

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Till Steffen, Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 21/2851 –

Zustand der Eisenbahninfrastruktur für S-Bahn und Fernverkehr in Hamburg sowie Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen im Raum Hamburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die S-Bahn Hamburg stellt ein zentrales Verkehrsmittel für den Alltag vieler Menschen in Hamburg dar. Ein guter Infrastrukturzustand ist Voraussetzung für einen pünktlichen und zuverlässigen Nahverkehr. Auch die Fernbahn dient dem Regional- und Fernverkehr und damit einer nachhaltigen Mobilität auf der Schiene. Sowohl S-Bahn als auch die Strecken für den Regional-, Fern- und Güterverkehr sind stark überlastet. Daher sind verschiedene kleine und große Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Schienenwege geplant.

1. Welche Infrastrukturzustandsnoten wurden seitens der Deutschen Bahn (DB) InfraGO für das S-Bahn-Netz Hamburg insgesamt sowie für die einzelnen Anlagenklassen jeweils in den Jahren von 2021 bis 2024 vergeben (bitte jeweils nur für die Strecken nennen, die ausschließlich von der S-Bahn Hamburg befahren werden; bitte für jedes Jahr Gesamtnote sowie Note für die erfassten Anlagenklassen nennen)?

Es wird auf die beigefügte Anlage 1* verwiesen.

2. Welche Zustandsnoten werden für die S-Bahnhöfe der S-Bahn Hamburg insgesamt sowie für die einzelnen Anlagenklassen jeweils vergeben (bitte nur für Bahnhöfe entlang von Strecken, die ausschließlich von der S-Bahn Hamburg befahren werden und dort ausschließlich die Anlagen, welche die S-Bahn betreffen [beispielsweise Höhenfördertechnik nur für S-Bahnsteige, aber nicht eindeutig zuzuordnende Anlagen für den gesamten Bahnhof] nennen)?

Es wird auf die beigefügte Anlage 2* verwiesen.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/3021 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

3. Wie hoch sind die Einnahmen der Trassenpreise aus den Verkehren der S-Bahn Hamburg in den Jahren von 2021 bis 2024 jeweils gewesen?

Die Trassenkosten im Überblick:

Jahr	in Tsd. Euro
2021	66.049
2022	66.551
2023	69.688
2024	74.667 (vorläufiger Stand).

4. Wie viele Trassenkilometer wurden in den Jahren von 2021 bis 2024 im S-Bahn-Netz Hamburg jeweils vertrieben?

	2021	2022	2023	2024
Trassenkilometer	13.152.145	12.910.354	13.050.115	13.711.438

5. Wie hoch waren die Investitionen aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn in die Instandhaltung der Infrastruktur der S-Bahn Hamburg in den Jahren von 2021 bis 2024 jeweils?
6. Wie hoch waren die Investitionen aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn in Ersatzinvestitionen für die Infrastruktur der S-Bahn Hamburg in den Jahren von 2021 bis 2024 jeweils?
7. Wie hoch waren die Investitionen des Bundes für Ersatzinvestitionen für die Infrastruktur der S-Bahn Hamburg in den Jahren von 2021 bis 2024 jeweils?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

		2021	2022	2023	2024	Summe
Frage 5	Instandhaltung	17.934	18.561	19.834	27.262	83.591
Frage 6	Investive Eigenmittel (iEM)	471	116	66	9.090	9.744
Frage 7	Investitionen außerhalb iEM	12.788	20.358	3.370	9.701	66.151

8. Hält der Bund am Verbindungsbahnentlastungstunnel als wichtiges Element der Infrastrukturmaßnahmen im Knoten Hamburg fest, wenn ja, bis wann ist die Umsetzung aktuell geplant, und wenn nein, warum nicht?
9. Ist eine frühere Umsetzung des Verbindungsbahnentlastungstunnels möglich, sofern die Kapazitäten für Planung und Bau sowie die Finanzierung zur Verfügung stehen?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hält am Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) fest. Voraussetzung ist die Durchführung einer Knotenstudie Hamburg nach Abschluss der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt. Ziel der Knotenstudie ist eine gesamthaftre Betrachtung des Knotens Hamburg inklusive Verbindungs-

bahn mit mehreren Varianten auf Basis der Mengengerüste der Verkehrsprognose 2040. Ein Zeitplan für die Umsetzung liegt noch nicht vor. Eine frühere Umsetzung ist insofern nicht möglich.

