

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 30.11.23

und Antwort des Senats

Betr.: Alle Züge stehen still, wenn die DEGES es so will – A26-Ost wird zu jahrelangem Bahn- und Verkehrschaos in Hamburgs Süden führen

Einleitung für die Fragen:

Der Verein „Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg“ machte Mitte November auf Gleissperrungen aufmerksam, die enorme negative Auswirkungen nicht nur auf den Hamburger Süden haben. „Nach der Planung der DEGES soll die Autobahn A26-Ost mitten durch Wilhelmsburg führen und dabei die Nord-Süd-Bahnstrecke unterqueren. Der Autobahntunnel unter der Bahn soll in offener Bauweise gebaut werden. Die 8 Gleise der Bahn (S-Bahn, Regionalbahn, IC, ICE, Güterbahn, Hafenbahn) sollen auf Hilfsbrücken verlagert werden, die nach Fertigstellung der Autobahn wieder abgebaut werden.“ (<https://zukunft-elbinsel.de/alle-bahnen-stehen-still-wenn-die-deges-es-so-will/>)

Während aufgrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds etliche Bahnprojekte auf der Kippe stehen, planen Senat und Bundesregierung weiter am klimaschädlichen Autobahn-Monster A26-Ost. Und obwohl die Planfeststellung für die A26-Ost noch nicht abgeschlossen ist, will die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) unter anderem Behelfsbrücken in die lebenswichtige Bahnstrecke zwischen Harburg und Veddel und südlich der Straße Kornweide einbauen.

Am 20. November 2023 erhielten die Fraktionen der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte ein Schreiben der DEGES, in welchem sie zu einer Stellungnahme zu den geplanten Maßnahmen bis zum 24. November, 12 Uhr aufgefordert wurden. Mit dieser kurzen Fristsetzung entzieht die DEGES einer umfassenden Diskussion ihrer Pläne in der Zivilgesellschaft die Grundlage.

Ein Dokument der DEGES (Unterlage zur vorläufigen Anordnung § 17 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz – FStrG) erwähnt Sperrzeiten für die Bahn, listet sie aber weder zeitlich auf, noch legt das Dokument dar, wann welche Strecke gesperrt werden soll, und wie der Verkehr jeweils ersetzt werden soll.

Betroffen sind folgende elektrifizierte Strecken mit insgesamt zehn Gleisen:

- Strecke 1253 Abzweig zur Hafenbahn, Hamburg-Süderelbbrücke – Hamburg-Waltershof (zweigleisig),*
- Strecke 1255 Maschen – Hamburg Süd (zweigleisig), Güterverkehr,*
- Strecke 2200 Wanne-Eickel – Hamburg Hbf (zweigleisig), Personenverkehr (TEN-Strecke),*
- Strecke 1280 Buchholz – Allermöhe (zweigleisig), Güterverkehr,*

Die Gleise mit Oberleitung werden zum Teil gemischt genutzt.

- Strecke 1271 S-Bahn Hamburg-Neugraben – Hamburg Hbf (zweigleisig), Höchstgeschwindigkeit 100 km/h.*

Die S-Bahn-Gleise haben eine Stromschiene mit 1.200 Volt, die anderen eine Oberleitung.

Bevor die Hilfsbrücken verlegt werden können, müssen unter anderem Kabel verlegt und von der Gleisebene aus circa 30 m tief Bohrpfähle und Bohrpfahlwände in die Erde gerammt werden, die später für den Ausbau des Tunnels genutzt werden sollen.

Zur Herstellung dieser Baugrubenwände und Einzelpfähle laufen laut der Anordnung bereits seit 2017 intensive Abstimmungsgespräche mit der Baubetriebs- und Kapazitätsplanung des Regionalbereiches Nord der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg, die als finales Ergebnis die Anmeldung der Sperrpausen zur integrierten Bündelung, zum Baukapazitätsmanagement und zum Baubetriebsmanagement der Deutschen Bahn haben. Das Ergebnis ist eine Baudurchführungsvereinbarung, die aber bisher nicht öffentlich zugänglich ist.

Es gibt keine Ausweichstrecke für die S-Bahn und in Hamburg keine Optionen für die Regionalbahn und für die international unverzichtbaren Strecken des transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Der Güter- und Personenverkehr für ganz Hamburg ist in Gefahr, wenn die Nord-Süd-Bahn nicht funktioniert: hier verlaufen direkt nebeneinander die beiden S-Bahn-Gleise, sechs Gleise, die – teilweise gemischt – genutzt werden für den Personen-, Fern-, Regional- und Güterverkehr sowie zwei nach Westen abzweigende Hafengebäudegleise.

