenburgsort“ sind für die Umsetzung der im Zielkonzept hinterlegten Betriebsangebote erforderlich.

9. Von welcher Entlastung für den Hamburger Hauptbahnhof geht die Bundesregierung durch die vom Planfall „Knoten Hamburg“ des BSWAG erfassten Maßnahmen aus (bitte in Zügen/Tag angeben), und welche „Satellitenbahnhöfe“ im Hamburger Stadtgebiet sind in der Lage, eine Entlastungsfunktion für den Hamburger Hauptbahnhof zu übernehmen, indem Züge bis dorthin durchgebunden werden bzw. dort beginnen und enden?
10. Sieht die Bundesregierung den heutigen Fern-, Regional- und S-Bahn-Halt Dammtor ebenfalls als Entlastungsmaßnahme für den Hauptbahnhof an, und wenn nein, wie sollen die heute am Haltepunkt Dammtor gezählten Nutzen von Hauptbahnhof verkraftet werden?
11. Welche „Satellitenbahnhöfe“ in Hamburg müssen angesichts der Überlastung des Hamburger Hauptbahnhofs in ihrer Aufnahmekapazität erweitert werden, um künftig eine Entlastungsfunktion zu übernehmen, und welche Erweiterungsmöglichkeiten bestehen in dieser Hinsicht bzw. werden bereits jetzt planerisch berücksichtigt?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es verkehren im Bezugsfall ohne Ausbau des Knotens 660 Züge des Regionalverkehrs pro Tag von und zum Hauptbahnhof. Im Planfall mit Ausbau reduziert sich diese Zahl auf 572 Züge pro Tag.

Nach Ausbau können alle Züge zum Hauptbahnhof geführt werden.

12. Welche Entlastungseffekte sieht die Bundesregierung für den bisherigen Bahnhof Hamburg-Altona durch den neuen Bahnhof Altona-Nord/Diebs-
teich?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Zukunft für den bisherigen Bahnhof Hamburg-Altona nach Inbetriebnahme des Bahnhofs Altona-Nord/Diebs-
teich?

Die Fragen 12 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am bisherigen Bahnhof Hamburg-Altona werden durch den Bau des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona künftig keine Fern- und Regionalbahnen mehr halten. Durch die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs ergeben sich für die S-Bahn-Reisenden am alten Standort keine Veränderungen oder Nachteile. Zusätzlich wird die S 4 sowohl den neuen als auch den alten Bahnhof Altona anfahren.

13. Sieht die Bundesregierung den bisherigen Planfall am Standort Diebsteich mit drei Bahnsteigen bzw. sechs Gleisen für den Fernverkehr und weiteren zwei Gleisen bzw. einem Bahnsteig für die S-Bahn als ausreichend an?

Ja.

15. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die im Bahnhof Hamburg-Altona die dem Eisenbahnverkehr gewidmeten Flächen auch für selbigen erhalten bleiben müssen?

Nein.

16. Welche Zugfolgezeiten je Richtung ergeben sich unter Berücksichtigung des Zielfahrplans 2030 des Deutschland-Takts für den Hamburger Hauptbahnhof?

Im Rahmen der konzeptionellen Planung wird von den folgenden Zugfolgezeiten ausgegangen:

- Auf der Verbindungsbahn Richtung Hamburg Altona Nord: 3 Minuten
- In Richtung Hamburg Harburg: 3 Minuten
- In Richtung Berliner Tor: 4 Minuten

Für die Gegenrichtung werden dieselben Werte angesetzt.

17. Welche kurzfristigen Maßnahmen sind in Anbetracht der Tatsache, dass die vollständige Entlastungswirkung für den Hamburger Hauptbahnhof durch die S-Bahnlinie S4 (Ost) nicht vor 2027 zu erwarten ist (www.s-bahn-4.de/files/downloads/Pr%C3%A4sentation%20Podiumsdiskussion_Homepage.pdf) und der Ausbau des Hauptbahnhofs ein mehrjähriges Projekt sein wird, bereits jetzt denkbar, um die Verkehrssicherheit des Hamburger Hauptbahnhofs vor dem Hintergrund immer steigender Fahrgastzahlen für die nächsten Jahre beizubehalten?
18. Welche kurzfristigen Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Verkehrssicherheit im Hamburger Hauptbahnhof in der Zwischenzeit aufrechtzuerhalten?
19. Welche kurzfristigen Maßnahmen sind bereits jetzt denkbar, um den schwerwiegenden Engpass im Hamburger Hauptbahnhof abzumildern?
20. Welche kurzfristigen Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die angespannte Betriebssituation im Hamburger Hauptbahnhof in der Zwischenzeit etwas zu entspannen?

Die Fragen 17 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Deutsche Bahn Station&Service AG wird die Aufbauten vom Bahnsteig Gleis 13/14 entfernen, um mehr Platz für die Kunden zu schaffen. Außerdem wird die Deutsche Bahn Station&Service AG zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Reisendenlenkung und Kundeninformation einsetzen.

Des Weiteren sollen zur Entlastung des Südsteiges provisorische Zugänge mit direkten zusätzlichen Treppen von den Bahnsteigen in ihren südlichen Bereichen auf die Steintordammbrücke errichtet werden.

