

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 08.05.23

und Antwort des Senats

Betr.: Verbindungsbahn-Entlastungstunnel: Sechseinhalb Jahre nur eingleisig zum Jungfernstieg? Was kommt da noch auf Hamburg zu?

Einleitung für die Fragen:

Im Zusammenhang mit den Planungen zum Deutschlandtakt schlug der damalige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium einen neuen S-Bahn-Tunnel zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Diebsteich vor, um die oberirdische Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen viergleisig ausbauen zu können.

Am 21.3.2023 stellten Bahn und Senat schließlich eine Machbarkeitsuntersuchung zur möglichen Realisierung des Tunnels vor. Nach Medienberichten (https://www.nahverkehrhamburg.de/s-bahntunnel-unter-der-alster-muss-teilweise-abgerissen-werden-198644/?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_campaign=deutschlandticket-boom-im-hvv_453#scroll_to_steady_paywall) enthält die Machbarkeitsuntersuchung Hinweise auf erheblich umfangreichere Baumaßnahmen als zunächst angenommen und auch bei der öffentlichen Präsentation dargestellt.

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die Machbarkeitsstudie Verbindungsbahntunnel (VET) liegt seit Ende März 2023 vor und ist im Transparenzportal Hamburg veröffentlicht. Ziel der Machbarkeitsstudie ist die Überprüfung der bautechnisch-konstruktiven Durchführbarkeit, ergänzt durch eine Auswertung der ermittelten Trassenvarianten hinsichtlich verschiedener Belange sowie einer Einschätzung in Bezug auf Planung und Ausführung. Die konkrete Planung des Bauvorhabens erfolgt erst in nachfolgenden Planungsschritten. Detailliertere Aussagen zu den Fragen können daher erst nach Abschluss der kommenden Planungsphasen getroffen werden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn Netz AG (DB) und der S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn Hamburg) wie folgt:

Frage 1: *Ist es zutreffend, dass eine Tunnelröhre des City-S-Bahn-Tunnels (Fahrtrichtung Jungfernstieg) auf einer Länge von rund 500 Metern neu errichtet werden muss und für sechseinhalb Jahre nur eingleisig befahren werden kann?*

Falls nein: Bitte erläutern, weshalb nicht.

Frage 2: *Ist es zutreffend, dass auch die Röhre der Gegenrichtung für einige Wochen gesperrt werden muss?*

Falls nein: Bitte erläutern, weshalb nicht.

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Um den Betrieb aufrechterhalten zu können, wurden die Bauphasen im Rahmen der Machbarkeitsstudie überschlägig so bewertet, dass jeweils nur ein Gleis des City-Tunnels außer Betrieb genommen werden müsste. Folgende Bauphasen wären demnach vorgesehen:

Bauphase 1: Betrieb nicht unterbrochen

Bauphase 2: Nordgleis (Streckengleis Hauptbahnhof – Jungfernstieg) des City-Tunnels außer Betrieb

Bauphase 3: Südgleis (Streckengleis Jungfernstieg – Hauptbahnhof) des City-Tunnels außer Betrieb

Frage 3: *Wie viele Fahrgäste nutzen derzeit montags bis freitags die S-Bahnen zwischen dem Hauptbahnhof und Jungfernstieg?*

Frage 4: *Welche Nutzungszahlen erwartet der Senat an dieser Stelle bis 2023?*

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Derzeit nutzen montags bis freitags täglich rund 95.000 Fahrgäste die S-Bahn-Linien S1, S2 und S3 zwischen den Stationen Jungfernstieg und Hauptbahnhof. Bis Ende des Jahres erwartet die S-Bahn Hamburg eine leichte Steigerung der Werte.

Frage 5: *Welche maximale Kapazität (in Fahrgästen und Zügen) hat diese Strecke bei eingleisigem Betrieb?*

Antwort zu Frage 5:

Es können derzeit je Richtung vier Zugfahrten in zehn Minuten durchgeführt werden, davon zwei als dreiteilige Langzug- und zwei als zweiteilige Vollzugfahrten. Pro zweiteiligem Vollzug können 1.000 Fahrgäste, pro dreiteiligem Langzug 1.500 Fahrgäste befördert werden. Daraus ergibt sich bei eingleisigem Betrieb eine Kapazität von 30.000 Personen pro Stunde.

