

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 13.05.24

und Antwort des Senats

Betr.: VET, Diebsteich, S6, U5: Senat verheddert sich in Großprojekten

Einleitung für die Fragen:

Die schlechten Nachrichten für den rot-grünen Senat häufen sich:

- *der geplante neue Regional- und Fernverkehrsbahnhof am Diebsteich wird nicht wie geplant 2027 fertiggestellt,*
- *beim Verbindungsbahntlastungstunnel (VET) stehen mehr Fragezeichen als Antworten,*
- *die S6 nach Bahrenfeld, Lurup und zum Osdorfer Born kann erst gebaut werden, wenn der VET fertiggestellt ist,*
- *das Hochleistungsbussystem lässt auf sich warten*
- *die geplante neue U-Bahn-Linie U5 geht nicht vor den 2040er-Jahren in Betrieb.*

*Das Ziel des Senats, bis zum Jahr 2030 den Anteil der ÖPNV-Nutzer*innen zu verdoppeln, ist so sicherlich nicht zu erreichen.*

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Bezüglich der Aussage zu den Zielen des Senats wird auf die Drs. 22/13670 Strategie Mobilitätswende verwiesen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB).

Verbindungsbahntlastungstunnel

Vorbemerkung: *Im September 2023 hat der Senat die Deutsche Bahn (DB) beauftragt, für zwei der insgesamt fünf vorgelegten Trassenvarianten die konkrete Vorplanung zu machen. Die finale Trassenentscheidung soll Ende 2024 erfolgen. Auf der Homepage der Deutschen Bahn zum VET wird auf zehn Leistungsphasen des Planungs- und Realisierungsprozesses verwiesen.*

In der gemeinsamen Pressemitteilung vom 26.9.2023 heißt es weiter: „Für die variantenunabhängigen Abschnitte der Strecke kann die Bahn schon in diesem Jahr mit den ersten konkreten Planungsschritten beginnen.“

Frage 1: *Welchen Stand hat die beauftragte Vorplanung?*

Antwort zu Frage 1:

Der Zuwendungsvertrag mit der DB zur Finanzierung der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) für einzelne Teilbereiche des Verbindungsbahntlastungstunnels (Stationen Hauptbahnhof, Dammtor, Sternschanze und Diebsteich), der Voraussetzung für den Start der Planung ist, soll in Kürze gezeichnet werden.

Frage 2: *Wird die finale Trassenentscheidung bis Ende 2024 erfolgen?
Falls nein, weshalb nicht und wann soll die Entscheidung erfolgen?*

Antwort zu Frage 2:

Ja.

Frage 3: *In welcher Leistungsphase befindet sich der VET gegenwärtig?*

Antwort zu Frage 3:

Siehe Antwort zu 1.

Frage 4: *Wann sollen welche Leistungsphasen nach der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) begonnen beziehungsweise abgeschlossen werden? Falls keine Zeitangaben gemacht werden können: weshalb nicht?*

Antwort zu Frage 4:

Ein konkreter Zeitplan für die Leistungsphasen nach der HOAI liegt noch nicht vor. Die Finanzierungsverhandlungen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB sind noch nicht abgeschlossen.

Frage 5: *Für welche anderen Bahnprojekte ergeben sich Auswirkungen welcher Art durch die VET-Planung (U5, S6, Hauptbahnhof, ...)? Bitte das jeweilige Projekt und die Auswirkung benennen.*

Antwort zu Frage 5:

Für die tangierenden Projekte Verlegung Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona, U3 barrierefreier Ersatzneubau Station Sternschanze und U5 (vergleiche Drs. 22/10625) geht es darum, an den künftigen unterirdischen Umsteigehaltestellen statisch und verkehrlich aufeinander abgestimmte Gemeinschaftsbauwerke zu planen und umzusetzen, um die Fahrgastfreundlichkeit sicherzustellen und Synergien im Planungs- und Bauprozess zu heben. Die Planungen zum barrierefreien Ersatzneubau der U3 Sternschanze werden nach endgültiger Klärung des Trassenverlaufs des VET aufgrund der bestehenden Schnittstellen fortgeführt. Auch die anstehenden Tunnelsanierungen Sternschanze und Mönckebergstraße haben Schnittstellen zum VET. Im Falle der S6 geht es um die Konkretisierung des Anschlusses an das S-Bahn-Netz über ein unterirdisches Abzweigbauwerk vom VET im Bereich des Kaltenkircher Platzes als Ersatz für die oberirdische Anbindung westlich der Station Holstenstraße. Auf die Planungen zur Erweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs ergeben sich durch den VET keine Auswirkungen.

Frage 6: *Aus welchen Bundesmitteln und in welcher Höhe wird der VET nach heutigem Stand finanziert? Bitte angeben, ob die Antwort sich auf frühere Finanzplanungen oder auf die veränderte Finanzplanung seit Herbst 2023 bezieht.*

Antwort zu Frage 6:

Siehe Antwort zu 4.

