

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ewald Aukes und Michael Kruse (FDP) vom 13.02.20

und Antwort des Senats

Betr.: Was tut der Senat, um das Nadelöhr an den Süderelbbrücken zu beseitigen?

Die Süderelbbrücken ermöglichen den Zugang des Güter-, Fern-, Regional- und Nahverkehrs zum Hamburger Hauptbahnhof und nach Skandinavien aus dem Süden sowie den Bahnzugang zum Hamburger Hafen. Im April 2019 wurde der Öffentlichkeit mitgeteilt, dass konstruktive Mängel an den Brücken festgestellt worden seien und eine Sanierung beziehungsweise ein Neubau notwendig sei. Zudem wurde eine Langsamfahrstelle eingerichtet, was erhebliche Störungen im Betriebsablauf verursachte und die ohnehin angespannte Lage des Schienenverkehrs in Hamburgs Süden weiter verschärfte. So bezeichnet die Bahngesellschaft metronom die Situation als einen „untragbaren Zustand“ und die Brücken als „Nadelöhr“.¹

Eine Machbarkeitsstudie sollte laut Presseberichten bis Ende 2019 die betrieblichen und technischen Möglichkeiten klären, um Anfang 2020 in die Vorplanungen einzusteigen.² Weitere Informationen durch den Senat und die Bahn sind bisher nicht erfolgt. Diese Situation ist umso bedauerlicher, als dass eine weitere Elbquerung für die S-Bahn oder eine Verlängerung der U-Bahn in Hamburgs Süden noch immer nicht existiert und die Menschen damit auf die Strecke über diese Brücken angewiesen sind. Aufgrund dieser unhaltbaren Zustände ist es notwendig, dass sich der Senat mit aller Macht für einen zügigen Neubau der Brücken einsetzt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Es handelt sich bei den angefragten Brücken um Brücken der Deutschen Bahn AG (DB AG). Maßnahmen an diesen Brücken werden daher ausschließlich von der DB AG oder im Auftrag der DB AG durchgeführt.

Dies vorrausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der DB AG und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH wie folgt:

- 1) *Liegt die Machbarkeitsstudie zum Neubau der Süderelbbrücken vor? Wo ist diese gegebenenfalls einsehbar? Wenn sie noch nicht vorliegt: warum nicht?*
- 2) *Welche Optionen zum Neubau und zur Sanierung hat die Machbarkeitsstudie ergeben?*

¹ <https://www.der-metronom.de/aktuell/sanierung-der-elbbruecken/>.

² <https://www.abendblatt.de/hamburg/article216861937/Deutsche-Bahn-DB-Suederelbbruecke-marode-Abriss-ICE-IC-S-Bahn-Pendler.html>.

Die einzelnen Untersuchungen zur Machbarkeitsstudie sind nach Angaben der DB AG weitgehend fertiggestellt. Aktuell erfolgen die internen Prüfungen und Bewertungen durch die DB AG. Aufgrund der Komplexität der Maßnahme und der vielfältigen Abhängigkeiten im Eisenbahnknoten Hamburg geht die DB AG davon aus, dass die Studie Mitte des Jahres 2020 fertiggestellt sein wird.

- 3) *Wie lange kann der sichere Betrieb des Bahnverkehrs auf den Brücken noch aufrechterhalten werden?*
- 4) *Mit welchen Geschwindigkeiten können die Bahnen bis zum Neubau die Brücken passieren?*

Derzeit führt die DB AG an den Süderelbbrücken umfangreiche Sanierungsarbeiten durch, um einen sicheren Betrieb bis zum Neubau der Brücken zu gewährleisten. Auf der Strecke 1280 (Güterzuggleise) konnte die DB AG hierdurch die zulässige Streckengeschwindigkeit bereits erfolgreich auf 60 km/h zulässige Streckengeschwindigkeit anheben. Das Ziel der DB AG ist es, diese 60 km/h zulässige Streckengeschwindigkeit auch auf der Strecke 2200 (Personenzuggleise) im Zuge der laufenden Sanierungsarbeiten herzustellen. Die zulässige Streckengeschwindigkeit von 60 km/h wird in den folgenden Fahrplanperioden berücksichtigt.