22. Wann kann mit einer Veröffentlichung der von der Deutschen Bahn AG und der Freien Hansestadt Hamburg in Auftrag gegebenen „Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Hamburger Hauptbahnhofs und seines Umfelds“ gerechnet werden?

Wesentliche Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie wurden auf der Sitzung des Verkehrsausschusses der hamburgischen Bürgerschaft am 17. Januar 2019 präsentiert.

23. Inwieweit sind die in der Machbarkeitsstudie untersuchten Maßnahmen im Gutachten zum Deutschlandtakt berücksichtigt worden?

Die Planungen zum Deutschland-Takt beinhalten die gleisseitige Infrastruktur. Die genannte Machbarkeitsstudie liegt dem Bund im Detail nicht vor.

25. Welche Angebotsausweitungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern, die den Knoten Hamburg berühren, sind bei der Verkehrsprognose unterstellt, und welche SPNV-Angebotsausweitungen werden von den genannten Ländern derzeit vorbereitet bzw. sind in den Nahverkehrs- bzw. SPNV-Plänen bis 2025/2030 angelegt bzw. geplant (bitte linienbezogen angeben, bitte Anzahl der SPNV-Halte im Hauptbahnhof Hamburg im Status quo und für 2030 angeben)?

Die bei der Knotenuntersuchung Hamburg zu berücksichtigenden Bedienungsangebote des Regionalverkehrs von und zum Hauptbahnhof sind im Vorfeld mit den betroffenen Ländern abgestimmt:

Unter Berücksichtigung der auf die S-Bahn verlagerten RB-Leistungen ist in Hamburg Hauptbahnhof eine Angebotsausweitung von 250 Zügen pro Tag im Regionalverkehr gegenüber heute zu verzeichnen. Informationen zu derzeit von den Ländern vorbereiteten Angebotsausweitungen des SPNV bzw. zu den Inhalten von Nahverkehrsplänen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

27. Welche Prognosen wurden dem Planfall „Knoten Hamburg“ zugrunde gelegt, um davon ausgehen zu können, dass die festgelegten Maßnahmen zur Engpassbeseitigung ausreichen werden?

Es liegt die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zugrunde.

28. Bis wann kann eine Einigung über die Finanzierungsaufteilung zum Ausbau der S 4 (Ost) des Planfalls „Knoten Hamburg“ zwischen Bund und den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein erwartet werden (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/bewertung-schienenwegeausbau-des-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile), und wie unterstützt der Bund mit seinen Interessen im Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr hierbei die Länder, die ihrer Verantwortung für den Nahverkehr nachkommen müssen?

Eine Einigung wird noch in diesem Jahr angestrebt.

29. Welche Baumaßnahmen werden für die Realisierung der Teilmaßnahme „Verbindungskurve Harburg“ des Planfalls „Knoten Hamburg“ des BSWAG erforderlich sein?
30. Von welchen Baukosten geht die Bundesregierung derzeit für die Teilmaßnahme „Verbindungskurve Harburg“ des Planfalls „Knoten Hamburg“ des BSWAG aus?
31. Welcher Verlauf ist für die „Verbindungskurve Harburg“ des Planfalls „Knoten Hamburg“ des BSWAG vorgesehen?
32. Unterstellt der Planfall „Knoten Hamburg“ für die Teilmaßnahme „Verbindungskurve Harburg“ einen ein- oder mehrgleisigen Streckenbau?
33. Ist die geplante Teilmaßnahme „Verbindungskurve Harburg“ für den Personen- und/oder den Güterverkehr vorgesehen, und für wie viele Zugfahrten pro Tag ist die Strecke zu konzipieren?

Die Fragen 29 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der Maßnahme „Verbindungskurve Harburg“ ist die Verkürzung der Reisezeiten durch den Entfall des Fahrtrichtungswechsels für Züge Cuxhaven/Stade–Hamburg Hauptbahnhof und die Vermeidung von Kreuzungskonflikten mit dem Schienengüterverkehr im Nordkopf Hamburg-Harburg.

Nach Abschluss der Knotenuntersuchung werden die Grundlagen- und Vorplanung für die Verbindungskurve Harburg erstellt. Erst mit Abschluss dieser Planungen sind konkrete Aussagen über die erforderlichen Baumaßnahmen und die Baukosten möglich.

34. Wird die „Verbindungskurve Harburg“ des Planfalls „Knoten Hamburg“ des BSWAG im Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts zugrunde gelegt?

Ja.

35. Welche der im „Zielfahrplan 2030 Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Bremen“ ausgewiesenen Linien werden die Verbindungskurve Harburg nutzen?

Die Verbindungskurve Harburg dient dem schnellen Regionalverkehr von Cuxhaven nach Hamburg Hauptbahnhof, der im Stundentakt verkehrt. In der Hauptverkehrszeit wird diese Linie auf einen 30'-Takt im Abschnitt Stade–Hamburg verdichtet.

36. Werden die Linien, die die Verbindungskurve Harburg nutzen werden, den derzeitigen Bahnhof Hamburg-Harburg befahren?

Wenn nein, in welcher Lage soll der neue Halt für Hamburg-Harburg entstehen?

Die Verbindungskurve wird einen unterirdischen Halt beim Bahnhof Hamburg-Harburg erhalten, so dass nach wie vor ein Umstieg auf den übrigen Schienenpersonenverkehr möglich ist. Der neue Bahnsteig liegt nordwestlich der heutigen Bahnsteige.

