

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter (SPD) vom 14.10.19

und Antwort des Senats

Betr.: Kapazität des Hamburger Hauptbahnhofs

Der Bahnhof Hamburg Hbf, obwohl Durchgangsbahnhof, wird im weitgehend vertakteten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nur als Doppelkopfbahnhof genutzt. Alle Züge des SPNV beginnen und enden dort und wenden auf die Gegenleistung in der Regel an den Bahnsteigen beziehungsweise teilweise unter Nutzung der Abstellanlage. Bei Wenden am Bahnsteig werden die Gleise häufig von jeweils zwei Zügen hintereinander belegt. Die Wendezeiten sind unterschiedlich lang und betragen teilweise zwischen 40 und 60 Minuten. Solange ist das jeweilige Gleis für durchfahrende Züge nicht passierbar.

Die geplante Verknüpfung der Regionalbahn-Linien RB81 (Hamburg Hbf – Bad Oldesloe) und RB61 (Hamburg Hbf – Itzehoe) zur neuen S-Bahn-Linie S4 (Bad Oldesloe – Wrist/Itzehoe, unter Einschluss der Linie RB71 (Hamburg-Altona – Wrist/Itzehoe), adressiert dieses Problem, wobei dadurch im Bahnhof Hamburg Hbf nicht nur die Bahnsteigwenden entbehrlich, sondern durch die Verlagerung dieser Regionalbahn-Leistungen auf das S-Bahn-Netz die bisher genutzten Gleiskapazitäten im Fernbahnteil des Hauptbahnhofs gänzlich frei werden.

Eine Verknüpfung weiterer SPNV-Linien und damit deren Durchbindung über den Bahnhof Hamburg Hbf hinaus erfordert eine umfassende Veränderung der SPNV-Konzepte im Großraum Hamburg. Dies geht nicht ohne die Einbindung und Zustimmung der betroffenen Aufgabenträger.

Unterdessen hat der Niedersächsische Landtag in seiner Sitzung am 19. Juni 2019 eine Entschließung unter anderem folgenden Inhalts angenommen (LT-Drs. 18/4021):

„Der Landtag bittet die Landesregierung, (...) gemeinsam mit Hamburg und Schleswig-Holstein sowie in enger Abstimmung mit der DB Netz zu prüfen, ob und gegebenenfalls wie mittels einer Durchbindung von Zügen über den Hamburger Hauptbahnhof hinaus Standzeiten im Hauptbahnhof verkürzt und Kapazitäten insbesondere auf den Nord-Süd-Gleisen geschaffen werden können (...)“

In diesem Zusammenhang frage ich den Senat:

Die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen planen im Herbst 2019 bei der DB Netz AG eine umfangreiche Untersuchung „SPNV-Durchbindung Hamburger Hauptbahnhof“ in Auftrag zu geben. Inhalt dieser Prüfung ist die Klärung der Frage, ob mittels einer sogenannten Durchbindung von heute noch wendenden Nah-

verkehrszügen im Hamburger Hauptbahnhof dieser wichtige Eisenbahnknoten leistungsfähiger werden kann. Insgesamt sollen zusätzliche Kapazitäten am Hamburger Hauptbahnhof gewonnen werden, um angesichts der steigenden Fahrgastnachfrage entsprechend leistungsfähige Verkehrsangebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) anbieten zu können.

Dabei soll in einem dreistufigen Verfahren ermittelt werden, ob und unter welchen Voraussetzungen diese Durchbindung möglich ist. Die Ergebnisse sollen circa Ende 2020 vorliegen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Welche Vorteile und welche Nachteile hat eine Verknüpfung und Durchbindung von SPNV-Linien über den Bahnhof Hamburg Hbf hinaus?*

Die Beantwortung dieser Frage ist Gegenstand der oben genannten Untersuchung.

2. *Wie stehen der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde zu der Frage der Verknüpfung von SPNV-Linien und damit deren Durchbindung über den Bahnhof Hamburg Hbf hinaus?*

Der Senat betrachtet die Verknüpfung von SPNV-Linien in Form von deren überregionaler Durchbindung durch den Hamburger Hauptbahnhof als untersuchungswürdig. Aus diesem Grund unterstützt er die oben genannte ergebnisoffene Untersuchung. Die fachliche Bewertung der Untersuchung erfolgt nach Vorliegen der Ergebnisse.

