

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dorothee Martin, Ole Thorben Buschhüter, Matthias Czech,  
Birte Gutzki-Heitmann, Jasmin Janzen, Gert Kekstadt, Dirk Kienscherf,  
Martina Koeppen, Doris Müller, Lars Pochnicht, Frank Schmitt,  
Sören Schumacher (SPD) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Martin Bill, René Gögge, Farid Müller,  
Ulrike Sparr, Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) und Fraktion**

**Betr.: Halt von Fernverkehrszügen am Bahnhof Hamburg-Harburg**

Bis zu 112 Fernzüge halten nach dem aktuellen Fahrplan der Deutschen Bahn AG (DB AG) am Bahnhof Hamburg-Harburg. 3 000 Fahrgäste steigen dort täglich ein und aus, wobei das Fahrgastaufkommen angesichts der stadtentwicklungspolitischen Ziele im Süderelbraum künftig weiter steigen wird. Der Bahnhof bietet den Fahrgästen aus dem Süderelbraum Hamburgs, aber auch denen aus dem nordöstlichen Teil Niedersachsens eine komfortable (Fern-)Reisemöglichkeit ohne zeitintensive An- oder Abreise zu beziehungsweise von einem Fernbahnhof nördlich der Elbe. Er trägt damit in hohem Maße zur Attraktivität des Süderelbbaus bei und entlastet zudem den Hamburger Hauptbahnhof sowie die hochausgelastete S-Bahn-Strecke über die Elbe zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Harburg.

Trotz der Bedeutung des Fernzug-Halts am Bahnhof Hamburg-Harburg hat die DB AG kürzlich die weitgehende Streichung der dortigen Fernzug-Halte beschlossen. Dabei blieb zunächst unklar, ob die Streichungen auf Dauer oder nur vorübergehend angelegt sein sollten. Weder die Gründe für die Streichungen noch die Dauer der Fahrplanänderungen wurden im Vorfeld von der DB AG kommuniziert. Erst nach Intervention des Hamburger Verkehrssenators bei der DB AG stellte diese klar, dass der Entfall der Fernzug-Halte für einen begrenzten Zeitraum geplant war. Grund dafür waren geplante Sanierungsarbeiten an der Zollkanalbrücke. Inzwischen hat die DB AG die Bauarbeiten auf Anfang 2020 verschoben und von den Streichungen der Fernzug-Halte zunächst einmal Abstand genommen. Diese Entwicklung ist zwar zu begrüßen, allerdings gilt es sicherzustellen, dass die auf 2020 verschobenen Sanierungsarbeiten ohne oder jedenfalls mit deutlich weniger Streichungen von Fernzug-Halten in Harburg einhergehen.

Denn auf die entlastende Funktion des Bahnhofs Hamburg-Harburg kann nicht verzichtet werden. Im Gegenteil: Der Hamburger Hauptbahnhof stößt an seine Kapazitätsgrenzen, weshalb SPD und GRÜNE sich seit Langem, zuletzt mit der Drs. 21/15025, für eine Entlastung des Hauptbahnhofs einsetzen. Die erst kürzlich vorgestellten Maßnahmen der DB AG zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Kapazität des Hamburger Hauptbahnhofs dürfen nicht – auch nicht vorübergehend – durch die Streichung von Fernzug-Halten in Hamburg-Harburg konterkariert werden. Der S-Bahn-Betrieb auf der Strecke zwischen Harburg und Hauptbahnhof wurde zwar erst vor Kurzem mit zusätzlichen Fahrzeugen ausgeweitet, bedarf aber immer noch dringend der geplanten zusätzlichen Verstärkerlinie S32. Sie darf daher ebenfalls nicht unnötig zusätzlich belastet werden.

Sanierungsarbeiten der DB AG müssen zudem im Vorfeld besser kommuniziert und mit der zuständigen Behörde im Rahmen der Bau- und Informationsdialoge abgestimmt werden, die ja gerade dazu dienen, einen frühzeitigen Austausch über Auswirkungen geplanter Baumaßnahmen herzustellen.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

1. gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG) darauf hinzuwirken, dass
  - a) möglichst alle am Bahnhof Hamburg-Harburg verkehrenden Fernzüge der DB Fernverkehr AG auch zukünftig dort halten,
  - b) es im Zuge der auf 2020 verschobenen Sanierungsarbeiten an der Zollkanalbrücke zu keinen Streichungen von Fernzug-Halten am Bahnhof Hamburg-Harburg kommt beziehungsweise diese auf ein notwendiges Minimum begrenzt werden,
  - c) die DB AG die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zukünftig über Sanierungspläne mit Auswirkung auf Hamburger Fern- und Schnellbahnstrecken frühzeitig informiert und diese mit ihr abstimmt,
  - d) die DB AG ihre Kundinnen und Kunden künftig bei Fahrplanänderungen auf angemessene Art und Weise sowie rechtzeitig über den Grund und die Dauer der Fahrplanänderungen informiert,
2. gegenüber der DB Netz AG darauf hinzuwirken, dass im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen im Knoten Hamburg sowie im S-Bahn-Kernnetz die Ausrüstung der überlasteten Strecken mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS erfolgt,
3. der Bürgerschaft über die ergriffenen Schritte sowie deren Ergebnisse bis zum 30. September 2019 zu berichten.