

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter (SPD) und Gerrit Fuß (GRÜNE)
vom 02.11.20**

und Antwort des Senats

Betr.: Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität der S-Bahn-Infrastruktur

Einleitung für die Fragen:

Unter Leitung der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) wurde im Jahre 2016 eine Prioritätenliste („6-Punkte-Programm S-Bahn Hamburg“) mit folgenden Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität in der S-Bahn-Infrastruktur erstellt (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 sollten prioritär verfolgt werden (vergleiche bürgerschaftliches Ersuchen, 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.

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 (LuFV) aufgenommen werden sollen (vergleiche Drs. 21/12764). Inhaltlich sind damit alle drei prioritären Maßnahmen enthalten. Die vormalige Maßnahme A. wurde auf folgende Maßnahmenpakete aufgeteilt:

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

Für diese Maßnahmen (ehemals A. bis C.) wurde DB-seitig die Finanzierungsfähigkeit nach LuFV bestätigt. Die Leistungsphasen 1 bis 2 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) der Planung sollten im Sommer des Jahres 2018 starten (vergleiche Drs. 21/12764).

Mit der Drs. 21/16639 legte die zuständige Behörde im März 2019 einen Zwischenbericht zum Stand der Maßnahmen des bürgerschaftlichen Ersuchens vor, der im Verkehrsausschuss beraten wurde (Drs. 21/17608).

Wir fragen den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG, der S-Bahn Hamburg GmbH und der Hamburger Verkehrsverbund GmbH wie folgt:

Maßnahmenpaket „Ertüchtigung der Bergedorfer S-Bahn“

Frage 1: *Welchen Planungsstand hat das Maßnahmenpaket „Ertüchtigung der Bergedorfer S-Bahn“?*

Antwort zu Frage 1:

Für den Maßnahmenanteil der DB Netz AG sind die Planungen bis einschließlich der Leistungsphase (Lph) 3 nach HOAI (Grundlagenermittlung, Vorplanung und Entwurfsplanung) abgeschlossen. Eine Genehmigungsplanung (Lph 4) ist nicht erforderlich, da diese Maßnahme ohne Planrecht realisiert werden kann. Für den auf der Bergedorfer S-Bahn geplanten kontinuierlichen gleichzeitigen Betrieb der S2 als Lang- sowie der S21 als Vollzuglinie ist zugleich die Ertüchtigung der Energieversorgung erforderlich. Hier befindet sich die DB Energie GmbH je nach Einzelmaßnahme (das heißt für jedes einzelne erforderliche Gleichrichterwerk (GW)) in den Lph 1/2 beziehungsweise Lph 3/4. Der Inbetriebnahmetermin ist abhängig vom Abschluss der Verkaufsverhandlungen zu einem benötigten Grundstück am Standort Allermöhe.

Frage 2: *Welche konkreten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Bergedorfer S-Bahn wurden, sowohl im Rahmen des eingangs genannten Maßnahmenpakets „Ertüchtigung der Bergedorfer S-Bahn“ als auch im Rahmen anderer Projekte, bereits umgesetzt? Wann erfolgte jeweils die Umsetzung?*

Antwort zu Frage 2:

Umgesetzt wurde die Maßnahme „vollständig signalisiertes Weichentrapez Tiefstack-Billwerder (Bf Billwerder)“ im Sommer 2018 sowie weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Korridor S2/S21 (Planungsleistungen).

Frage 3: *Wie hoch waren die Kosten für die bislang umgesetzten Maßnahmen? Wer hat die Kosten getragen?*

Antwort zu Frage 3:

Die Kosten betragen insgesamt 6,45 Millionen Euro.

Die Maßnahmen wurden mit Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Anlage 8.7 Nahverkehrsmaßnahmen, durch den Bund finanziert.

Frage 4: *Welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Bergedorfer S-Bahn stehen noch zur Umsetzung an? Welche zeitliche Perspektive wird für deren Umsetzung angestrebt?*

Antwort zu Frage 4:

Eine weiter anstehende Maßnahme ist ein vollständig signalisiertes weiteres Weichentrapez Nettelburg – Bergedorf, das vorbehaltlich der Finanzierung bis Ende 2024 realisiert werden soll.

Frage 5: *Welche Vorteile ergeben sich aus den bislang umgesetzten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Bergedorfer S-Bahn bei Betriebsunterbrechungen im Störfall und im Busersatzverkehr bei geplanten Betriebsunterbrechungen?*

Antwort zu Frage 5:

Bisher mussten bei Bau- und Störfällen jeweils Schienenersatz- beziehungsweise Busnotverkehre im gesamten Abschnitt Berliner Tor – Bergedorf eingerichtet werden. Durch das vollständig signalisierte Weichentrapez Tiefstack – Billwerder sind künftig – je nach Ort der Störung – auch kürzere Busverkehre in den Abschnitten Berliner Tor – Tiefstack sowie Tiefstack – Bergedorf möglich. Zusätzlich kann bei Bauarbeiten im Abschnitt Berliner Tor – Tiefstack, die nur ein Gleis betreffen, auch im 20-Minuten-Takt mit der S-Bahn gefahren werden, sodass gegebenenfalls keine vollständigen Betriebsunterbrechungen mehr nötig sind.

Maßnahmenpaket „Ertüchtigung der Harburger S-Bahn“

Frage 6: *Welchen Planungsstand hat das Maßnahmenpaket „Ertüchtigung der Harburger S-Bahn“?*

Antwort zu Frage 6:

Die beiden Maßnahmen der DB Netz AG „Infrastrukturmaßnahmen“, sowie „Elektronisches Stellwerk (ESTW) Harburg“, befinden sich in der Lph 3/4 (siehe oben).