10. Wie hoch ist aktuell der erwartete Finanzierungsbedarf für den Verbindungsbahnentlastungstunnel?

Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie „Machbarkeitsstudie Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) Hamburg“ aus dem Jahr 2023 wurden Baukosten in Höhe von 3,4 Mrd. Euro ermittelt.

11. Plant die Bundesregierung zur Umsetzung von GVFG-Projekten (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), die aus dem Deutschlandtakt abgeleitet worden sind, Vereinfachungen bei der Förderung, beispielsweise höhere Fördersätze oder die gemeinsame Vorabfinanzierung von Planungskosten, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, bitte auflisten?
12. Sofern die Bundesregierung keine Vereinfachungen bei der Umsetzung dieser GVFG-Projekte plant, wie will sie sicherstellen, dass die aus dem Deutschlandtakt abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß des Koalitionsvertrags für die 21. Legislaturperiode sollen die Rahmenbedingungen der Förderung gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) durch eine Gesetzesänderung angepasst werden. Der Koalitionsvertrag sieht u. a. vor, das GVFG zu vereinfachen und zu entbürokratisieren sowie den Fördersatz zu erhöhen. Hiervon werden auch Maßnahmen für den Deutschlandtakt profitieren.

13. Wie viel zusätzliche S-Bahn-Fahrten sind durch den Verbindungsbahnentlastungstunnel pro Stunde geplant?
14. Wie viele Fahrten im Regionalverkehr sind durch den Verbindungsbahnentlastungstunnel sowie die damit einhergehenden Infrastrukturmaßnahmen auf der Verbindungsbahn pro Stunde zusätzlich geplant?
15. Wie viele Fahrten im Fernverkehr sind durch den Verbindungsbahnentlastungstunnel sowie die damit einhergehenden Infrastrukturmaßnahmen auf der Verbindungsbahn pro Stunde zusätzlich geplant?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der VET ist Bestandteil des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt mit Wirkung für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Konkret handelt es sich um einen zweiten S-Bahntunnel in Hamburg, um die bisher von der S-Bahn genutzten Gleise auf der Verbindungsbahn zwischen Hamburg Hbf und Hamburg Altona für den Fern- und Regionalverkehr nutzen zu können.

Das Angebotskonzept für die S-Bahn, den Regionalverkehr und Fernverkehr kann den jeweiligen Netzgrafiken des Anhang 2 des Abschlussberichts für den vorliegenden Zielfahrplan Deutschlandtakt unter folgendem Link entnommen werden: <https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSx>

sy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf

16. Welche kleinen und mittleren Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Verbesserung der Betriebsstabilität werden bis 2030 im Hamburger Schienennetz (Fernbahn und S-Bahn) umgesetzt (bitte Maßnahmen auflisten sowie Investitionshöhe benennen)?

Bundesland	Programm	Maßnahme	Strecke	Finanzierungsquelle	GWU	IBN
Hamburg	KV-Terminals, Zugbildungsanlagen und Gleisan schlussinfrastruktur	Hamburg-Billwerder Ausrüstung Einfahrbereiche KV-Terminals mit Videotoren	6100	KSP iEM (KV)	1,18	30.10.2022
Hamburg	740m-Netz	Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Hamburg-Bergedorf Gbf	6100	BUV	1,69	01.11.2021

Im Zulauf auf Hamburg (Netz Hamburg)

Schleswig-Holstein	740m-Netz	Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Schwarzenbek	6100	BUV	1,27	14.12.2020
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Anbindung Gl. 204 an die Strecke 1720 Richtung Hamburg im Bahnhof Lüneburg	1720	KSP BKZ (ÜLS)	3,63	06/2029 (geplant)
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Neubau eines Bahnsteigs an Gleis 105 in Uelzen	1720	KSP BKZ (ÜLS)	13,69	06/2029 (geplant)
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Überleitverbindungen im Bereich Bardowick	1720	KSP BKZ (ÜLS)	31,04	06/2029 (geplant)
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Elektrifizierung einer Weichenverbindung in Uelzen	1720	KSP BKZ (ÜLS)	2,99	06/2029 (geplant)
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Überleitstelle Emmendorf	1720	KSP BKZ (ÜLS)	21,18	06/2029 (geplant)
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Erweiterung Bahnsteigkapazität Lüneburg Westseite	1720	KSP BKZ (ÜLS)	30,19	06/2029 (geplant)
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Einrichtung eines Überholungsgleises Richtung S/N in Bienenbüttel	1720	KSP BKZ (ÜLS)	28,21	06/2029 (geplant)
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Zweigleisigkeit Lüneburg Westseite–Lüneburg Nordkopf	1720	KSP BKZ (ÜLS)	94,04	06/2029 (geplant)
Niedersachsen	Überlastete Schienewege (ÜLS)	Beschleunigung durchgehender Verkehre über Lüneburg Westseite/Lüneburg Gbf inkl. Ausziehgleis	1720	KSP BKZ (ÜLS)	94,04	06/2029 (geplant)

