

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg, Frank Sitta, Jens Beeck, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/21380 –**

Baumaßnahmen im Netz der Deutschen Bahn in der Metropolregion Hamburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Während die S-Bahn Hamburg auf ihrer Webseite nur über Baumaßnahmen in den nächsten Monaten informiert (https://www.s-bahn-hamburg.de/s_hamburg/view/fahrplan/verkehrsmeldungen/baustellen.shtml), informiert die Deutsche Bahn im Internet auch über langfristige Großbauprojekte (<https://inside.bahn.de/grossbaustellen/> und <https://bauprojekte.deutschebahn.com/norden>). Allerdings gibt es bei vielen der geplanten Projekte keine genaueren Zeitangaben, zudem ist oftmals der tatsächliche Einfluss auf den Bahnverkehr nicht angegeben.

Baustellen im Bahnnetz führen für Fahrgäste in den meisten Fällen zu Einschränkungen. Neben leichteren Einschränkungen wie etwa der Sperrung einzelner Bahnsteige oder Zuwegungen kann es auch schwere Einschränkungen geben, etwa durch einen notwendigen Schienenersatzverkehr mit Bussen. Die S-Bahn Hamburg versucht hier teilweise gegenzusteuern (<https://www.abendblatt.de/hamburg/article229385802/S-Bahn-Hamburg-Sperrung-Bergedorf-Tiefstack-Berliner-Tor-Ersatzverkehr-Bus-ueberfuellt-Corona-Maskenpflicht-Taktung-Fahrgaeste.html>), allerdings haben in der Vergangenheit Sperrungen der S-Bahn immer wieder zu „Chaos“ geführt (<https://www.abendblatt.de/hamburg/article225925277/S-und-U-Bahnen-fahren-in-Hamburg-nur-ingeschraenkt.html>).

Nach Auffassung der Fragesteller müssen Bahnbauarbeiten gut koordiniert werden, außerdem müssen sie zeitlich auf ein Minimum beschränkt werden, um die Betriebseinschränkungen so gering wie möglich zu halten. Jahrelange Baumaßnahmen wie etwa in den Tunnelhaltestellen der S-Bahn Hamburg sind für die Fragesteller Ausdruck schlechter Planung und Umsetzung. Diese Maßnahmen wurden im Jahr 2016 angekündigt und sind bis heute (Juli 2020) noch nicht abgeschlossen (<https://www.mopo.de/hamburg/kacheln-in-s-bahn-stationen-muessen-die-wirklich-weg--24613554>).

1. Welche Baumaßnahmen im Bahnnetz in der Metropolregion Hamburg sind jeweils in den Jahren 2020, 2021 und 2022 geplant?
 - a) Welche Einschränkungen für Fahrgäste wird es wann geben?
 - b) Wann sollen die Maßnahmen jeweils begonnen und fertiggestellt werden?
2. Welche Baumaßnahmen im Bahnnetz in der Metropolregion Hamburg befinden sich aktuell in der Umsetzung?
 - a) Seit wann werden diese Maßnahmen umgesetzt?
 - b) Gab es zeitliche Verzögerungen, und wenn ja, womit sind diese begründet?
 - c) Bis wann sollen die Baumaßnahmen beendet sein?

Die Fragen 1 bis 1b und 2 bis 2c werden zusammen beantwortet.

Im Knoten Hamburg sind in den kommenden Jahren umfangreiche Maßnahmen im Bereich der Ersatzinvestitionen sowie Ausbaumaßnahmen geplant. Die Planung und Durchführung der Baumaßnahmen gehört zum operativen Geschäft der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Die DB AG weist insbesondere auf folgende laufende Baumaßnahmen hin:

Im September 2016 hat die Erneuerung von zwei Eisenbahnbrücken am so genannten Berliner Tor begonnen. Dort kreuzen die Fernbahnstrecke Hamburg–Berlin und die S-Bahnstrecke Hamburg Hauptbahnhof (Hbf)–Aumühle die Strecke Hamburg–Lübeck sowie die Gleise der S-Bahnstrecke Hamburg Hbf–Poppenbüttel.