Nach erfolgreicher Sanierung können auf Fernbahngleisen Bahnen mit bis 60 km/h und die S-Bahn mit bis 80 km/h fahren.

- 5) *Wann haben die Vorplanungen für den Neubau begonnen beziehungsweise wann werden diese beginnen? Wann werden die Vorplanungen voraussichtlich beendet sein?*
- 6) *Wie ist der weitere Zeitplan bei der Sanierung beziehungsweise dem Neubau der Süderelbbahnbrücken? (Bitte Zeitplan angeben.) Sofern noch kein Zeitplan vorliegt: Wann wird ein Zeitplan für den Neubau und die Sanierung der Brücken feststehen?*

Die Machbarkeitsstudie ist die Basis für die kommenden Planungsschritte der Maßnahme. Erst nach Abschluss der Studie können seitens der DB AG genauere Planungen sowie belastbare Zeitpläne für die Erneuerung des Bauwerks erfolgen. Die aktuelle Planung für den Neubau sieht vor, die Vorplanung nach Abschluss der Machbarkeitsstudie im 2. Quartal 2020 auszuschreiben. Die Sanierungsarbeiten werden noch mindestens bis ins Jahr 2022 andauern.

- 7) *Wann wird der Bahnbetrieb über die Süderelbbrücken voraussichtlich wieder störungsfrei und ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich sein?*

Siehe Antwort zu 3. und 4. Weitere Geschwindigkeitsanhebungen können erst mit dem Neubau der Brücken realisiert werden.

- 8) *Welche Einschränkungen für den Zugang zum Hamburger Hafen, für den Fernverkehr und den Regional- und Nahverkehr wird es in der Bau-phase geben?*

In welchem Umfang es zu Einschränkungen im Eisenbahnverkehr während der Bau-phase kommt, lässt sich derzeit noch nicht abschließend sagen. Das Ziel der DB AG ist es, die Umsetzung des Neubaus so zu gestalten, dass der Eisenbahnverkehr weitestgehend aufrechterhalten wird. Beispielsweise sind für Hafenverkehre auch andere Fahrbeziehungen möglich.

- 9) *Welche Stellen der Freien und Hansestadt Hamburg und seiner Unternehmen sind wie in den Ablauf der Vorplanungen und in die Umsetzung der Brückensanierung und des Brückenneubaus eingebunden?*

Im Rahmen des fachlichen Austauschs zur Machbarkeitsstudie des Neubaus gab es Kontakt mit der Hamburg Port Authority AöR, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, der Behörde für Umwelt und Energie und dem Bezirksamt Harburg.

- 10) *Welche Maßnahmen trifft der Senat, um weitere Verspätungen und Störungen im schienengebundenen ÖPNV und im Hafengüterverkehr in der Bauphase zu vermeiden?*

Siehe Antwort zu 8.

- 11) *Welche Malus-Zahlungen mussten die Deutsche Bahn und weitere Eisenbahngesellschaften für 2019 leisten, weil die Regional- und S-Bahnen durch die marode Brückeninfrastruktur ihre Leistungen im ÖPNV nicht zuverlässig erbringen konnten? (Wenn möglich nach den verschiedenen bestellten Linien aufschlüsseln.)*

Die im Rahmen der Verkehrsverträge verwendeten Betriebslagedaten lassen keine derartige direkte Zuordnungsmöglichkeit zwischen dem örtlichen Infrastrukturzustand (zum Beispiel Süderelbbrücken und dort verordnete vorübergehende Langsamfahrstelle) und Malus-Zahlung zu; nur tendenziell und qualitativ könnte abgeleitet werden, dass eine langfristige Langsamfahrstelle zu einer reduzierten Pünktlichkeit und damit tendenziell höheren Malus-Zahlung führt.