3. *Welche weiteren Akteure sind zu dieser Fragestellung zu beteiligen?*

An der Untersuchung werden folgende Akteurinnen und Akteure beteiligt:

- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI),
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV),
- Hamburg Port Authority AöR (HPA),
- Schleswig-Holstein, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT),
- Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (Nah.SH),
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung,
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG),
- Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung,
- Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV),
- Hansestadt Bremen, Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SUBV),
- DB Netz AG,
- DB Station & Service AG.

4. *Wie viel beträgt im Netzfahrplan 2019 die kürzeste, wie viel die längste Wendezeit an einem Bahnsteig im Bahnhof Hamburg Hbf?*

Die kürzeste Wendezeit beträgt sieben Minuten (RB81), die längste Wendezeit 45 Minuten (RE70).

5. *Welche Verkehrsverträge liegen den einzelnen im Bahnhof Hamburg Hbf beginnenden beziehungsweise endenden SPNV-Linien jeweils zugrunde? Welche Laufzeiten haben sie jeweils und wann enden sie jeweils vertragsgemäß? (Bitte tabellarische Darstellung.)*

	Bezeichnung	Laufzeit	Ende
Linie	Verkehrsvertrag	[Jahre]	Laufzeit
RE 1	MV Ostseeküste	12	2019

	Bezeichnung	Laufzeit	Ende
Linie	Verkehrsvertrag	[Jahre]	Laufzeit
RE 3	LNVG Hansenetz	15	2033
RB 31	LNVG Hansenetz	15	2033
RE 4	LNVG Hansenetz	15	2033
RB 41	LNVG Hansenetz	15	2033
RE 5	LNVG Unterelbe	9	2027
RB 61	SH Netz Mitte Los B	13	2027
RE 7	SH Netz Mitte Los A	13	2027
RE 70	SH Netz Mitte Los A	13	2027
RE 8	SH Netz Ost	13	2022
RE 80	SH Netz Ost	13	2022
RB 81	SH Netz Ost	13	2022

Ende Laufzeit jeweils Fahrplanwechsel im Dezember des angegebenen Jahres

6. Welche Fahrzeugkonzepte liegen diesen einzelnen SPNV-Linien jeweils zugrunde? Über wie viele Wagen beziehungsweise Triebwagen mit wie vielen Sitzplätzen pro Zug verfügen die Züge der einzelnen SPNV-Linien jeweils üblicherweise und wie werden sie jeweils angetrieben (elektrisch oder Diesel)? Wer ist jeweils Eigentümer der auf den einzelnen SPNV-Linien eingesetzten Fahrzeuge? (Bitte tabellarische Darstellung.)

Linie	Fahrzeugkonzept	Anzahl Wagen	Sitzplätze pro Zug	Antrieb	Fahrzeu- eigentümer
RE1	Lok + Dosto	5	534	elektrisch	DB Regio
RE3	Lok + Dosto	7	783	elektrisch	LNVG
RB31	Lok + Dosto	6	671	elektrisch	LNVG
RE4	Lok + Dosto	7	783	elektrisch	LNVG
RB41	Lok + Dosto	6	671	elektrisch	LNVG
RE5	Lok + Dosto	5	506	Diesel	LNVG
RB61	Triebzug, 5-/6-teilig	11 *)	579 *)	elektrisch	Nordbahn
RE7	Dosto-Triebzug, 4-teilig	8 *)	700 *)	elektrisch	DB Regio
RE70	Dosto-Triebzug, 4-teilig	8 *)	700 *)	elektrisch	DB Regio
RE8	Lok + Dosto	7	828	elektrisch	DB Regio
RE80	Lok + Dosto	7	828	elektrisch	DB Regio
RB81	Lok + Dosto	5	612	elektrisch	DB Regio

Sitzplätze pro Zug für Regelzugbildung, Abweichungen möglich

Dosto = Doppelstockwagen

*) bei Doppelstockwagen aus zwei Triebzügen