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die Verwaltung, Planung, Bau und Betrieb der Autobahnen und der dem Bund übertragenen Bundesstraßen sind mit dem 1. Januar 2021 gemäß grundgesetzlicher Regelung von den Ländern auf den Bund übergegangen. Der Bund hat mit Gründung der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) eine Organisation geschaffen, die die oben genannten Aufgaben der bundeseigenen Anlagen sicherstellt. Vorhabensträger der Maßnahme A26-Ost ist der Bund, der die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) mit der Planung und Umsetzung beauftragt hat. Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) ist lediglich anteilig an den Baukosten des zusätzlichen Lärmschutzes – der über den gesetzlich erforderlichen Lärmschutz hinausgeht – beteiligt, was auf die Ergebnisse der zurückliegenden frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zurückgeht. Der Kostenanteil der FHH ist in der Drs. 21/18745 geregelt. Eine Stellungnahme der AdB konnte in der für die Beantwortung dieser Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht geliefert werden.

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

Frage 1: *Welche Informationen und Vereinbarungen über die geplanten Maßnahmen hat es wann zwischen Vertreter*innen des Senats, der DEGES, der DB, der S-Bahn-Hamburg und anderen gegeben? Bitte jeweils die Gesprächsteilnehmenden, das Datum, die Informationen und gegebenenfalls die Vereinbarungen auflisten.*

Antwort zu Frage 1:

Eine Baudurchführungsvereinbarung wurde zwischen DB Netz AG und DEGES am 1. März 2022 abgeschlossen. Die Kreuzungsvereinbarung wird aktuell von der DEGES vorbereitet. Außerdem findet eine Abstimmungsrunde zu den Planungen Bahnquerung Tunnel Finkenriek A 26 (DEGES) und Elbinselprojekte GWB + EÜ Süderelbe (DB Netz AG) monatlich statt.

Vonseiten der S-Bahn Hamburg fanden diverse Abstimmungstermine und Gespräche statt, um die Sperrpausenhinhalte und Zeiten mit Vertretern des Projektes zu besprechen.

Vereinbarungen mit Vertreter:innen des Senats zur bauzeitlichen Verlagerung des Schienenverkehrs auf Hilfsbrücken waren nicht erforderlich. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 2: *Welche Position beziehungsweise Forderung hat die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende mit Blick auf die Beeinträchtigungen durch die geplanten Großbaustellen im Hamburger Süden (Bahnbrücken, Autobahnbrücken, Straßenbau-/Instandhaltungsprojekte, große Wohnungsbauprojekte) und die Sperrpausen vertreten? Bitte auch angeben, was davon von DEGES und gegebenenfalls DB und S-Bahn Hamburg berücksichtigt wird.*

Antwort zu Frage 2:

Im Zuge der Abstimmungen der Baumaßnahmen im Hamburger Süden wurden die bisher bekannten Sperrzeiten der Bahnstrecken berücksichtigt. Dies bedeutet, dass die Großprojekte, wie der achtstreifige Ausbau der A1, der Umbau des Doppelknotens Hannoverische Straße/Buxtehuder Straße/Moorstraße/Walter-Dudek-Brücke, die Umgestaltung des ZOB Harburg sowie die Ersatzneubauten der Bahnbrücken an der Süderelbe und Norderelbe, mit der Sperrzeit der S-Bahn-Gleise (August bis September 2025) abgestimmt sind.

Zudem wurde in den Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte 6a, 6b und 6c sowie den Änderungsanträgen zu den Planfeststellungsabschnitten 6a und 6b durch die zuständige Behörde darauf hingewiesen, dass die Baustellenkoordination in die Abstimmung einbezogen werden muss.

Frage 3: *Wie lang sind die notwendigen Sperrpausen auf den Bahnstrecken? Bitte je Strecke und jeweiliger Dauer angeben.*

Frage 4: *Wann sollen die Sperrpausen stattfinden? Bitte je Strecke angeben.*

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Der genaue zeitliche Bedarf für die einzelnen Sperrpausen wird derzeit durch die DEGES ermittelt und mit der DB abgestimmt. Die DB geht davon aus, dass die einzelnen Strecken gleisweise für kurze Dauer über wenige Stunden oder Tage gesperrt werden müssen.

Für die S-Bahn-Strecke ist für die Jahre 2024 und 2025 folgender Zeitplan vorgesehen:

- Samstag, 08.06.2024 bis Sonntag, 09.06.2024 – zwei Tage Sperrung Harburg – Wilhelmsburg
- Samstag, 14.09.2024 bis Sonntag, 15.09.2024 – zwei Tage Sperrung Harburg – Wilhelmsburg
- Samstag, 29.03.2025 bis Sonntag, 30.03.2025 – zwei Tage Sperrung Harburg – Wilhelmsburg
- Montag, 04.08.2025 bis Mittwoch, 03.09.2025 – 30 Tage Sperrung Harburg – Wilhelmsburg
- Samstag, 18.10.2025 bis Sonntag, 26.10.2025 – neun Tage Sperrung Harburg – Wilhelmsburg

Die Sperrungen im Jahr 2025 wurden bewusst in die verkehrsärmere Ferienzeit gelegt.

Anschließend kann unter den Hilfsbrücken weitgehend ohne Einfluss auf den Eisenbahnverkehr das Tunnelbauwerk errichtet werden.

