

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 13.11.20

### **und Antwort des Senats**

**Betr.:** „Ferlemann“-Tunnel für die S-Bahn: Wie sieht es aus mit der Aufwärtskompatibilität des Fernbahnhofs Diebsteich und dem Wegfall beziehungsweise der Verlegung der S-Bahn-Haltestellen Sternschanze und Holstenstraße?

#### **Einleitung für die Fragen:**

*Am 12. November stellte das Bundesverkehrsministerium seine Ideen für einen neuen S-Bahn-Tunnel zwischen dem Hauptbahnhof und Altona beziehungsweise Diebsteich vor. Aus diesen geht unter anderem hervor, dass eine Tunnelhaltestelle der neuen S-Bahn unter dem Vorplatz des Bahnhofs Diebsteich geplant wird. Es ist nicht klar ersichtlich, ob dort nur die zwei Gleise für die verlegte Strecke von der Verbindungsbahn erstellt werden sollen und damit ein direktes Umsteigen zu den anderen S-Bahn-Linien unmöglich wird.*

*In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. Oktober 2020 sprach der Vertreter der DB Netz AG von der Möglichkeit, den kompletten S-Bahn-Verkehr am künftigen Fernbahnhof Diebsteich unter die Erde zu verlagern. Auch in der Verständigung zwischen Senat, DB AG und dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) ist in Punkt 1.b.cc ausdrücklich von einem viergleisigen S-Bahnhof die Rede, welcher die Gleise 1 und 2 der derzeitigen Diebsteich-Planung für die Nutzung durch Fern- und Regionalzüge freimachen und somit die Betriebs-situation deutlich entspannen würde.*

*Die vorgestellten Pläne enthalten auch den Wegfall beziehungsweise die Verlegung der bisherigen S-Bahn-Haltestellen Sternschanze und Holstenstraße.*

*Ich frage den Senat:*

#### **Einleitung für die Antworten:**

Eine Kapazitätserweiterung auf der Schiene, speziell im Bereich des Hauptbahnhofs und der Verbindungsbahn ist erforderlich, um künftige Mehrverkehre im Eisenbahnbereich abzuwickeln. Der Bund hat das in seinen Studien zum Deutschlandtakt verdeutlicht und hierzu erste Vorstellungen zur Infrastrukturentwicklung erarbeitet. Dass zu diesen Vorstellungen auch der Bau einer S-Bahn-Tunnelstrecke parallel zur Verbindungsbahn gehört, hatte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Herr Enak Ferlemann, bereits bei der Verkehrsfreigabe der S-Bahn-Station Elbbrücken Ende 2019 verkündet.

Im Verlauf des Jahres 2020 haben die Gutachterinnen und Gutachter des Bundes für den Deutschlandtakt eine Untersuchung zu einigen Fragen zu einem möglichen zweiten S-Bahn-Tunnel in Hamburg durchgeführt. Ein erster Entwurf dazu wurde im Sommer auf Arbeitsebene vorgestellt, die daraus resultierenden offenen Fragen wurden in der Folge weiterbearbeitet.

Der Senat begrüßt, dass sich das BMVI intensiv mit der Erweiterung der Schienenkapazitäten in Hamburg auseinandersetzt. Die aktuell vorliegende Präsentation der Zwischenergebnisse und die darin enthaltenen Vorschläge stellen eine gute Diskus-

sionsgrundlage für das weitere Verfahren dar. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat mit dem BMVI vereinbart, dass vertiefende Untersuchungen der durch die vorliegende Studie aufgeworfenen Fragen zeitnah durchgeführt werden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

**Frage 1:** *Wann und in welcher Form wurde die Freie und Hansestadt Hamburg in die Erarbeitung des aktuellen Vorschlags des Verkehrsministeriums eingebunden?*

**Frage 2:** *Welche Position hat der Senat in eventuellen Abstimmungsgesprächen hinsichtlich der Lage des zweigleisigen S-Bahnhofs vor dem geplanten Fernbahnhof Diebsteich vertreten?*

**Antwort zu Fragen 1 und 2:**

Siehe Vorbemerkung.

**Frage 3:** *Steht der Senat weiterhin zu seiner Zusicherung aus der Vereinbarung mit dem VCD, einen viergleisigen S-Bahnhof anzustreben?*

*Falls nein: Weshalb nicht?*

*Falls ja: Auf welchen Wegen soll dieses Ziel gegenüber Bahn und Bundesverkehrsministerium durchgesetzt werden?*

**Antwort zu Frage 3:**

Die Regelung der geltenden Vereinbarung hat vollständig den folgenden Wortlaut, der für das weitere Verfahren im Dialogforum maßgeblich ist:

