

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter (SPD) und Martin Bill (GRÜNE)
vom 19.04.18**

und Antwort des Senats

Betr.: Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität in der S-Bahn-Infrastruktur (II)

Das Mobilitätskonzept für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 wurde nach deren Absage daraufhin überprüft, inwieweit eine Übernahme oder eine vertiefende Bearbeitung der Erkenntnisse für Hamburg weiterhin von Bedeutung ist. Die Maßnahmen, die aus Sicht der Gutachter auch unabhängig von Olympia von Bedeutung sind, wurden ausgewählt und in der Sitzung des Mobilitätsbeirats am 3. Februar 2016 als Sachstand präsentiert.

Der überarbeitete Maßnahmenkatalog enthält im Abschnitt „Störanfälligkeit S-Bahn reduzieren“ acht ausgewählte Infrastruktur-Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit beziehungsweise der Störfallfestigkeit des S-Bahn-Systems, für die die Gutachter empfahlen sie weiterzuverfolgen.

Die Maßnahmen wurden im April des Jahres 2016 im Rahmen des Ländergesprächs zwischen der DB AG und der Freien und Hansestadt Hamburg zur Abstimmung von Infrastrukturmaßnahmen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) vorgestellt. Danach entstand unter Leitung der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) eine Prioritätenliste („6-Punkte-Programm S-Bahn Hamburg“), die im Oktober des Jahres 2016 vorgestellt wurde. Aus ihr ergibt sich folgende Reihenfolge der möglichen Maßnahmen (vergleiche Drs. 21/7859):

- A. Umbau der Stromspeiseanlage im Knoten Hauptbahnhof inklusive Verbesserung der Wendemöglichkeiten S-Bahn Sternschanze (Dammtor)*
- B. Neuordnung Weichentrapeze zwischen Rothenburgsort und Bergedorf*
- C. Neue Weichentrapeze und Signale zwischen Harburg Rathaus und Hammerbrook inklusive Optimierung S-Bahn-Signalsystem Harburg – Harburg-Rathaus*
- D. Sicherung der Bahnbetriebsanlagen (Einzäunung kritischer Bereiche des S-Bahn-Netzes)*
- E. Bahnsteige verlängern (S1 Hauptbahnhof – Barmbek)*
- F. Kapazitätserhöhung Altona durch direkte Nordeinfahrt/-ausfahrt Richtung Holstenstraße*

Die unter A., B. und C. genannten Maßnahmen werden prioritär verfolgt (vergleiche Drs. 21/10918). Die Maßnahmen unter D. werden bereits seit 2016 sukzessive umgesetzt (vergleiche Drs. 21/9422), die Maßnahmen unter E. und F. sind erst im Vorfeld des Baus der S4 notwendig beziehungsweise erst nach Inbetriebnahme des neuen Fernbahnhofes in Altona (Nord) umsetzbar.

Im Gespräch ist eine Förderung der prioritären Maßnahmen mit Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

In diesem Zusammenhang fragen wir den Senat:

- 1. Welchen Planungsstand gibt es bei den prioritären Maßnahmen des „6-Punkte-Programms S-Bahn Hamburg“ und welche Aussagen können bezüglich deren LuFV-Förderfähigkeit getroffen werden?*

Nach zwischenzeitlich erfolgter Prüfung wurden die Maßnahmen A, B und C zu zwei neuen Paketen zusammengefasst, die in die zwischen Bund und Deutsche Bahn AG (DB AG) auszuhandelnde Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aufgenommen werden sollen. Inhaltlich sind damit alle drei prioritären Maßnahmen enthalten. Die vormalige Maßnahme A wurde auf folgende Maßnahmepakete aufgeteilt:

1. „Ertüchtigung Bergedorfer S-Bahn“ (neue Weichentrapeze Rothenburgsort – Bergedorf, neue Signale sowie Anpassung der Stromversorgung mittels Rückleitern auf der Strecke Altona – Jungfernstieg – Hbf – Bergedorf)
2. „Ertüchtigung der Harburger S-Bahn“ (neue Weichentrapeze und Signale Hammerbrook – Harburg Rathaus, neue Signalen sowie Anpassung der Stromversorgung mittels Rückleitern Altona – Dammtor – Hbf – Harburg Rathaus).

Für diese Maßnahmen (ehemals A – C) wurde DB-seitig die Finanzierungsfähigkeit nach Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bestätigt. Die Leistungsphasen 1 – 2 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) der Planung sollen im Sommer des Jahres 2018 starten.

- 2. Auf welche Beträge werden die Kosten für Planung und Realisierung für die drei prioritären Maßnahmen geschätzt und welche Realisierungszeiträume sind bei Verwendung von LuFV-Mitteln beziehungsweise alternativen Finanzierungsmodellen anzunehmen?*

Für die Ertüchtigung der Bergedorfer S-Bahn (Maßnahme 1, vormals B einschließlich entsprechender Anteile der vormaligen Maßnahme A in der Ausfahrt vom Hauptbahnhof) belaufen sich die Kosten für Planung und Realisierung auf geschätzt 14,7 Millionen Euro.

Für die Ertüchtigung der Harburger S-Bahn (Maßnahme 2., vormals C einschließlich der übrigen Anteile der vormaligen Maßnahme A in der Ausfahrt vom Hauptbahnhof) belaufen sich die Kosten für Planung und Realisierung auf geschätzt 29,0 Millionen Euro.

Beide Maßnahmen sollen mit Bundes- und DB-Mitteln über die LuFV finanziert werden. Diese ist in der laufenden und zu Beginn der voraussichtlich nächsten Förderperiode im Wesentlichen noch mit der Maßnahme „Neubau S-Bahnhof Ottensen“ finanziell belegt.

Daher ist nach Abschluss der Vorplanung zu prüfen, inwieweit LuFV-Mittel in ausreichendem Umfang vorhanden sind oder ob gegebenenfalls zur Beschleunigung der Realisierung eine Vorfinanzierung der weiteren Planungs- und Bauphasen aus Hamburger Haushaltsmitteln oder Regionalisierungsmitteln infrage kommt. Die Realisierungszeiträume können erst auf der Grundlage der erforderlichen Planungen konkretisiert werden.

- 3. Welche kritischen Bereiche des S-Bahn-Netzes wurden jeweils wann und mit welchem Erfolg bereits eingezäunt?*

Zum Schutz des Eisenbahnbetriebes am Hamburger Hauptbahnhof (Ostkopf) wurde in den Jahren 2016 und 2017 der Bereich am „Drob Inn“ am Besenbinderhof und gegenüberliegend an der Münzstraße eingezäunt. Außerdem wurde im Jahr 2017 an der Verbindungsbahn Altona – Hauptbahnhof im Bereich Sternschanze der gesamte Bereich zwischen Brücke Rentzelstrasse und dem Bahnhof Sternschanze eingezäunt. Beide Maßnahmen führten bereits zu einer signifikanten Reduzierung der durch Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb (Personen im/am Gleis) bedingten Sperrungen.

4. *Welche kritischen Bereiche des S-Bahn-Netzes sind als nächstes zur Einzäunung vorgesehen?*

Es werden aktuell im Bereich Hamburg Dammtor (an der Verbindungsbahn und Tiergartenstraße) Einfriedungen erstellt. Außerdem sind Teilbereiche auf der Strecke Berliner Tor – Bergedorf im Bereich Rothenburgsort vorgesehen.

5. *Wer trägt für die Einzäunung der kritischen Bereiche des S-Bahn-Netzes die Kosten?*

Die Kosten zur Einzäunung der kritischen Bereiche werden durch die S-Bahn Hamburg GmbH getragen.