

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Stöver und Richard Seelmaecker (CDU) vom 01.09.22

und Antwort des Senats

Betr.: Bahnchaos im Hamburger Süden – wann wird endlich Abhilfe geschaffen?

Einleitung für die Fragen:

Seit einem Lkw-Unfall am 8. August ist der S-Bahn-Verkehr über die Elbe stark beeinträchtigt. Die S-Bahn-Brücke über die Zweibrückenstraße wurde so massiv beschädigt, dass ein Gleis der S3/S31 gesperrt werden musste. Die Linie S3 verkehrt seither zwischen Hammerbrook und Wilhelmsburg nur noch im 20-Minuten-Takt. Die S31 fährt gar nicht zwischen Neugraben und Hauptbahnhof. Der hvv hat ein Ersatzangebot aufgebaut. Es fahren Busse und MOIAs. Zudem können Fahrgäste die Regionalzüge und eingeschränkt auch die ICs und ICEs nutzen. Das reicht aber nicht. Obwohl das Ersatzangebot nachgebessert wurde, herrscht auf der Strecke zwischen Harburg und Hauptbahnhof immer noch totales Chaos. Menschen wissen nicht, an wen sie sich wenden können. Die Bahnsteige, an denen die Regionalzüge verkehren, sind restlos überfüllt ebenso wie die Bahnen. Auf allen Anzeigetafeln wird über Verspätungen informiert. Gleiswechsel sind an der Tagesordnung. Züge fahren verspätet oder gar nicht. ICEs können theoretisch genommen werden, praktisch wird aber sogar Monatskarteninhabern der Zutritt verweigert. Für Pendlerinnen und Pendler ist es dadurch jeden Morgen ein Glücksspiel, ob sie pünktlich an ihrem Arbeitsplatz ankommen. Schülerinnen und Schüler aus dem Hamburger Süden, die eine Schule im Norden Hamburgs besuchen, berichten, dass sie dreimal so viel Zeit für den Schulweg brauchen.

Ursächlich für die Probleme ist der über Jahrzehnte versäumte Ausbau des Schienennetzes über die Elbe. Diesbezüglich werden derzeit mehrere Optionen diskutiert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die S-Bahn-Strecke Hamburg Hbf – Hamburg-Harburg ist mit täglich bis zu 140.000 Fahrgästen (vor Beginn der Corona-Pandemie) eine der nachfragestärksten Strecken im Hamburger Schnellbahnnetz. Auf der S-Bahn-Strecke wurden die Kapazitäten in den letzten Jahren bereits ausgeweitet: Auf der S3 wurde der Einsatz von neunteiligen Langzügen, bei der S31 wurden die Betriebszeiten ausgeweitet. Ferner fährt die S31 mittlerweile tagsüber von circa 6 bis 21 Uhr bis Neugraben. Dennoch können die beiden auf dem Ast verkehrenden Linien weitere Fahrgaststeigerungen nicht mehr aufnehmen. Obwohl es sich um eine Eisenbahnstrecke in der Zuständigkeit des Bundes handelt, beabsichtigt der Hamburger Senat in Ergänzung von Bundesmitteln in den kommenden Jahren erhebliche Mittel für den Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur bereitzustellen und hat diese im in die Bürgerschaft eingebrachten Haushaltsplan-Entwurf berücksichtigt. Das Großschadensereignis „Elbbrückenbrand“ verdeutlicht nachdrücklich diesen Ausbaubedarf, der unter anderem zur Verkürzung der zurzeit noch langen Abschnitte des Schienenersatzverkehrs (SEV) führen wird (siehe Drs. 22/7583 und Drs. 22/7900). Die

Kapazitäten eines SEV können dabei nicht an die Kapazitäten planmäßig bedienter Schnellbahnverkehre heranreichen. Gleichzeitig erreicht die Nachfrage an den SEV nicht die des planmäßigen Schnellbahnverkehrs, da ein nicht quantifizierbarer Teil der sonst vorhandenen Nachfrage auf Alternativrouten und andere Verkehrsmittel ausweicht beziehungsweise auf Fahrten – zum Beispiel durch die Nutzung von Homeoffice – verzichtet. Der Schienenersatzverkehr und die übrigen Ersatzangebote sowie der Pendelzug weisen aktuell eine Auslastung zwischen 40 bis 80 Prozent auf.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG), der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv) sowie Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

Frage 1: *Laufen die Arbeiten an der S-Bahn-Brücke nach Plan, das heißt werden sie wie angekündigt bis zum 18.9.2022 abgeschlossen sein?
Wenn nein, warum nicht?*

Antwort zu Frage 1:

Die Arbeiten zur provisorischen Instandsetzung der Eisenbahnüberführung Zweibrückenstraße werden nach derzeitigem Stand wie geplant am 18. September 2022 abgeschlossen sein.

