

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 09.11.20

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Bahnhofsprojekt Diebsteich: mehr Weichen und mehr Probleme?**

**Einleitung für die Fragen:**

*Auch wenn die Mehrheit der Bürgerschaft sich für die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Diebsteich ausgesprochen hat, bleibt die Sinnhaftigkeit des Projektes umstritten. Viele Fragen sind weiterhin unbeantwortet.*

*Die Weigerung der DB Netz AG, die vollständige Fassung des Testats über die zukünftige Leistungsfähigkeit des verlegten Bahnhofs der Bürgerschaft zur Verfügung zu stellen, untergräbt das Vertrauen in die Versprechungen der Bahn. Die Argumentation der DB Netz AG, die Langfassung des Testats sei nicht für Dritte gedacht, sondern nur VCD und die Senatsvertreter würden sie erhalten, zeugt von mangelndem politischem Verständnis und Respekt.*

*Hinsichtlich der notwendigen Maßnahmen und der Realisierung gibt es weitere Fragen. In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22.10.20 haben die Vertreter der DB Netz AG bestätigt, dass zusätzlich neun Weichenverbindung, also 18 Weichen, eingebaut werden müssen, um 31 Züge in der Spitzenzeit zu ermöglichen. Die Kosten hierfür würden der Bund/DB tragen (siehe Seite 23 des Wortprotokolls Nummer 22/2 des Verkehrsausschusses vom 22.10.20).*

*Ich frage den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG) wie folgt:

**Frage 1:** *Welche Auswirkungen hat der angekündigte Einbau von 18 zusätzlichen Weichen auf die bisherigen Planungen für den Bahnhof Diebsteich?*

**Antwort zu Frage 1:**

Das betriebliche Konzept des neuen Bahnhofs bleibt unverändert.

**Frage 2:** *Welche anderen Komponenten des geplanten Bahnhofs und der Gleisinfrastruktur rund um den Bahnhof sind durch den Einbau der zusätzlichen Weichen betroffen?*

**Antwort zu Frage 2:**

Durch den Einbau der zusätzlichen Weichen ergeben sich Anpassungen der Signaltechnik, der Oberleitungsanlagen und im Kabeltiefbau.

**Frage 3:** *Reichen die Platzverhältnisse am Diebsteich für den Einbau der zusätzlichen Weichenstraßen aus?*

*Wenn ja, bitte detailliert darlegen.*

**Antwort zu Frage 3:**

Die Platzverhältnisse sind ausreichend. Es sind zwei Weichenverbindungen südlich und sieben Weichenverbindungen nördlich des Bahnhofs geplant.

**Frage 4:** *Machen die umfassenden Planänderungen ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich?*

*Wenn nein: weshalb nicht?*

**Antwort zu Frage 4:**

Über die Art des Planrechts entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt.

**Frage 5:** *Trifft es zu, dass das Testat eine sogenannte Zeigersprung-Pünktlichkeit der Züge unterstellt, also nicht mehr als 59 Sekunden zulässige Verspätung? Ist dies realistisch?*

**Antwort zu Frage 5:**

Das trifft nicht zu. Zur Prüfung und Absicherung des jeweiligen Fahrplankonzepts werden unter anderem sogenannte Pufferzeiten zwischen den Zugfahrten von mindestens einer Minute zur Qualitätsvorsorge im Betrieb berücksichtigt.

**Frage 6:** *Wann rechnet der Senat mit den Ergebnissen der erneuten Prüfung der Einbindung der S32 vom Osdorfer Born in den Diebsteich-Bahnhof?*

**Antwort zu Frage 6:**

Dies kann nicht prognostiziert werden.

**Einfluss der Planungen für einen neuen Tunnel auf die Planungen zum Diebsteich-Bahnhof**

**Vorbemerkung:** *Die Planungen für den Bahnhof Diebsteich wurden vor Vorlage des Ferlemann-Plans, der einen viergleisigen Ausbau der Verbindungsbahn für den Fern- und Regionalverkehr und einen neuen S-Bahntunnel zwischen Hauptbahnhof und Altona vorsieht, abgeschlossen.*

*Daher wurde in der Verständigungsvereinbarung unter Punkt 1.b.cc. festgelegt:*

*„Die Partner dieser Verständigung werden die Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlages gegenüber dem Bundesverkehrsministerium mit Nachdruck einfordern und unterstützen. Der sog. Ferlemann-Vorschlag muss aus Sicht der Partner dieser Verständigung eine Erweiterung der Verbindungsbahn auf 4 (Fernbahn- bzw. Regionalbahn-) Gleise, durch einen – nach heutigem Stand – neuen zweigleisigen S-Bahntunnel Hauptbahnhof-Altona/Diebsteich beinhalten. Perspektivisch ist auf Basis des Ferlemann-Vorschlages ein Bahnhof mit 8 Fern-/Regionalbahngleisen oberirdisch und 4 S-Bahngleisen unterirdisch anzustreben. Der Bau des Bahnhofs Altona-Nord am Diebsteich ist so zu planen und zu realisieren, dass er weder die Realisierung des Deutschland- und Hamburg-Taktes noch die Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlages einschränkt (Aufwärtskompatibilität).“*

**Frage 7:** *Welche konkreten Auswirkungen hat die versprochene Aufwärtskompatibilität für die vorhandenen Planungen zum Bahnhof Diebsteich, ist zum Beispiel eine unterirdische S-Bahn-Station zumindest als Rohbau vorgesehen?*

**Frage 8:** *Wie wird sichergestellt, dass bei Realisierung des sogenannten Fernemann-Tunnels der dann womöglich fertiggestellte Bahnhof Diebsteich nicht wieder abgerissen und komplett neu gebaut werden muss?*

**Antwort zu Fragen 7 und 8:**

Die Planung des neuen Bahnhofs ist aufwärtskompatibel und verhindert keine zukünftigen Planungen einer unterirdischen S-Bahn-Station.

