

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg, Frank Sitta, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/19306 –**

### **Planungen für einen zweiten Citytunnel der S-Bahn Hamburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Schienenverkehrsbeauftragte der Bundesregierung, Enak Ferlemann, sprach sich am 3. März 2020 im „Hamburger Abendblatt“ für einen zweiten S-Bahn-Citytunnel in Hamburg aus (<https://www.abendblatt.de/hamburg/article228597823/S-Bahn-Citytunnel-Hauptbahnhof-Altona-Neubau-Fernbahnhof-Diebsteich-HVV.html>).

Dieser Tunnel soll vom Hauptbahnhof unter der Alster hindurchgeführt werden und dann die U-Bahn-Stationen Stephansplatz und Schlump kreuzen und soll dann am neuen Fernbahnhof Diebsteich enden. Für diese 5,5 km lange Strecke beziffert er die Kosten auf 650 Mio. Euro. Mindestens 75 Prozent dieser Kosten wolle der Bund übernehmen. Als Grundlage für diese Schätzung wurden die Kosten für die U4 vom Jungfernstieg zur Hafencity Universität genannt.

Ziel, so heißt es weiter, soll die Entlastung des Hauptbahnhofs und der Verbindungsbahn (Hauptbahnhof – Dammtor – Altona) sein. Auf der Verbindungsbahn sollen die S-Bahn-Gleise dann in Zukunft vom Regional- und Fernverkehr genutzt werden.

Nach Auffassung der Fragesteller lässt dieses Modell eines zweiten Citytunnels viele Frage offen. So scheint die Finanzierung zu niedrig angesetzt zu sein, eine vergleichbar lange U-Bahn-Linie der U5 soll auf 5,5 km Länge aktuell rund 1,8 Mrd. Euro kosten (<https://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article226436599/Tschentscher-nennt-erstmalig-Kosten-fuer-Bau-der-U-5.html>). Außerdem wird die Anbindung der Universität Hamburg durch die neuen Pläne erheblich verschlechtert.

1. Welche Kosten sind bereits für die Planungen des neuen S-Bahn-Citytunnels entstanden?
2. Wann soll mit den Planungen für diesen Citytunnel begonnen werden?
3. Wann soll mit dem Bau des neuen Citytunnels begonnen werden?

4. Wann werden in welchem Umfang Gelder für die vorbauliche Planung, die Gutachten, Machbarkeitsstudien etc. vom Bund zur Verfügung gestellt?
5. Aus welchen Gründen wurde als Grundlage für die Kostenschätzung die U4 herangezogen, bei der bereits vor gut zehn Jahren mit dem Bau begonnen wurde und bei der die Baumaßnahmen in großen Teilen in offener Bauweise erfolgten (<https://www.hafencity.com/de/pressemeldungen/v-e-r-a-getauft-u4-tunnelbau-beginnt.html>) und nicht die aktuelle U5, die ebenfalls im Schildvortriebverfahren wie der neue Citytunnel errichtet werden soll (vgl. genannten Hamburger Abendblatt-Artikel)?
9. Welche Kosten werden die geplanten neuen Haltestellen verursachen?
12. Wie soll die Anbindung der Universität Hamburg nach den aktuellen Planungen für den neuen S-Bahn-Citytunnel gewährleistet werden?
13. Welche Kosten würde die unterirdische Integration einer S-Bahn-Haltestelle im neuen Fernbahnhof Diebsteich verursachen?
14. Besteht die Möglichkeit, vom Fernbahnhof Diebsteich einen Bahn-Elbtunnel unter der Elbe zu realisieren, der etwa Finkenwerder und Airbus anbinden könnte?

Die Fragen 1 bis 5, 9 und 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Überlegungen zu einem zweiten Citytunnel für die S-Bahn Hamburg handelt es sich um einen Konzeptvorschlag der Gutachter im Rahmen der laufenden Planungen zum Deutschlandtakt. Für diese Planungen sind keine dem Projekt zurechenbaren Kosten entstanden. Da die Arbeiten zum Deutschlandtakt noch nicht abgeschlossen sind, können keine belastbaren Aussagen zu einem Beginn der Planungen oder Baumaßnahmen für den Citytunnel sowie zu möglichen Tunnelverläufen oder Haltestellen getroffen werden. Derzeit wird eine Trassen- und Kostenermittlung für das Projekt nach der für alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans angewandten standardisierten Methode vorbereitet.

Die Kostenschätzung stellt eine erste Abschätzung auf Basis des aktuellsten in Hamburg fertiggestellten Schnellbahnprojekts dar. Die Planungen für die U-Bahnlinie U5 befinden sich in einem frühen Stadium und sind für einen ersten Kostenvergleich nicht geeignet.

6. In welcher Form hat der Bund garantiert bzw. zugesichert, dass er 75 Prozent der Kosten tragen wird?
7. Wer soll die anderen 25 Prozent der Kosten tragen, und welche Vereinbarungen gibt es hierzu?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat keine Zusicherungen oder Vereinbarungen getroffen.

Bei dem von den Gutachtern vorgeschlagenen S-Bahntunnel handelt es sich um ein mögliches Projekt des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), für den die Länder verantwortlich sind. Im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz besteht die Möglichkeit der anteiligen Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen des SPNV, sofern die Fördervoraus-

setzungen gegeben sind, zum Beispiel eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung im Rahmen der Bewertungen zum Deutschlandtakt.

8. Wann gab es zwischen der Bundesregierung, der Stadt Hamburg und/oder der Deutschen Bahn welche Gespräche mit welchen Beteiligten über das Projekt neuer Citytunnel?

Am 30. April 2020 hat ein Gespräch zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Stadt Hamburg und der Deutschen Bahn AG zum Knoten Hamburg stattgefunden, in dem auch der von den Gutachtern vorgeschlagene S-Bahntunnel angesprochen wurde.

10. Mit welcher Entlastung für den Hauptbahnhof rechnet die Bundesregierung, sowohl was Fahrgäste als auch was Züge betrifft?
11. Wie würden sich die Kapazitäten auf der Verbindungsbahn erhöhen, und wofür sollen diese Kapazitäten genutzt werden?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim zweiten Citytunnel der S-Bahn Hamburg handelt es sich um einen Gutachternvorschlag im Zuge der Konzeption des Deutschlandakts, um die von der S-Bahn genutzten zwei Gleise auf der Verbindungsbahn für den Fern- und Regionalverkehr nutzen zu können. Damit könnte das im aktuellen Gutachterentwurf hinterlegte Angebotskonzept umgesetzt und die Kapazität für den Fern- und Nahverkehr auf der Verbindungsbahn sowie im Hauptbahnhof gesteigert werden. Durch einen zweiten Citytunnel würde auf der Verbindungsbahn die Kapazität des Schienenpersonenverkehrs für die im zweiten Gutachterentwurf vorgesehenen 25 Züge pro Stunde in Summe beider Richtungen (Fernverkehr 15 und Nahverkehr 10 Züge pro Stunde in Summe beider Richtungen) geschaffen. Heute verkehren im Schienenpersonenverkehr 17 Züge pro Stunde in Summe beider Richtungen (Fernverkehr 10 Züge und Nahverkehr 7 Züge pro Stunde in Summe beider Richtungen) auf der Verbindungsbahn.