Frage 7: *Welche Wechsel hat es wann aus welchen Gründen bei der Projektleitung gegeben? Bitte auch mögliche Vakanzzeiten in der Projektleitung angeben.*

Antwort zu Frage 7:

Es gab es keinen Wechsel in der Projektleitung für den VET. Im Übrigen kommentiert der Senat keine Personalien von Unternehmen.

S6 nach Bahrenfeld, Lurup und zum Osdorfer Born

Vorbemerkung: *In dem Pressegespräch am 8. Mai mochte Senator Tjarks keine Termine für die Realisierung der S6 und des VET nennen. Er verwies jedoch darauf, dass die S6 auch gebaut werden könne, wenn der VET nicht käme. Die Vorplanung für die S6 soll im Jahr 2030 fertig sein.*

Antwort zu Vorbemerkung:

Die S6 zum Osdorfer Born befindet sich unmittelbar vor Beginn der avisierten Vorplanung, in der wesentliche Erkenntnisse zum zeitlichen Verlauf des Projekts erst gewonnen werden.

Frage 8: *Welche Leistungsphasen schließen sich nach der Vorplanung an? Bitte die einzelnen Phasen sowie den jeweils voraussichtlichen Zeitbedarf in Monaten nennen. Falls es für die überschaubare, 8 Kilometer lange Strecke mit fünf Stationen keine Zeitbedarfsangaben gibt: weshalb nicht?*

Antwort zu Frage 8:

An die Vorplanung schließen sich im Rahmen der Planung die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)) und die Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) an. Aktuell beabsichtigt der Senat die Beauftragung der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1), der Vorplanung (Leistungsphase 2) sowie zur Nutzung von Synergieeffekten von Teilen der Entwurfsplanung. Die Dauer einzelner (auch Folge-)Phasen wird im Zuge der Aufnahme und Umsetzung der Planungsleistungen konkretisiert. Im Übrigen siehe Drs. 22/15208.

Frage 9: *Liegt der Nutzen-Kosten-Faktor für die S6 unverändert bei 0,88, wie in der Sitzung des Verkehrsausschusses im Sommer 2023 vom Senat angegeben?*

Falls nein, wie sieht der Nutzen-Kosten-Faktor jetzt aus?

Antwort zu Frage 9:

Die Größenordnung der im Verkehrsausschuss im Sommer 2023 genannten Nutzen-Kosten-Indikation gilt nach derzeitigem Berechnungsstand weiterhin. Die Nutzen-Kosten-Indikation wird im Rahmen der folgenden Planungsphasen aktualisiert werden.

Frage 10: *Welche der im Verkehrsausschuss avisierten Kontaktaufnahmen des Senats mit der Bundesregierung hinsichtlich einer Förderung auch unterhalb eines NKF von 1 hat es bisher auf welcher Behördenebene gegeben? Bitte das jeweilige Datum, die vertretenen Behörden(-ebenen) sowie die jeweiligen Gesprächsergebnisse nennen.*

Antwort zu Frage 10:

Zu den für eine Bundesförderung vorgesehenen Projekten finden regelmäßig Gespräche der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) statt.

Frage 11: *Wie ist der Stand der Untersuchungen zu dem sogenannten Hochleistungsbussystem, das Bahrenfeld, Lurup und den Osdorfer Born bis zur Realisierung einer Schienenanbindung besser an das ÖPNV-Netz anschließen soll? Bitte auch angeben, wann frühestens mit den Arbeiten hierzu begonnen werden soll.*

Frage 12: *Welche Überlegungen gibt es, losgelöst von dem Hochleistungsbussystem, Busspuren auf der StreBaLu (Stresemannstraße, Bahrenfelder und Luruper Chaussee) – auch als Pop-up-Spuren – einzurichten? Falls es keine gibt, weshalb nicht?*

Antwort zu Fragen 11 und 12:

Zur EURO 2024 wird zeitweise zwischen Ebertplatz und Stadionstraße eine Pop-up-Busspur eingerichtet. Auf der Stresemannstraße, Bahrenfelder Chaussee und Luruper Chaussee wird aktuell das BHNS-System untersucht. Bis zum Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung eines Hochleistungsbussystems ist die Einrichtung von darüber hinausgehenden dauerhaften oder auch temporären Busspuren nicht vorgesehen.

Diebsteich

Vorbemerkung: *Nach aktuellen Medienberichten wird das Bahnhofsempfangsgebäude nicht wie geplant zur Betriebseröffnung 2027 fertig sein. Bezeichnete der damalige Oberbaudirektor das ursprünglich geplante Bahnhofsgebäude noch als „Hundehütte“, scheinen jetzt DB und Senat sogar bereit zu sein, den Bahnhof auch ganz ohne Empfangsgebäude in Betrieb zu nehmen. Damit stellt sich einmal mehr die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Verlegung des Regional- und Fernbahnhofs Altona zum Diebsteich.*

Antwort zu Vorbemerkung:

Ziel ist es, dass der neue Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona eine Strahlkraft auf den Standort ausübt und den Reisenden ein attraktives Umfeld bietet. Um dies zu erreichen, soll als Impulsgeber ein Stadtbild prägendes Empfangsgebäude mit einer komfortablen Eingangssituation entstehen. Erst nach Investorensuche und hochbaulichem Wettbewerb für das Empfangsgebäude entstand das Projekt VET. Das Ziel, ein Gebäude mit Strahlkraft zu errichten, hat Bestand. Vor diesem Hintergrund wird die Vereinbarkeit beider Projekte geprüft. Dies ist ein komplexer Vorgang mit vielen Beteiligten.