**Zur Bauphase**

**Frage 9:** *Die DB hat den Beginn der eigentlichen Baumaßnahmen am Diebsteich für 2021 angekündigt. Bauvorbereitende Maßnahmen sind noch für 2020 vorgesehen. Wie sehen die aktuellen Bauzeitpläne der DB Netz AG aus?*

**Antwort zu Frage 9:**

Die DB AG beabsichtigt die Fertigstellung des S-Bahnsteigs bis 2023. Die Fernbahnsteige werden von 2024 bis Anfang 2027 errichtet. Die Inbetriebnahme findet voraussichtlich im Frühjahr 2027 statt.

**Frage 10:** *Welche konkreten bauvorbereitenden Maßnahmen sind noch für 2020 zu erwarten?*

**Antwort zu Frage 10:**

Seit dem 1. Oktober 2020 führt die DB AG unter anderem Räumarbeiten und Vegetationsarbeiten auf dem Bahngelände sowie Rückbauarbeiten durch. Weiterhin werden auf dem Bahngelände mehrere Baustellen- und Logistikflächen vorbereitet.

**Frage 11:** *Das Management der DB ist von seinem Aufsichtsrat am 17.5.2020 angehalten worden 2,5 Milliarden Euro bei den Personal- und Sachkosten einzusparen. Dies dürfte auch Investitionsprojekte betreffen. Kann der Senat ausschließen, dass diese Sparmaßnahmen Auswirkungen auf das Projekt Diebsteich haben?*

*Wenn ja: Worauf bezieht der Senat seine Zuversicht?*

**Antwort zu Frage 11:**

Die Finanzierung des Projekts erfolgt nach Kenntnis der zuständigen Behörde nicht aus Eigenmitteln der DB AG, sondern aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die der DB AG vom Bund zur Verfügung gestellt werden.

**Frage 12:** *Kostenüberschreitungen sind bei DB-Projekten eher die Regel als die Ausnahme (siehe S-Bahn-Stationen Elbbrücken und Ottensen): Mit welchen Kosten jenseits der seit 2013 immer wieder genannten 360 Millionen Euro rechnet der Senat?*

**Antwort zu Frage 12:**

Das Projekt wird in der alleinigen finanziellen und fachlichen Verantwortung der DB AG unter Einsatz von Mitteln des Bundes realisiert. Es unterliegt nicht dem Kostencontrolling Hamburgs.

**Vorbemerkung:** *Durch die Corona-Pandemie geht die Nachfrage nach Büro- und Hotelimmobilien massiv zurück. Das beeinflusst auch das Investieren-/innenverhalten. Das Bahnhofprojekt Diebsteich hängt wesentlich von der Investitionsentscheidung und ihrer fristgerechten Umsetzung durch den privaten Investor ProHa Altona GmbH & Co. KG ab.*

**Frage 13:** *Wie sehen die aktuellen Informationen des Senats über den Zeitplan der Umsetzung der Mantelbebauung durch den Investor aus?*

**Antwort zu Frage 13:**

Der Zeitplan ist in Abstimmung. Die Übergabe des Baufeldes an den Investor erfolgt frühestens am 30. November 2023.

**Frage 14:** *Vertraglich war vorgesehen, dass bis zum 30. November 2019 vollständige und genehmigungsfähige Bauanträge zu stellen waren. Hat der Investor diese Frist eingehalten?*

**Antwort zu Frage 14:**

Im August 2018 wurde vom Oberverwaltungsgericht ein Baustopp verhängt, der mit dem Zustandekommen eines gerichtlichen Vergleichs am 17. April 2020 aufgehoben wurde. Alle Arbeiten im Zusammenhang mit dem Projekt ruhten in der Zwischenzeit, da notwendigerweise eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts abzuwarten war. Dementsprechend war es dem Investor aus tatsächlichen Gründen nicht möglich, die Bauanträge sachgerecht zu stellen.

**Frage 15:** *Welche vertraglichen Festlegungen zum spätesten Baubeginn und zur Fertigstellung bestehen?*

**Antwort zu Frage 15:**

Da die erfragten Informationen den Bereich geschützter Geschäftsgeheimnisse des Investors berühren und potenziell geeignet sein könnten, dessen Position im Wettbewerb nachteilig zu beeinflussen, ist der Senat an der Beantwortung der Frage gehindert.

**Frage 16:** *Sollte der Investor das Projekt nur verzögert, in Teilen oder gar nicht umsetzen wollen: Welche Schritte wird der Senat zur fristgerechten Erstellung eines Bahnhofsgebäudes ergreifen?*

**Antwort zu Frage 16:**

In den Verträgen mit dem Investor ist ein Recht der Freien und Hansestadt Hamburg festgeschrieben, das Projekt unter solchen Umständen übernehmen zu können.

**Frage 17:** *In welcher Höhe sind Vertragsstrafen vorgesehen?*

**Antwort zu Frage 17:**

Da die erfragten Informationen den Bereich geschützter Geschäftsgeheimnisse des Investors berühren und potenziell geeignet sein könnten, dessen Position im Wettbewerb nachteilig zu beeinflussen, ist der Senat an der Beantwortung der Frage gehindert.

**Frage 18:** *Plant der Senat im Falle der Verzögerung oder Aufgabe des Projekts durch den Investor, das Bahnhofsgebäude und/oder die Mantelbauung auf eigene Rechnung zu erstellen?*

**Antwort zu Frage 18:**

Siehe Antwort zu 16. Darüber hinaus hat sich der Senat damit noch nicht befasst.