Frage 2: *Wie viele S-Bahn-Züge verkehren normalerweise innerhalb einer Stunde zwischen Hammerbrook und Wilhelmsburg? Mit wie vielen Wagen?*

Antwort zu Frage 2:

Tagsüber verkehren zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf die Linien S3 und S31 jeweils im 10-Minuten-Takt, daraus ergibt sich eine Fahrtenzahl von zwölf Zügen in der Stunde zwischen Hammerbrook und Wilhelmsburg. In beiden Richtungen verkehren dort

- montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten die Linie S3 mit neunteiligen Langzügen und die Linie S31 mit sechsteiligen Vollzügen jeweils im 10-Minuten-Takt, das heißt mit insgesamt 180 Wagen pro Stunde,
- montags bis freitags in den Nebenverkehrszeiten, sonnabends und sonn- und feiertags die Linien S3 und S31 mit sechsteiligen Vollzügen jeweils im 10-Minuten-Takt, das heißt mit insgesamt 144 Wagen pro Stunde,
- täglich in den Früh- und Spätverkehrszeiten die Linie S3 mit sechsteiligen Vollzügen im 10-Minuten-Takt, das heißt mit insgesamt 72 Wagen pro Stunde,
- in den Wochenendnächten die Linie S3 mit sechsteiligen Vollzügen im 20-Minuten-Takt, das heißt mit insgesamt 36 Wagen pro Stunde.

Frage 3: *Wie viele Personen nutzen demnach durchschnittlich die S-Bahn zwischen Hammerbrook und Wilhelmsburg innerhalb einer Stunde? Was ist der Maximalwert? Wann wurde dies das letzte Mal wie und durch wen festgehalten?*

Antwort zu Frage 3:

Gemäß einer Erhebung aus dem 2. Quartal 2022 durch die S-Bahn Hamburg GmbH betragen

- der Mittelwert im Abschnitt Hammerbrook – Wilhelmsburg 4.100 Reisende pro Stunde und Richtung sowie
- der Maximalwert im Abschnitt Hammerbrook – Wilhelmsburg 8.400 Reisende pro Stunde und Richtung.

Frage 4: *Wie viele Regionalzüge fahren derzeit zusätzlich auf der Strecke Harburg – Hauptbahnhof, um die S-Bahn zu entlasten?*

Antwort zu Frage 4:

Seit dem 29. August verkehren zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg montags bis freitags drei zusätzliche Zugpaare der Linie RE5. Zwei Zugpaare verkehren in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, ein Zugpaar verkehrt in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit wie folgt: werktags 7.46, 8.27, 15.04 Uhr (freitags) beziehungsweise

16.42 Uhr (montags bis donnerstags) ab Hauptbahnhof beziehungsweise 08.07, 9.06, 15.27 Uhr (freitags) beziehungsweise 17.11 Uhr (montags bis donnerstags) ab Hamburg-Harburg.

Im Übrigen siehe Drs. 22/9097.

Frage 5: *Wie viele Busse werden in welcher Taktung und mit welcher Kapazität derzeit für den Ersatzverkehr eingesetzt?*

Antwort zu Frage 5:

Folgende Busersatzverkehre werden eingesetzt:

- im Schienenersatzverkehr (SEV) zwischen U/S Elbbrücken und S Wilhelmsburg: Alle zehn Minuten eine Doppeltraktion mit Gelenkbussen (insgesamt sind für den SEV zwölf Busse im Einsatz),
- auf der verlängerten MetroBus-Linie 13 zwischen U/S Elbbrücken und S Veddel: Alle fünf Minuten ein Großraumgelenkbus (mit insgesamt vier Bussen zusätzlich im Einsatz),
- auf der verstärkten StadtBus-Linie 154 zwischen U/S Berliner Tor und S Veddel: Alle 20 Minuten ein Gelenkbus zusätzlich zur regulären Fahrt (drei Busse zusätzlich im Einsatz).