17. Aus welchem Grund wird der Bahnhof Hamburg-Bergedorf nach Beendigung der Generalsanierung Berlin–Hamburg von ICE-Zügen nicht mehr regelmäßig angefahren, und welche Infrastrukturmaßnahmen sind notwendig, damit das wieder möglich ist (vgl. www.ndr.de/nachrichten/hamburg/was-der-neue-bahn-fahrplan-fuer-die-hamburger-bedeutet,bahn-964.html)?

Der Bahnhof Hamburg-Bergedorf wurde im Fernverkehr bislang von wenigen Einzelzügen bedient. Im Fahrplan 2026 war zunächst vorgesehen, diese Einzelzüge nicht mehr in Bergedorf halten zu lassen. Hintergrund ist v. a. eine stärkere Systematisierung der Verkehre zwischen Hamburg und Berlin. Nach Hinweisen der Öffentlichkeit wird nun aber wieder ein Zugpaar am Tagesrand in Hamburg-Bergedorf halten.

DB Fernverkehr verzichtet dazu bei diesem einen Zugpaar auf die angestrebte Systematisierung, mit der eigentlich die betriebliche Stabilität verbessert werden soll. Die Anpassung wird zeitnah in der Fahrplanauskunft veröffentlicht. Gemeinsam mit den ohnehin vorgesehenen Halten in Bergedorf während Bauarbeiten (u. a. bei den umgeleiteten ICE-Zügen Berlin–Amsterdam von Oktober bis Dezember) halten damit sogar mehr Züge als im Fahrplan 2025.

2021

Abschnitt	GL	WK	LS	BR	SW	TU	Gesamtergebnis
Hamburg Hbf SB - Hmb-Altona	2,8	2,8	---	3,5	1,4	---	3,3
Hamburg Hbf SB - Hmb-Neugraben	3,1	2,6	4,8	3,7	1,3	1,1	3,1
Hamburg Hbf(S-Bahn) - Aumühle	3,9	3,3	3,0	3,1	1,2	---	3,3
Hamburg-Altona - HH-Blankenese	3,2	3,1	4,4	2,4	1,9	---	2,8
HH Holstenstr. D - Pinneberg	2,6	3,1	5,0	2,7	1,4	---	3,0
HH-Ohlsdorf - Hamburg Airport	2,7	1,6	---	---	1,0	1,8	1,8
Hmb Hbf SB - Hmb Diebsteich	3,3	2,7	---	3,3	2,0	1,2	1,9
Hmb Hbf SB - Hmb-Poppenbüttel	3,1	2,5	3,2	3,2	1,7	---	3,0
Gesamtergebnis	3,2	2,8	3,7	3,3	1,5	1,3	2,9

2022

Abschnitt	GL	WK	LS	BR	SW	TU	Gesamtergebnis
Hamburg Hbf SB - Hmb-Altona	3,2	2,6	---	3,7	2,5	---	3,6
Hamburg Hbf SB - Hmb-Neugraben	2,5	2,5	4,2	3,8	1,4	2,5	3,5
Hamburg Hbf(S-Bahn) - Aumühle	3,6	3,0	3,7	3,2	1,9	---	3,4
Hamburg-Altona - HH-Blankenese	3,4	2,5	4,1	3,1	1,9	---	3,3
HH Holstenstr. D - Pinneberg	3,3	2,8	4,7	2,8	1,9	---	3,3
HH-Ohlsdorf - Hamburg Airport	2,7	2,1	---	---	1,4	1,8	1,8
Hmb Hbf SB - Hmb Diebsteich	3,5	2,7	---	3,4	2,1	1,3	2,3
Hmb Hbf SB - Hmb-Poppenbüttel	3,7	2,5	3,3	3,1	1,7	---	3,2
Gesamtergebnis	3,3	2,6	3,7	3,5	1,7	1,8	3,2