Im Sommer 2020 haben zudem die Arbeiten zur Erneuerung des eingleisigen Kreuzungsbauwerkes für das S-Bahngleis Aumühle–Hamburg Hbf begonnen. Ganzjährig wird die Eisenbahnbrücke Zollkanal am S-Bahnhof Veddel instandgesetzt. In Hamburg-Rothenburgsort werden zwischen Mitte August und Anfang September 14 Weichen erneuert. Zudem wird die S-Bahnstation Rothenburgsort modernisiert.

Die Maßnahmen im laufenden Jahr sind in den Fahrplänen der DB AG berücksichtigt.

Aufgrund der Vielzahl der Maßnahmen können diese nicht vollumfänglich dargestellt werden. Auf folgende Maßnahmen weist die DB AG auszugsweise für das Jahr 2021 hin:

Bahnsteigarbeiten Gleise 13+14 Hamburg Hbf

- Beeinträchtigungen im Zugverkehr vom 1. März bis 11. Dezember 2021. Die Hauptarbeiten finden im Zeitraum vom 16. Juli bis 13. August statt.
- Kapazitive Betrachtung ohne abschließende Regelung für konkrete Betriebsprogramme
 - Fernverkehr
 - durchschnittlich 32 Züge pro Tag an 29 Tagen in Umleitung
 - durchschnittlich 14 Züge pro Tag an 29 Tagen im Ausfall
 - Nahverkehr
 - durchschnittlich 74 Züge pro Tag an 29 Tagen in Umleitung
 - durchschnittlich 133 Züge pro Tag an 29 Tagen im Ausfall

Gleiserneuerung Hamburg-Veddel – Hamburg-Wilhelmsburg

- Beeinträchtigungen im Zugverkehr vom 16. Juli bis 15. August 2021
- Kapazitive Betrachtung ohne abschließende Regelung für konkrete Betriebsprogramme
 - Fernverkehr
 - Analog Hamburg Hbf Gleise 13+14
 - Nahverkehr
 - Analog Hamburg Hbf Gleise 13+14

Brücken, Weichen- und Bahnsteigarbeiten Hamburg-Sternschanze bis Abzweig Norderelbbrücken

- Beeinträchtigungen im Zugverkehr vom 02. April bis 19. April 2021 (Ostern 2021)
- Kapazitive Betrachtung ohne abschließende Regelung für konkrete Betriebsprogramme
 - Fernverkehr
 - durchschnittlich 27 Züge pro Tag an 18 Tagen in Umleitung
 - durchschnittlich 96 Züge pro Tag an 3 Tagen im Ausfall
 - durchschnittlich 10 Züge pro Tag an 15 Tagen im Ausfall
 - Nahverkehr
 - durchschnittlich 106 Züge pro Tag an 15 Tagen in Umleitung
 - durchschnittlich 204 Züge pro Tag an 18 Tagen im Ausfall

Gleis- und Weichenerneuerung Hamburg-Harburg

- Beeinträchtigungen im Zugverkehr vom 13. August bis 02. September 2021
- Kapazitive Betrachtung ohne abschließende Regelung für konkrete Betriebsprogramme
 - Fernverkehr
 - durchschnittlich 20 Züge pro Tag an 20 Tagen in Umleitung
 - keine Ausfälle
 - Nahverkehr
 - durchschnittlich 18 Züge pro Tag an 20 Tagen in Umleitung
 - durchschnittlich 140 Züge pro Tag an 20 Tagen im Ausfall

Kreuzungsbauwerk Meckelfeld (Abschnitt Meckelfeld – Hamburg-Harburg)

- Beeinträchtigungen im Zugverkehr vom 01. September bis 10. September 2021
- Kapazitive Betrachtung ohne abschließende Regelung für konkrete Betriebsprogramme
 - Fernverkehr
 - durchschnittlich 66 Züge pro Tag an 10 Tagen in Umleitung (zum Teil Umleitung unter erleichterten Bedingungen)
 - durchschnittlich 14 Züge pro Tag an 10 Tagen im Teilausfall

- Nahverkehr
 - durchschnittlich 64 Züge pro Tag an 10 Tagen in Umleitung (Umleitung unter erleichterten Bedingungen)
 - durchschnittlich 24 Züge pro Tag an 9 Tagen im Ausfall

Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona

Die bauvorbereitenden Maßnahmen zur Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona werden ab Herbst 2020 fortgesetzt. Die Bauhauptmaßnahmen beginnen ab 2021. In den Jahren 2020 und 2021 ist mit keinen Einschränkungen für die Fahrgäste zu rechnen. Ab Oktober 2022 bis Oktober 2023 wird es im Zuge einer einjährigen baubedingten Sperrung des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich zu einem Schienenersatzverkehr kommen.