Frage 6: *Wie viele Personen können sie innerhalb einer Stunde befördern?*

Antwort zu Frage 6:

Die einzelnen Ersatzverkehrsangebote bieten folgende Kapazitäten:

- SEV: 1.260 Fahrgäste pro Stunde und Richtung,
- Verlängerte MetroBus-Linie 13: 1.500 Fahrgäste pro Stunde und Richtung,
- Verstärkte StadtBus-Linie 154: zusätzlich 315 Fahrgäste pro Stunde und Richtung.

Frage 7: *Warum wird der Pendelverkehr nur bis Hammerbrook und nicht bis zum Hauptbahnhof eingesetzt?*

Antwort zu Frage 7:

Eine Verlängerung des Pendelverkehrs bis zum Hauptbahnhof ist aufgrund der fehlenden infrastrukturellen Voraussetzungen am Hauptbahnhof nicht möglich. Die Wendung des Pendelzugs sowie der S3 am Bahnsteig 1 oder 2 des Hauptbahnhofs würde zu zusätzlichen Beeinträchtigungen und Einschränkungen auf den weiter verkehrenden S-Bahn-Linien führen.

Frage 8: *Welche weiteren Maßnahmen hat der hvv kurzfristig ergriffen, um die S-Bahn-Strecke zwischen Hammerbrook und Wilhelmsburg zu entlasten?*

Antwort zu Frage 8:

Neben den in den Antworten zu 4 und 5 ergriffenen Maßnahmen wurden folgende weitere Maßnahmen eingerichtet:

- Verlängerung der MetroBus-Linie 13 bis U/S Elbbrücken mit Anschluss an die U4 in die Innenstadt,
- Verstärkung der StadtBus-Linie 154,
- Einsatz von bis zu 15 MOIA-Shuttles zwischen S Hammerbrook und S Veddel (kostenlose Nutzung mit hvv-Ticket),
- Pendeln von zehn Großraumtaxis mit Hinweis „Schienenersatzverkehr“ direkt zwischen S Hammerbrook und S Veddel (kostenlose Nutzung mit hvv-Ticket),
- zusätzliche Halte des RE5 in Neugraben morgens Richtung Hamburg Hbf, nachmittags Richtung Stade,
- Freigabe des Fernverkehrs für hvv-Zeitkarteninhaberinnen und -inhaber zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg.

- Frage 9:** *Der Lkw-Unfall und seine Folgen haben (mal wieder) deutlich gemacht, wie störungsanfällig die S-Bahn-Strecke über die Elbe ist. Der Verkehrssenator schlägt daher vor, die Elbbrücken sechsgleisig ausbauen zu lassen. Dazu ist eine Machbarkeitsstudie in Arbeit. Wann wurde die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben? Was kostet die Erstellung der Studie?*
- Frage 10:** *Bis wann soll das Ergebnis vorliegen?*
- Frage 11:** *Wer führt die Machbarkeitsstudie durch?*
- Frage 12:** *Welche Vor- und welche Nachteile bietet diese Lösung nach Einschätzung der zuständigen Behörde?*
- Frage 13:** *Wie hoch schätzt die zuständige Behörde die für diese Lösung anfallenden Kosten ein?*
- Frage 14:** *Eine weitere Option zur besseren verkehrlichen Anbindung des Hamburger Südens stellt ein Bahn-Elbtunnel dar, der eine Unterquerung der Elbe zwischen Neugraben und Altona ermöglichen sollte. Auch dazu läuft eine Machbarkeitsstudie. Wann wurde diese Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben? Was kostet die Erstellung der Studie?*
- Frage 15:** *Bis wann soll das Ergebnis vorliegen?*
- Frage 16:** *Wer führt die Studie durch?*
- Frage 17:** *Welche Vor- und welche Nachteile bietet diese Lösung nach Einschätzung der zuständigen Behörde?*
- Frage 18:** *Wie hoch schätzt die zuständige Behörde die für diese Lösung anfallenden Kosten ein?*

Antwort zu Fragen 9 bis 18:

Während der Erneuerung der südlichen und nördlichen Elbbrücken der Fernbahn werden jeweils zwei Gleise auf provisorischen Brücken geführt. Auf Veranlassung des Präses der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende untersucht die DB AG, ob es nicht sinnvoller ist, die provisorischen Brücken von Anfang an als kapazitätserweiternde feste Brücken zu planen und zu errichten. Hierzu wurde Anfang 2022 durch die DB Netz AG eine Machbarkeitsstudie beim Ingenieurbüro AFRY Deutschland GmbH in Auftrag gegeben, deren Ergebnis voraussichtlich 2023 vorliegen wird. Die Kosten belaufen sich hierbei auf mehrere Hunderttausend Euro. Vor Abschluss der Untersuchung liegen darüber hinaus keine Erkenntnisse vor. Die Machbarkeitsstudie zu einer neuen Elbunterquerung wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (jetzt Bundesministerium für Digitales und Verkehr) im Jahr 2021 beauftragt und an die „Bietergemeinschaft Elbquerung TUTECH Innovation GmbH/SMA und Partner AG/Obermeyer Infrastruktur GmbH & Co. KG“ vergeben. Die Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen, die Höhe der Kosten ist nicht bekannt. Vor Abschluss dieser Untersuchung liegen darüber hinaus keine Erkenntnisse vor.

- Frage 19:** *Entlastung würde schließlich auch die Verlängerung der U4 in den Süden bieten. Wie ist diesbezüglich der Stand der Planung?*

Antwort zu Frage 19:

Die U4 wird von den Elbbrücken bis zur Haltestelle Moldauhafen im Entwicklungsgebiet Grasbrook verlängert. Hierfür findet derzeit ein zweistufiger Realisierungswettbewerb statt. Das Ergebnis des Wettbewerbs entspricht weitestgehend einer Vorplanung. Die weiteren Leistungsphasen sind in Vorbereitung. Außerdem ist eine daran anschließende mögliche Streckenweiterführung bis in das nördliche Wilhelmsburg Untersuchungsgegenstand einer derzeit laufenden Machbarkeitsuntersuchung.

Frage 20: *Welche Varianten werden für die Verlängerung der U4 diskutiert?*

Antwort zu Frage 20:

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung sind zwei denkbare Weiterführungskorridore ab der Haltestelle Moldauhafen betrachtet worden: Die Trasse im Westkorridor führt über den westlichen Grasbrook, die Trasse im Südkorridor verläuft entlang der Dessauer Straße, bis beide Trassen im nördlichen Wilhelmsburg in einer Haltestelle in der Georg-Wilhelm-Straße enden.

Frage 21: *Welche Vor- und Nachteile bieten sie jeweils?*

Antwort zu Frage 21:

Eine Trasse im Westkorridor hat ein hohes perspektivisches Erschließungspotenzial, kann jedoch nur mittel- bis langfristig realisiert werden. Die Südtrasse hat eine direktere Linienführung und könnte schneller realisiert werden, hat jedoch eine geringere Erschließungswirkung.

Frage 22: *Bis wann soll diesbezüglich eine Entscheidung getroffen werden?*

Antwort zu Frage 22:

Für die Entscheidung über eine Vorzugstrasse sind weitere Untersuchungen erforderlich. Diese laufen derzeit noch.

Frage 23: *Wie hoch schätzt die zuständige Behörde die für diese Lösung anfallenden Kosten ein?*

Antwort zu Frage 23:

Erkenntnisse, die eine belastbare Kostenschätzung ermöglichen würden, liegen noch nicht vor.

Frage 24: *Gibt es weitere Ideen/Vorschläge zur Entlastung der Verkehrssituation zwischen Innenstadt und Hamburger Süden?*

Frage 25: *Wenn ja, welche und wie ist jeweils der Stand der Planung?*

Antwort zu Fragen 24 und 25:

Ab Dezember 2023 tritt das neue Liniennetz der S-Bahn Hamburg in Kraft. Damit verbunden ist die Einrichtung einer nahezu ganztägigen Langzugbedienung auf der Linie S3. Für weitere Verbesserungen der Betriebsstabilität und Kapazitätssteigerungen auf dem sogenannten Harburger S-Bahn-Korridor (siehe Drs. 22/7823) hat der Hamburger Senat bereits Mittel im Haushalt bereitgestellt, deren Einsatz für die Maßnahmenumsetzung zurzeit zwischen DB AG, BMDV und der Freien und Hansestadt Hamburg abgestimmt wird. Im Übrigen siehe Drs. 22/9097, 22/7178 sowie Vorbemerkung.