Frage 6: *Welches Ersatzkonzept gedenkt der Senat den Fahrgästen der S-Bahn anzubieten, falls der VET in der geplanten Form realisiert wird?*

Antwort zu Frage 6:

Es wird ein auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Fahrgäste und des Betriebs ausgerichtetes Schienenersatzverkehrskonzept erarbeitet werden.

Frage 7: *Ist es zutreffend, dass die Zugänge zu den Haltestellen der U1 und U3 am Hauptbahnhof Süd umgebaut werden müssen?*

Falls ja: Wo entstehen die neuen Zugänge?

Falls nein: Bitte erläutern, weshalb nicht.

Antwort zu Frage 7:

Ein Konzept ist in Kapitel 5.1.2.2 „Station Hauptbahnhof“ des Erläuterungsberichts der Machbarkeitsstudie VET ab Seite 160 dargestellt. Eine detaillierte Erarbeitung der neuen Zugangslagen erfolgt in Abstimmung mit allen Beteiligten in den kommenden Planungsphasen.

Frage 8: *Ist es zutreffend, dass der VET am Hauptbahnhof auch Konfliktpunkte mit der geplanten U5 aufweist?*

Falls ja: Bitte im Einzelnen beschreiben.

Falls nein: Bitte erläutern, weshalb nicht.

Antwort zu Frage 8:

Die voraussichtlichen Schnittstellen sind in Kapitel 5.1.2.2 „Station Hauptbahnhof“ des Erläuterungsberichts der Machbarkeitsstudie VET ab Seite 160 zusammengefasst. Zwischen der Hamburger Hochbahn AG und der DB findet ein regelmäßiger Austausch statt, um die Planung für beide Projekte in den weiteren Projektphasen aufeinander abzustimmen.

Vorbemerkung: *Bahn und Stadt planen die Stilllegung des funktionierenden Bahnhofs Altona und seinen Ersatz durch einen Neubau am Diebsteich. Hinweise, dass der Bahnhof Diebsteich unter den Bedingungen des Baus des VET nicht ausreichend dimensioniert ist, wurden in den Wind geschlagen. Bauvorleistungen für einen viergleisigen unterirdischen S-Bahnhof sind nicht geplant. Die Stadt hat lediglich ein Rücktrittsrecht mit dem Investor der Rahmenbebauung am Diebsteich vereinbart.*

Frage 9: *Ist es zutreffend, dass beim Bau des VET am Diebsteich, je nach Lage des neuen S-Bahnhofs, erneute Eingriffe in den neu zu bauenden Bahnhof nötig werden?*

Falls ja: Bitte im Einzelnen beschreiben.

Falls nein: Bitte erläutern, weshalb nicht.

Antwort zu Frage 9:

Zurzeit werden die Planungen des VET und die Planung für den Bahnhof Hamburg-Altona (Neu) mit allen Beteiligten aufeinander abgestimmt. Detailliertere Ergebnisse dazu werden in der kommenden Planungsphase erwartet.

Die Stadt hat mit dem Investor einen Nachtrag geschlossen, der es ermöglicht, flexibel auf die baulichen Anforderungen im Zusammenhang mit den Planungen für einen VET am Diebsteich zu reagieren. Im Übrigen siehe Drs. 22/10743.

Zurzeit werden unter Einbindung der Deutschen Bahn AG und des Investors ProHa GmbH & Co. KG die Voraussetzungen für eine Tunnelstation unter dem Bahnhofsgebäude geprüft. Ergebnisse liegen dazu noch nicht vor.

Frage 10: *Hat der Senat inzwischen von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch gemacht?*

Falls ja: Welche Kosten werden hierdurch erwartet?

Antwort zu Frage 10:

Nein, im Übrigen siehe Drs. 22/10743.