2023

Abschnitt	GL	WK	LS	BR	SW	TU	Gesamtergebnis
Hamburg Hbf SB - Hmb-Altona	2,8	3,1	---	3,9	1,7	---	3,7
Hamburg Hbf SB - Hmb-Neugraben	2,8	2,9	3,8	3,9	1,5	1,1	3,5
Hamburg Hbf(S-Bahn) - Aumühle	3,5	3,6	4,3	2,8	1,9	---	3,3
Hamburg-Altona - HH-Blankenese	2,9	3,1	4,1	3,1	1,9	---	3,3
HH Holstenstr. D - Pinneberg	2,8	2,7	4,8	3,4	1,9	---	3,4
HH-Ohlsdorf - Hamburg Airport	2,8	2,0	---	---	3,3	2,0	2,1
Hmb Hbf SB - Hmb Diebsteich	2,9	3,0	---	3,4	1,9	1,7	2,4
Hmb Hbf SB - Hmb-Poppenbüttel	3,1	2,4	3,7	3,2	1,7	---	3,3
Gesamtergebnis	3,0	2,9	4,0	3,5	1,7	1,6	3,2

2024

Abschnitt	GL	WK	LS	BR	SW	TU	LB	DL	EA	Gesamtergebnis
Hamburg Hbf SB - Hmb-Altona	2,9	2,9	---	3,6	1,6	---	---	---	2,1	3,4
Hamburg Hbf SB - Hmb-Neugraben	3,1	2,9	4,0	3,8	1,4	1,8	2,0	2,1	1,9	3,5
Hamburg Hbf(S-Bahn) - Aumühle	3,7	3,9	4,7	3,1	2,4	---	3,1	2,4	2,8	3,5
Hamburg-Altona - HH-Blankenese	2,9	3,2	4,2	3,1	2,1	---	1,2	4,1	2,5	3,3
HH Holstenstr. D - Pinneberg	3,2	2,5	4,5	3,5	2,3	---	1,1	2,0	4,1	3,4
HH-Ohlsdorf - Hamburg Airport	2,2	2,0	---	---	1,4	1,9	---	---	---	1,9
Hmb Hbf SB - Hmb Diebsteich	3,2	3,0	---	3,5	2,0	2,9	---	---	4,4	3,2
Hmb Hbf SB - Hmb-Poppenbüttel	3,0	2,7	3,9	3,1	1,8	---	1,2	2,7	1,9	3,3
Gesamtergebnis	3,2	3,0	4,2	3,5	1,8	2,3	2,5	2,3	2,6	3,4

Bahnhofsnummer	Bahnhof	Zustandsnote
78	Alte Wöhr	2,38
376	Bahrenfeld	2,69
412	Barmbek	3,59
569	Berliner Tor	3,45
644	Billwerder-Moorfleet	2,71
687	Blankenese	3,18
1511	Eidelstedt	3,53
1542	Elbgaustraße	3,28
1941	Friedrichsberg	3,34
2458	Hamburg Airport (Flughafen)	2,50
2515	Holstenstraße	2,47
2516	Sternschanze	2,64
2520	Hamburg-Neugraben	3,37
2521	Hamburg-Rahlstedt	2,98
2523	Wilhelmsburg	3,09
2533	Hammerbrook	3,22
2556	Harburg Rathaus	2,93
2662	Heimfeld	2,52
2797	Stellingen	2,65
2803	Hochkamp	2,57
2843	Hoheneichen	3,46
3005	Iserbrook	1,87
3068	Jungfernstieg	2,36
3229	Klein Flottbek	3,46
3357	Königstraße	2,48
3378	Kornweg (Klein Borstel)	2,41
3517	Landungsbrücken	2,86
3518	Landwehr	2,84
3537	Langenfelde	3,97
4139	Mittlerer Landweg	2,69
4345	Nettelburg	2,74
4465	Neuwiedenthal	2,98
4751	Ohlsdorf	2,83
4817	Othmarschen	2,57
4931	Ottensen	1,29
4993	Poppenbüttel	2,44
5167	Reeperbahn	2,11
5291	Rissen	2,99
5394	Rothenburgsort	1,70
5408	Rübenkamp	2,63
5955	Stadthausbrücke	2,52
6105	Sülldorf	2,30
6215	Tiefstack	2,50
6399	Veddel	2,81
6529	Hamburg-Tonndorf	3,18
6530	Wandsbeker Chaussee	3,67
6657	Wellingsbüttel	2,31
7979	Allermöhe	2,89
8112	Fischbek	3,00
8314	Elbbrücken	1,70