S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe

Bereits seit März 2020 werden für diese große Baumaßnahme Kampfmittelsondierungen durchgeführt. Weitere bauvorbereitende Maßnahmen wie Abbruch, Grünschnitt, Herstellung der Kabelfreiheit und eine Straßenbehelfsbrücke starten im Herbst 2020. Der Baubeginn der ersten Bauhauptmaßnahmen des ersten Abschnitts ist für Mai 2021 geplant. Die bauvorbereitenden Maßnahmen des zweiten Abschnitts starten voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2022. Der dritte Abschnitt ist ab 2025 vorgesehen.

Bei Projekten dieser Größenordnung mit Umbauarbeiten im Bestand sind Einschränkungen für die Reisenden nicht zu vermeiden. Ab Herbst 2020 kommt es in Abhängigkeit vom Bauablauf zu Einschränkungen in unterschiedlichen Ausprägungen. Soweit es möglich war, wurden aufwendige Maßnahmen auf das Wochenende verlegt. Wenn es zu Streckensperrungen kommt, wird der öffentliche Nahverkehr sichergestellt – beispielsweise durch Schienenersatzverkehre.

Für das Jahr 2022 werden erst in Kürze detaillierte Fahrplanbearbeitungen zu den Maßnahmen vorgenommen, so dass hierzu noch keine Auskünfte bzgl. der Auswirkungen für die Fahrgäste möglich sind.

Ergänzend zu den vorstehend genannten einzelnen Bauprojekten sind in den kommenden Jahren insbesondere auf der Hamburger Verbindungsbahn weitere größere Maßnahmen zu erwarten (z. B. Erneuerung der Eisenbahnüberführungen „An der Alster“ und „Ferdinandstor“).

Weitere Detailinformationen sowie Maßnahmenauflistungen sind auf der Homepage der DB Netz AG einsehbar. Die Internetanwendung „KiGBau“ (Kundeninformation Großbaumaßnahmen) sowie weitere Informationen und Hinweise sind unter nachfolgender Internetadresse abrufbar: <http://www.dbnetze.com/kigbau>.

3. Was unternimmt die Deutsche Bahn, um Schienenersatzverkehre in der Metropolregion Hamburg bedarfsgerecht zu organisieren?
 - a) Welche Maßnahmen unternimmt sie gegen Überfüllung des Ersatzverkehrs?
 - b) Welche Kapazitäten werden bereitgestellt, und wie werden diese berechnet?
 - c) Welche Anzahl Beschwerden hat es bei der Deutschen Bahn in den Jahren 2017, 2018, 2019 und 2020 über Ersatzverkehre in der Metropolregion Hamburg gegeben, und welche Konsequenzen hat die Deutsche Bahn hieraus gezogen?

Die Fragen 3 bis 3c werden zusammen beantwortet.

Die Planung, Bemessung und Durchführung des Schienenersatzverkehrs obliegt dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die DB AG als Infrastrukturbetreiber der Schienenwege des Bundes ist u. a. für die baubetriebliche und fahrplantechnische Koordination von Baumaßnahmen verantwortlich.

Im Personenverkehr erfolgt eine Kapazitätsplanung und -steuerung auf Grundlage der Qualitätsvorgaben im HVV und weiterer Faktoren. Dazu gehören Besonderheiten der Bausituation, die zu erwartende Nachfrage (z. B. aufgrund von Ferien/ besonderen Ereignissen), permanente Rücksprachen mit den ausführenden Busunternehmen sowie Kundenrückmeldungen. Bei Bedarf erfolgt eine kurzfristige Anpassung der Kapazitäten.

Die Kapazitäten werden auf Grundlage der zu erwartenden Fahrgastzahlen berechnet und variieren abhängig von den Ersatzkonzepten.