Vorbemerkung: *Die Bahnhöfe des VET und manche Streckenabschnitte sollen in offener Bauweise (also mit Baugrube) errichtet werden. Dabei sind langwierige Eingriffe in die Stadtlandschaft zu erwarten.*

Frage 11: *Welche Streckenabschnitte und Bahnhöfe sollen laut Machbarkeitsuntersuchung in offener Bauweise errichtet werden?*

Antwort zu Frage 11:

Eine Übersicht über alle Bauverfahren und die jeweiligen Bereiche, in denen diese voraussichtlich angewendet werden, befindet sich in Kapitel 5.2.3.1 „Übersicht der Tunnelbauweisen“ des Erläuterungsberichts der Machbarkeitsstudie VET auf Seite 247.

Frage 12: *Welche Ausmaße haben die offenen Baugruben zum Bau der Stationen? Bitte einzeln auflisten.*

Antwort zu Frage 12:

Aufgeführt werden alle potenziellen Stationen, die variantenabhängig gemäß der Machbarkeitsstudie gebaut werden könnten. Es wird jeweils angegeben, bei welcher der fünf Varianten die Station gebaut werden würde.

Hauptbahnhof (alle Varianten): Zum jetzigen Zeitpunkt kann für diese Station noch keine konkrete Aussage im Hinblick auf die Ausmaße getroffen werden.

Dammtor Süd (Varianten 2, 2b): 27 m Breite, 230 m Länge

Dammtor Nord (Varianten 1b, 1c, 3): 27 m Breite, 240 m Länge

Schlump (Varianten 1b, 1c): 22 m Breite, 240 m Länge

Alsenplatz (Variante 1c): 26 m Breite, 240 m Länge

Holstenstraße (Varianten 1b, 2b, 3): 22 m Breite, 275 m Länge

Feldstraße (Varianten 2, 2b): 26 m Breite, 240 m Länge

Max-Brauer-Allee (Variante 2): 22 m Breite, 240 m Länge

Sternschanze (Variante 3): 27,5 m Breite, 240 m Länge

Altona Neu (alle Varianten): 45 m Breite, 220 m Länge

Alle Angaben basieren auf ersten Erkenntnissen im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum VET. Die Gesamtlängen einzelner Baugruben können von den oben genannten Maßen abweichen, sofern zusätzlich Kehrgleise, Weichenvorfelder oder Ähnliches direkt neben der Station ebenfalls in offener Bauweise erstellt werden. Um die Eingriffe in den Straßenverkehr gering zu halten, können Teile der Baugruben abgedeckt werden.

Frage 13: *Welche Gebäude müssen abgerissen werden? Bitte hausnummernscharf benennen.*

Antwort zu Frage 13:

Konkrete Angaben dazu können erst in der kommenden Planungsphase getätigt werden.

Vorbemerkung: *Die Machbarkeitsuntersuchung benennt für die einzelnen Bestandteile des Tunnels und für den Bau Kosten. Diese Kostenangaben sind bei der im Transparenzportal veröffentlichten Version geschwärzt.*

Frage 14: *Weshalb erfolgte die Schwärzung?*

Antwort zu Frage 14:

Die Schwärzung erfolgte auf der Grundlage der Regelungen in §§ 4 und 7 Hamburgisches Transparenzgesetz (HmbTG), wonach der Urheber eines zu veröffentlichenden Dokuments das Anrecht besitzt, neben personenbezogenen Daten auch Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse unkenntlich zu machen.

Frage 15: *Liegt dem Senat eine Version ohne geschwärzte Kostenermittlung vor?*

Falls nein: weshalb nicht?

Antwort zu Frage 15:

Dem Senat liegt im Sinne des § 7 Absatz 3 HmbTG eine Version ohne geschwärzte Kostenermittlung vor.

Frage 16: *Weshalb verweigerten Bahn und Senat auf der Pressekonferenz am 21.3.2023 den anwesenden Journalist:innen Auskünfte über die zu erwartenden Kosten des VET?*

Antwort zu Frage 16:

Die aktuelle geopolitische Situation gebietet ein hohes Maß an Zurückhaltung bei Kostenprognosen für Infrastrukturprojekte. Ziel der weiteren Planungen wird die Ermittlung einer verlässlichen Kostenprognose sein.