Für den avisierten Betrieb der Strecke Hamburg Hauptbahnhof – Harburg Rathaus mit perspektivisch drei S-Bahn-Linien (Linien S3, S31 und Verstärkerlinie S32; siehe insoweit auch Drs. 21/17507) ist zusätzlich die Ertüchtigung der Energieversorgung erforderlich. Hier findet zurzeit die Suche nach geeigneten Standorten für die erforderlichen neuen Gleichrichterwerke zur ausreichenden Stromversorgung statt. Die Maßnahme der DB Energie „Gleichrichterwerke“ befindet sich je nach Einzelmaßnahme (das heißt für jedes einzelne erforderliche GW) in den Lph 1/2 beziehungsweise Lph 3/4.

Die Inbetriebnahme der GW ist abhängig vom Abschluss der Verkaufsverhandlungen zu benötigten Grundstücken an den Standorten Heimfeld und Veddel. An den GW-Standorten Hamburg Hauptbahnhof und Kornweide besteht grundsätzlich Einigkeit über die Standorte, hier sind noch Grundstücksankäufe vorzunehmen. Voraussetzung für die mit der Maßnahme verbundene Kapazitätserhöhung auf dem Harburger Korridor ist die Inbetriebnahme aller oben genannten GW erforderlich.

Frage 7: *Welche konkreten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Harburger S-Bahn wurden, sowohl im Rahmen des eingangs genannten Maßnahmenpakets „Ertüchtigung der Harburger S-Bahn“ als auch im Rahmen anderer Projekte, bereits umgesetzt? Wann erfolgte jeweils die Umsetzung?*

Antwort zu Frage 7:

Umgesetzt wurde die Maßnahme „Ergänzung Weichenverbindungen südlich Hammerbrook“ einschließlich des Einbaus zweier Signale in Süd-Nord-Richtung im Jahr 2019.

Frage 8: *Wie hoch waren die Kosten für die bislang umgesetzten Maßnahmen? Wer hat die Kosten getragen?*

Antwort zu Frage 8:

Die Kosten für die unter 7 beschriebene Maßnahme betragen circa 7,4 Millionen Euro, die aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Anlage 8.7 Nahverkehrsmaßnahmen, durch den Bund finanziert wurden.

Frage 9: *Welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Harburger S-Bahn stehen noch zur Umsetzung an? Welche zeitliche Perspektive wird für deren Umsetzung angestrebt?*

Antwort zu Frage 9:

Zur Umsetzung stehen die Maßnahmen „Weichentrapez nördlich Veddel, vollständig signalisiert (Bahnhof Veddel-Elbbrücken)“ „zusätzliche Weichenverbindung nördlich Wilhelmsburg, vollständig signalisiert“ sowie „Weitere Signale“ (die eine 2-Minuten-Zugfolge zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Harburg Rathaus ermöglichen) an. Diese Maßnahmen sollen vorbehaltlich einer durchgängigen Finanzierung bis Ende 2025 umgesetzt werden. Ebenfalls umzusetzen ist die Maßnahme „Weichentrapez König-Georg-Deich“, dessen Realisierung erst nach Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Süderelbe möglich ist. Weil die vorhandene Stellwerkstechnik nicht mehr an die zusätzliche Infrastruktur angepasst werden kann, ist außerdem der Bau von Stellwerkstechnik erforderlich. Hierzu ist die Vorentwurfsplanung bereits abgeschlossen.

Frage 10: *Welche Vorteile ergeben sich aus den bislang umgesetzten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Harburger S-Bahn bei Betriebsunterbrechungen im Störfall und im Busersatzverkehr bei geplanten Betriebsunterbrechungen?*

Antwort zu Frage 10:

Die bisher umgesetzten Maßnahmen ermöglichen es, in Hammerbrook aus Richtung Harburg kommend beide Gleise für das Wenden von S-Bahn-Zügen zu nutzen und dadurch bei Bau- oder Störfällen Schienenersatzverkehre deutlich verkürzen zu können. Ebenfalls gibt es die Möglichkeit, gegebenenfalls einseitig an Zügen vorbeizufahren, die auf dem Gleis 1 aus Richtung Innenstadt wenden. Im Bereich Elbbrücken steht Fahrgästen unabhängig von Ertüchtigungsmaßnahmen im S-Bahn-Korridor auch die U-Bahn-Linie 4 als Alternative zur Verfügung.

Maßnahme „Sicherung der Bahnbetriebsanlagen“

Frage 11: *Welche kritischen Bereiche des S-Bahn-Netzes wurden seit Beantwortung der letzten Schriftlichen Kleinen Anfrage zu diesem Thema (Drs. 21/12764) jeweils wann und mit welchem Erfolg bereits eingezäunt?*

Antwort zu Frage 11:

Zum Schutz des Eisenbahnbetriebs vor Störungen durch betriebsfremde Personen wurden seit 2018 in folgenden Bereichen neue Zäune errichtet:

- Halstenbek Schützenplatz
- Poppenbüttel Park-and-ride
- Schulterblatt
- Barnerstraße
- Wilhelmsburg
- Neugraben Bahnhof
- Bergedorf Chrysanderstraße
- Dammtor Tiergartenstraße
- Rothenburgsort

Aktuell wird die gesamte Strecke zwischen Bergedorf und Berliner Tor eingezäunt. Die Fertigstellung ist noch für das Jahr 2020 geplant.

Frage 12: *Wie ist der Sachstand hinsichtlich der Bahnsteigabschlusstüren?*

Antwort zu Frage 12:

Das Projekt befindet sich in den Lph 3/4 (siehe oben). Die Errichtung von Bahnsteigabschlusstüren soll an ausgewählten Stationen im City-Tunnel (zum Beispiel Hamburg Hauptbahnhof, Altona, Reeperbahn) 2021 erfolgen.