

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Heike Sudmann und Stephan Jersch (DIE LINKE) vom
20.06.24**

und Antwort des Senats

Betr.: Blockiert die Autobahn A 25 die Bahnstrecke nach Geesthacht?

Einleitung für die Fragen:

In Geesthacht befindet sich die Verlängerung der Autobahn A 25 „Ortsumgehung Geesthacht“ derzeit im Planfeststellungsverfahren. Der Bau einer weiteren Autobahn im Einzugsbereich Hamburgs gefährdet massiv die Ziele der Verkehrswende und des Hamburger Klimaplanes.

Verschärfend deutet sich noch an, dass die neue Autobahn auch die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs nach Geesthacht behindern und verteuern könnte. Gemäß des Erläuterungsberichts zur Planfeststellung (Verfahren | Straße – A 25; Neubau der A 25/B 5 Ortsumgehung (OU) Geesthacht | BOB-SH Planfeststellungsverfahren) ist nur eine eingleisige Unterführung der Bahnstrecke geplant. Das Portal Nahverkehr Hamburg (So weit ist die Planung für Bahnverkehr nach Geesthacht (nahverkehrhamburg.de)) zitiert jedoch die Hamburger Verkehrsbehörde mit der Aussage: „Als Ziel der Vorplanung wurden definiert: Eine eingleisige Verbindungsstrecke Bahnhof Bergedorf (Nordseite) – Bahnhof Bergedorf Süd mit anschließender zweigleisiger Trassierung Bergedorf Süd – Bergedorf Innovationspark – Geesthacht.“

Die Bahnstrecke Bergedorf – Geesthacht wird von der der AKN Eisenbahn GmbH als Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen betrieben, steht aber im Besitz der vhh.mobility. An der AKN hält die Freie und Hansestadt Hamburg einen Anteil von 50 Prozent, an der vhh.mobility ist Hamburg mit 94,19 Prozent beteiligt.

Wir fragen den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Das gemeinsam von Hamburg und Schleswig-Holstein verfolgte Vorhaben, die Bahnstrecke Hamburg – Geesthacht (AKN-Strecke 9123 Hamburg-Nettelburg – Geesthacht mit Neubauabschnitt Hamburg-Bergedorf – Hamburg-Bergedorf Süd) wieder für einen regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu ertüchtigen, basiert auf der Empfehlung einer im Jahr 2020 fertiggestellten Machbarkeitsuntersuchung. Derzeit wird an der Erstellung einer Vorplanung (VP) gearbeitet, aus der Aussagen zum notwendigen Infrastrukturausbau und Möglichkeiten einer Förderfähigkeit nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz hervorgehen werden. Im Zuge der VP haben sich die Länder auf eine verkehrliche Aufgabenstellung verständigt, welche die in der Einleitung zitierte Zielstellung beinhaltet. Betrieblich umgesetzt werden könnte zunächst ein SPNV-Pendelbetrieb zwischen S-Bahnhof Hamburg-Bergedorf und Geesthacht im 20-Minuten-Takt, für den ein eingleisiger Ausbau der Strecke 9123 mit verschiedenen Ausweichstellen ausreichend ist. Als weitere Betriebsstufe, die eine Zweigleisigkeit der Strecke bedingt, ist eine ergänzende Regionalexpress-Linie Hamburg Hauptbahnhof – Geesthacht vorgesehen, die bereits im Zielfahrplan des Deutschlandtakts berücksichtigt ist. Diese kann jedoch erst eingerichtet werden, wenn nach Umsetzung der

Maßnahme „zweigleisiger Ausbau der Strecke Hamburg Hbf – Büchen“ im Bereich des Anckelmannsplatzes zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Nettelburg ausreichende Fahrplankapazitäten verfügbar sind.