„1.b.cc: Die Partner dieser Verständigung werden die Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlags 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-Bahn-Tunnel Hauptbahnhof-Altona/Diebsteich beinhalten. Perspektivisch ist auf Basis des Ferlemann-Vorschlags 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-Takts noch die Umsetzung des sog. Ferlemann-Vorschlags einschränkt (Aufwärts-Kompatibilität). Die Partner der Verständigung sind sich darin einig, offen zu sein für bessere Lösungen zur Erreichung der Ziele, wenn sie sich verfahrensbegleitend ergeben. Sie werden in diesem Fall im Rahmen der Arbeit des Dialogforums begleitende Gutachten einholen.“

**Frage 4:** *Beinhaltet der vorgestellte Plan des Verkehrsministeriums die Umnutzung der beiden oberirdischen S-Bahn-Gleise für den Fern- und Regionalverkehr und somit die Abwicklung des kompletten S-Bahn-Verkehrs mit nur einem Gleispaar in der geplanten neuen Tunnelstation?*

*Falls ja: Erachtet der Senat diese Dimensionierung am Schnittpunkt mehrerer Linien als ausreichend?*

**Antwort zu Frage 4:**

Nach der vom BMVI vorgestellten Präsentation soll es eine Tunnelstation vor dem Bahnhofsgebäude geben. Ob die beiden S-Bahn-Gleise im bisher geplanten Bahnhof Altona neu erhalten werden sollen, kann durch die vorliegenden Unterlagen nicht abschließend beurteilt werden.

Es war Teil der Aufgabenstellung der Gutachterinnen und Gutachter, die Infrastruktur so zu dimensionieren, dass auf ihr der Verkehr abgewickelt werden kann, der bei Realisierung des Deutschlandtakts zu erwarten ist.

**Mit der geplanten Verlegung der S-Bahn-Strecke würde der S-Bahn-Halt Sternschanze komplett entfallen und der S-Bahn-Halt Holstenstraße an den Alsenplatz verlegt, wodurch der direkte Umstieg von/zur stark frequentierten MetroBus-Linie 3 entfällt.**

**Frage 5:** *Welche Bedeutung misst der Senat der S-Bahn-Haltestelle Sternschanze für die Erschließung des Schanzenviertels und der Umgebung (zum Beispiel Hamburg-Messe) bei?*

**Frage 6:** *Ist aus Sicht des Senats ein Verzicht auf die S-Bahn-Haltestelle Sternschanze sinnvoll?*

**Antwort zu Fragen 5 und 6:**

Die S-Bahn-Station Sternschanze mit etwa 35.000 Nutzerinnen und Nutzern ist gemeinsam mit der U-Bahn-Station Sternschanze zentraler Zugangspunkt zur Schnellbahn im Stadtteil Sternschanze und bedeutender Umsteigepunkt zwischen S-Bahn, U-Bahn und Bus. Besondere Bedeutung hat die S-/U-Bahn-Station im freizeitlichen Abend- und Nachtverkehr sowie veranstaltungsbezogen bei größeren Publikumsmessen im nahegelegene Messegelände (dadurch auch Namensergänzung „Messe“). Die Nutzung der Verbindungsbahn wird im weiteren Verfahren zu prüfen sein. Im Übrigen siehe Vorbe-merkung.

**Frage 7:** *Wie hoch war im Jahr 2019 die Zahl der Umsteiger/-innen an der Haltestelle Holstenstraße aus den Bussen zur S-Bahn und umgekehrt für*  
a) *die Buslinie 3,*  
b) *die Buslinie 20,*  
c) *die Buslinie 25?*

**Antwort zu Fragen 7 a), 7 b) und 7 c):**

Die gesamte Station Holstenstraße (S-Bahn und Bus) wird täglich von 55.000 Personen genutzt; der Umsteigeanteil zwischen S-Bahn und Bus liegt bei etwa 75 Prozent. Eine linienscharfe Auswertung der Umsteigerinnen und Umsteiger zwischen S-Bahn und Bus ist in der für die Bearbeitung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich, da hierfür mehrere Tausend Datensätze gezielt auszuwerten und zu validieren wären.

**Frage 8:** *Wurde oder wird die Variante geprüft, statt der S-Bahn-Linien den Regional-, Fern- und Güterverkehr in einen neu zu bauenden Tunnel zu verlegen?*  
*Falls ja: Wie waren die Ergebnisse?*  
*Falls nein: Weshalb nicht?*

**Antwort zu Frage 8:**

Das BMVI hat sich für einen S-Bahn-Tunnel ausgesprochen. Die Hintergründe hierzu sind der BVM nicht umfassend bekannt. Das BMVI hat als Argumente für einen S-Bahn-Tunnel vorgebracht:

- mögliche Längsneigungen können bei einem S-Bahn-Tunnel größer sein, der Tunnel daher kürzer,
- die Tunnelröhren können kleiner sein,
- ein Fernbahntunnel müsste sich südöstlich des Hauptbahnhofs in verschiedene Richtungen verzweigen, was das Bauwerk stark vergrößern würde.

Aus Sicht der BVM ist diese Frage noch nicht entschieden und muss weiter geprüft werden.