Nach Auskunft der DB AG hat sie im HVV-Gebiet in den Jahren

2017	267
2018	255
2019	206
2020 (1. Halbjahr)	51

Rückmeldungen erhalten. Die Rückmeldungen an die Regionale Verkehre Start GmbH sind hierbei nicht berücksichtigt. Kundenrückmeldungen (positiv und negativ) stellen eine wichtige Grundlage für die Dimensionierung laufender und nachfolgender Ersatzmaßnahmen dar.

4. Was unternimmt die Deutsche Bahn, um Baumaßnahmen in der Metropolregion Hamburg möglichst schnell und störungsarm durchzuführen?
 - a) Bei welchen Baumaßnahmen in der Metropolregion wurde ein Bonus-Malus-System bei der Bezahlung umgesetzt, das etwa eine schnellere Fertigstellung belohnt oder eine langsamerer Fertigstellung bestraft?
 - b) Werden Baumaßnahmen in verkehrsarme Zeiten gelegt?
 - c) Auf welcher Anzahl der Baustellen der Bahn in der Metropolregion Hamburg wird zu welchen Zeiten in einem Mehrschichtsystem gearbeitet?
 - d) Wie werden Baumaßnahmen mit anderen Baumaßnahmen der Bahn koordiniert?
 - e) Wie werden Baumaßnahmen mit anderen Verkehrsgesellschaften koordiniert, in der Metropolregion Hamburg etwa mit der Hochbahn oder AKN?
 - f) Wie werden Baumaßnahmen der Bahn in der Metropolregion Hamburg mit Straßenbaumaßnahmen koordiniert, damit nicht etwa parallel wichtige Bahnstrecken und Straßenstrecken gesperrt sind?

Die Fragen 4 bis 4f werden zusammen beantwortet.

Die Deutsche Bahn wendet das „Bonus-Malus-System“ aktuell bei den oben angeführten Maßnahmen nicht an. Es ist jedoch eine Pönalregelung (Vertragsstrafen) für Terminüberschreitungen im Verantwortungsbereich des Auftragnehmers standardisiert in den Bauverträgen der Deutschen Bahn enthalten.

Die DB AG legt im Rahmen der baubetrieblichen Einordnung der einzelnen Baumaßnahmen rund um dem Knoten Hamburg den Fokus auf eine Verträglichkeit der Baumaßnahmen untereinander sowie einer entsprechenden koordinierten, zeitlichen Eintaktung der Baumaßnahmen selbst. So werden beispielsweise die Maßnahmen nach Möglichkeit größtenteils innerhalb der Ferienzeiten

der Bundesländer Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt. Ebenso wickelt die Deutsche Bahn ein erhebliches Bauvolumen in den Nachtstunden ab. Dort, wo neben den Schienenpersonenfern- und -nahverkehrsstrecken ebenso die S-Bahn Hamburg verläuft, wird ein paralleles Arbeiten auf den Strecken vermieden, um den Fahrgästen eine alternative Strecke anbieten zu können. Neben dem hier angewendeten Verfahren, der sog. integrierten Bündelung (reduziert die Anzahl an Einzelbaustellen), strebt die Deutsche Bahn darüber hinaus an, die Kapazitätseinschränkungen während der Bauzeit durch Maßnahmen des kundenfreundlichen Bauens so gering wie möglich zu halten. Dies kann beispielsweise durch Bauweichen, Hilfsbahnsteige und -brücken sowie zusätzliche Signale erfolgen.

Ziel der DB AG ist es, die Auswirkungen der Baumaßnahmen gering zu halten. Aus diesem Grund werden für die Arbeiten regelmäßig sog. Sperrpausen genutzt. Dies sind Zeitfenster, in denen der entsprechende Streckenabschnitt für den Eisenbahnbetrieb gesperrt oder nur eingeschränkt nutzbar ist. Hier ist es besonders wichtig die anstehenden Arbeiten sowohl qualitäts- als auch fristgerecht fertigzustellen, um unnötige Einschränkungen im Eisenbahnverkehr und somit für den Fahrgast zu vermeiden. Es wird insbesondere bei Arbeiten, die während dieser Sperrpausen durchgeführt werden, überwiegend im Mehrschichtsystem gearbeitet.