Frage 13: *Wann soll nach derzeitigem Stand der Fern- und Regionalbahnhof komplett, also inklusive Bahnhofsgebäude, fertiggestellt sein und wann soll die Betriebseröffnung erfolgen?*

Antwort zu Frage 13:

Nach aktuellem Kenntnisstand soll der neue Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona wie geplant 2027 seinen Betrieb aufnehmen. Auch bei Verzögerungen beim Bau des Mehrzweckgebäudes nebst der DB-Gebäudeteile und der DB-Empfangshalle wird der Bahnhofsbetrieb trotzdem durchgängig sichergestellt.

Frage 14: *Welche Arbeiten sollen bis zum Beginn der Betriebseröffnung abgeschlossen sein? Bitte auch die Planung für die S-Bahn-Gleise aufführen.*

Antwort zu Frage 14:

Der Fern- und Regionalbahnhof wird zum Eröffnungszeitpunkt eisenbahnbetrieblich voll funktionstüchtig sein. Für die Inbetriebnahme werden in diesem Sinne die Arbeiten an den Bahnsteigen und der Personenunterführung abgeschlossen sein. An der Planung der S-Bahn-Gleise zum Stand der Planfeststellung ändert sich nichts.

Frage 15: *Welche Gespräche hat der Senat geführt oder will er führen, um zu verhindern, dass der Bahnhof Diebsteich ohne Empfangsgebäude in Betrieb genommen wird?*

Antwort zu Frage 15:

Die zuständigen Behörden prüfen derzeit die Vereinbarkeit von Empfangsgebäude und VET. Die beteiligten Behörden befinden sich mit der DB AG und dem Investor ProHa GmbH & Co. KG in regelmäßigem Austausch.

Frage 16: *Wird der Senat sich bei der DB dafür einsetzen, dass der Regional- und Fernbahnhof Altona an seinem heutigen Standort weiterbetrieben wird, solange es keinen komplett fertiggestellten Diebsteich-Bahnhof (mit Empfangsgebäude) gibt?*

Falls nein, weshalb ist der Senat bereit, einen unvollständigen und unattraktiven Bahnhof in Betrieb zu nehmen, obwohl es einen hervorragend funktionierenden Bahnhof in Altona gibt?

Antwort zu Frage 16:

Ein Weiterbetrieb des alten Kopfbahnhofs ist mit Inbetriebnahme des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona aus eisenbahntechnischen sowie -betrieblichen Gründen nicht mehr möglich. Im Übrigen besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den neuen Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona auch über die Westseite zu erreichen. In der Personenunterführung würden einige Ladeneinheiten für die Versorgung der Reisenden zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wird sich der Senat für funktional ausreichende und gestalterisch ansprechende Provisorien auf der Ostseite einsetzen.

Frage 17: *Welche Vertragsstrafen werden fällig, wenn das Empfangsgebäude nicht fristgerecht fertiggestellt wird? Falls keine Vertragsstrafen vereinbart wurden, weshalb nicht?*

Antwort zu Frage 17:

Vertragsstrafen gegenüber dem Investor werden nur dann fällig, wenn dieser an einem Vertragsverstoß die Schuld trägt. Im Übrigen siehe Transparenzportal Hamburg, <https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/projekt-verlegung-fernbahnhof-hamburg-altona-kaufvertrag-fhh-investor-grosse-bahnstrasse-isebek2>, § 40 Vertragsstrafe.

Frage 18: *Welche Vorgaben macht der Planfeststellungsbeschluss für das Empfangsgebäude? Bitte auch angeben, weshalb eine Betriebseröffnung ohne fertiggestelltes Empfangsgebäude möglich sein soll.*

Antwort zu Frage 18:

Der Planfeststellungsbeschluss ist öffentlich auf den Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes einsehbar.

Frage 19: *Aus welchen Bundesmitteln und in welcher Höhe wird der geplante Fern- und Regionalbahnhof am Diebsteich nach heutigem Stand finanziert? Bitte angeben, ob die Antwort sich auf frühere Finanzplanungen oder auf die veränderte Finanzplanung seit Herbst 2023 bezieht.*

Antwort zu Frage 19:

Die Finanzierung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona wird unverändert überwiegend aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sowie aus DB-Eigenmitteln erfolgen. Die Kostenberechnung der DB für die Bahnverlegung beläuft sich auf rund 548 Millionen Euro. Im Übrigen siehe Drs. 22/13720.

Frage 20: *Welche Wechsel hat es wann aus welchen Gründen bei der Projektleitung gegeben? Bitte auch mögliche Vakanzzeiten in der Projektleitung angeben.*

Antwort zu Frage 20:

Die Projektleitung seitens der DB ist aktuell besetzt. Im Übrigen kommentiert der Senat keine Personalien von Unternehmen.