Demgegenüber starteten die Planungen zur Verlängerung der Bundesautobahn A 25 als Ortsumgehung Geesthacht bereits im Jahr 2016. Aufgrund der seinerzeit nicht konkretisierten Planungen für eine SPNV-Nutzung der Bahnstrecke Nettelburg – Geesthacht unterblieben seitens des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein Planungen, das Brückenbauwerk im Kreuzungsbereich Bahnstrecke/Bundesautobahn vorausschauend für eine seinerzeit nicht in Rede stehende, mögliche Zweigleisigkeit der Bahnstrecke vorzubereiten. Insgesamt gefährdet die A25-Verlängerung in Schleswig-Holstein nicht die Hamburger Ausbauziele bezüglich der Verkehrswende, da oben genannte erste SPNV-Betriebsstufe auch mit einer punktuellen Eingleisigkeit umsetzbar ist und den Straßenverkehr aufgrund des Ausbaus der Schieneninfrastruktur entlasten würde.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der AKN Eisenbahn GmbH (AKN), der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH sowie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT) wie folgt:

Frage 1: *Wie bewertet der Senat den Bau einer weiteren Autobahn im Hamburger Umland und ihren Beitrag zur Verkehrswende in der Metropolregion?*

Frage 2: *Zwischen welchen Hamburger und schleswig-holsteinischen Behörden/Ministerien gab es auf welcher Ebene einen mündlichen oder schriftlichen Austausch zu dem geplanten Autobahnbau? Bitte das jeweilige Datum, die jeweiligen Beteiligten/Teilnehmenden oder zumindest deren Funktionen sowie die jeweiligen Ergebnisse/Verabredungen angeben.*

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Die „Ortsumgehung Geesthacht“ ist eine Maßnahme des Bundes und dient zur Entlastung der Stadt Geesthacht vom Durchgangsverkehr. Sie ist als Maßnahme im Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan eingestellt. Planung und Bau der Ortsumgehung Geesthacht erfolgen in Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und der Autobahn GmbH des Bundes. Eine Zuständigkeit Hamburgs für die Maßnahme besteht nicht. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 3: *Haben die AKN Eisenbahn GmbH oder die vhh.mobility GmbH beim Bund im Hinblick auf die Planungen für einen zweigleisigen Streckenausbau mit eventueller Elektrifizierung ein Aufweitungsverlangen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz gestellt?*

Falls ja, weshalb ist dieses in den Planfeststellungsunterlagen nicht ersichtlich?

Falls nein, weshalb nicht?

Antwort zu Frage 3:

Als Eigentümerin der Flächen, auf denen sich die an die AKN verpachtete Eisenbahninfrastruktur befindet, hat die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH auf ihre Belange als Grundeigentümerin hingewiesen und aufgrund des in der Vorbemerkung beschriebenen Planungsstandes keine weiteren Aktivitäten im Sinne der Fragestellung entfaltet. Ebenfalls wurde die AKN als Trägerin öffentlicher Belange zum Bauvorhaben angehört. Zum Zeitpunkt der Stellungnahme war die grundsätzliche Bestrebung der Länder, die Bahnstrecke zu reaktivieren, weder finanziell noch mit einem Planungsauftrag hinterlegt. Nach Aussage der AKN ist im Kreuzungsbereich der Strecke 9123 mit der geplanten Ortsumgehung zudem weniger die Trasse für eine später zu errichtende Zweigleisigkeit zu verbreitern, als diese vielmehr abzusenken, um eine Wechselstromelektrifizierung (Errichtung von Oberleitungsanlagen) zu ermöglichen. Dies ist im vorhandenen Querschnitt möglich.

Frage 4: *Wer trägt bei einer nachträglichen Aufweitung die Kosten in welcher Höhe beziehungsweise zu welchem Anteil?*

Antwort zu Frage 4:

Eine solche Kostenaufteilung wäre erst nach Vorliegen der Voraussetzungen (gemeinsamer Umsetzungsbeschluss zur Realisierung der Betriebsstufe 2) zwischen den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips zu verhandeln.

Frage 5: *Wurde die Abstimmungsrunde zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein zur Reaktivierung mit dem möglichen Aufweitungsverlangen befasst?*

Falls ja, mit welchem Ergebnis?

Falls nein, weshalb nicht?

Antwort zu Frage 5:

Der Bedarf für eine durchgehende zweigleisige Trassierung der Bahnstrecke im fraglichen Bereich kann erst aus den Ergebnissen oben genannter Vorplanung verbindlich definiert werden. Das aufzuweitende Kreuzungsbauwerk A 25/Strecke 9123 liegt auf dem Gebiet Schleswig-Holsteins und somit außerhalb des Verantwortungsbereichs des Hamburger Senats. Die zuständige Behörde hat im bisherigen Vorplanungsprozess auf den Sachverhalt hingewiesen. Im Übrigen siehe Antwort zu 3.