Neben Abstimmungen zwischen den jeweils betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB AG wird ebenso eine Abstimmung mit weiteren Beteiligten im Knoten Hamburg vorgenommen. Hierzu besteht ein entsprechender, anlassbezogener Austausch mit der Freien und Hansestadt Hamburg (u. a. Straßenbaulasträger), den Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden sowie Verkehrs- und Infrastrukturbetreibern (u. a. AKN, S-Bahn Hamburg).

Die Baumaßnahmen der DB AG in Hamburg werden außerdem mit den zuständigen Behörden der Stadt besprochen. Die Abstimmungen und Koordinierung mit Straßenbauprojekten erfolgen dabei projektbezogen mit der „Koordinierungsstelle für Baustellen in Hauptverkehrsstraßen“ (KOST) der Freien und Hansestadt Hamburg, mit den bezirklichen Verkehrskordinatoren sowie den entsprechenden Stellen bei der Polizei Hamburg.

5. Warum dauern bei der S-Bahn Hamburg die eingangs erwähnten Baumaßnahmen bei den Tunnelhaltestellen mehrere Jahre?
 - a) Wann sollen die einzelnen Tunnelhaltestellen jeweils fertiggestellt werden, und wann sollten sie ursprünglich fertiggestellt sein?
 - b) Womit sind ggf. Verzögerungen gegenüber dem ursprünglichen Fertigstellungstermin begründet?
 - c) Verschlechtern langandauernde Baumaßnahmen der Bahn an Haltestellen den Komfort der Fahrgäste und das Image der S-Bahn, und was tut die Bahn, um hier Verbesserungen zu schaffen?

Die Fragen 5 bis 5c werden zusammen beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden die Tunnelstationen sukzessive fertiggestellt. Konkret bedeutet das für die anderen Stationen:

- Altona ist abgeschlossen,
- Stadthausbrücke und Jungfernstieg Ende 2020,
- Reeperbahn, Landungsbrücken, Königstraße im Jahr 2021,
- Harburg, Harburg Rathaus, Heimfeld im Jahr 2021,
- Hauptbahnhof im Jahr 2022.

Ursprünglicher Anlass der Tunnelstations-Modernisierungen waren notwendige Aktualisierungen der Brandschutz-Anlagen. Während der Planung und Ausführung dieser Maßnahmen ab 2018 ergab sich die Möglichkeit, nicht nur mit Eigenmitteln der Deutschen Bahn, sondern auch durch zusätzliche Bundesmittel, die Tunnelstationen gesamthaft zu modernisieren und insbesondere die kundenrelevanten Aspekte wie Barrierefreiheit sowie Aufenthaltsqualität durch zeitgemäße Gestaltung und Sicherheit durch bessere Beleuchtung zu verbessern.

Diese Maßnahmen der gesamthaften Modernisierungen finden in bis zu 45 Jahre alten Bestandsanlagen statt. Hier sind besonders komplexe Planungen und Vorbereitungen der Maßnahmen erforderlich. Viele Maßnahmen werden in den nächtlichen Betriebspausen sowie nicht-öffentlichen Bereichen der Stationen durchgeführt. Somit bedeutet es nicht, dass die Maßnahmen nicht vorankommen, selbst wenn keine Bauarbeiten „sichtbar“ sind.

Die DB AG wiegt bei Baumaßnahmen in den stark frequentierten S-Bahn-Stationen ab, wie weit der gesamte S-Bahn-Betrieb beeinträchtigt werden muss oder sukzessive in kleinen Schritten gearbeitet werden kann.

Bei der Hamburger S-Bahn versucht die DB AG regelmäßig, die Maßnahmen in Ferienzeiten in teilweise mehrwöchigen Totalsperrungen zu bündeln und außerhalb dieser Zeiten nur an Wochenenden, nachts oder in nicht kundenrelevanten Bereichen zu arbeiten. Dies hat zur Folge, dass an bestimmten Stationen scheinbar „unfertige“ Maßnahmen als sogenannte Bauzwischenzustände zu sehen sind, und die Stationen gleichwohl weiterhin angefahren werden. Dies hat sich als insgesamt sinnvoller Kompromiss erwiesen und ist mit dem HVV, sowie der Verkehrsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg abgestimmt.