Frage 5: *Was passiert, wenn die Sperrpausen wegen nicht vorgesehener Schwierigkeiten nicht eingehalten werden können und der Bahnbetrieb für lange Zeit zusammenbricht, wie es in Rastatt 2017 für sieben Wochen beim Bau eines Tunnels unter der Bahn geschehen ist?*

Antwort zu Frage 5:

Die Baumaßnahmen sind aufgrund der unterschiedlichen Bauverfahren (Tunnelbohrung unter Betriebsgleisen gegenüber dem gleisweisen Einbau von Gleishilfsbrücken über einer offenen Baugrube) nicht vergleichbar. Nach Einschätzung der Deutschen Bahn AG kann beim avisierten Bauprojekt in Hamburg nicht davon ausgegangen werden, dass sich etwaige Komplikationen bei der Baudurchführung einstellen, die die

zwangsweise Sperrung des Eisenbahnbetriebes auf sämtlichen Gleisen über die definierten Sperrpausen hinaus erfordern werden, zumal die Baufolge gleisweise durchgesetzt wird.

Der Einbau von Hilfsbrücken stellt ein standardisiertes Bauverfahren dar und wurde bereits in unmittelbarer räumlicher Nähe bei den Gleisarbeiten im Zusammenhang mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße angewandt. Es liegen seit Jahrzehnten entsprechende Erfahrungen aufseiten der Planung, des bauausführenden Gewerbes und des Betriebes derartiger Baubehelfszustände vor. Die Planung und Realisierung erfolgen unter Beachtung gültiger Gesetze, Verordnungen, Normungen sowie Richtlinien entsprechend den anerkannten Regeln der Technik.

Die am Bau beteiligten Firmen haben über Präqualifikationen zu verfügen, wobei das Personal entsprechend geschult ist und über einschlägige Erfahrungen verfügt. Ferner bestehen hohe Anforderungen an den Projektbeteiligten, die beim Prüf- und Freigabeprozess von Ausführungsplänen eingesetzt werden dürfen.

Frage 6: *Welche Höchstgeschwindigkeit ist auf den Bahnstrecken derzeit zugelassen und welche wird nach Einbau der Hilfsbrücken zugelassen sein? Bitte je Strecke angeben.*

Antwort zu Frage 6:

Tabelle

Gleise	zulässige Geschwindigkeit im Bestand	Entwurfsgeschwindigkeit auf Hilfsbrücke
Strecke 1253	40 km/h	40 km/h
Strecke 1255	120 km/h	90 km/h
Strecke 2200	160 km/h	120 km/h
Strecke 1280	160 km/h	120 km/h
Strecke 1271	100 km/h	90 km/h

Frage 7: *Wird die in der Anordnung erwähnte Baudurchführungsvereinbarung und gegebenenfalls eine verständliche Zusammenfassung dieser Vereinbarung öffentlich gemacht?*

Wenn ja, wann und wie?

Wenn nein: Weshalb nicht und wann und wie sollen die Wirtschaftsbetriebe und die Öffentlichkeit die für sie notwendigen Informationen erhalten?

Antwort zu Frage 7:

Die DB Netz AG veröffentlicht keine Baudurchführungsvereinbarungen, weil dies keine übliche Praxis darstellt. Die Kommunikation zu Inhalten des Projekts obliegt dem Vorhabensträger.

Vorbemerkung: *Für den Nord-Süd-Regional- und Fernverkehr sowie Güterverkehr gibt es grundsätzlich eine im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehene Ausweichstrecke Lüneburg-Büchen-Hamburg, nachdem die Strecke elektrifiziert wurde. Ohne eine Elektrifizierung kann die Ausweichstrecke nur mit erheblichem Aufwand und zeitlichen Verzögerungen mit Diesel-Lokomotiven betrieben werden.*

Für den Fern-, Regional- und Güterverkehr stünde grundsätzlich eine elektrifizierte Ausweichstrecke über die Bahnbrücke Kattwyk zur Verfügung. Hier fehlen aber im Bahnhof Hamburg-Hausbruch Mitte Weichen von der Niederelbebahn zur Bahnbrücke Kattwyk. Die genannten Ausweichstrecken sind nicht nur für die in der Anordnung vorgesehenen Maßnahmen von Bedeutung, sondern auch als Ausweichstrecken während der geplanten Erneuerung der Süderelbbrücken.

Frage 8: *Welche Ausweichstrecken stehen während der in der Anordnung vorgesehenen Baumaßnahmen mit jeweils welcher Leistungsfähigkeit zur Verfügung?*

Antwort zu Frage 8:

Während des Einbaus der Hilfsbrücken kommt es zu Sperrungen einzelner Streckengleise. In diesem Fall kann auf die parallel geführten Streckengleise ausgewichen oder ein Gleiswechselbetrieb vorgenommen werden. Außerdem wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Frage 9: *Wann werden die genannten Ausweichstrecken ertüchtigt, sodass die Gefahr des Zusammenbruchs des Eisenbahnverkehrs in Hamburg reduziert wird?*

Antwort zu Frage 9:

Die Bahnstrecken werden durch Instandhaltungsmaßnahmen nach Bedarf ertüchtigt.

Frage 10: *Sind die Freie und Hansestadt Hamburg und die HPA bereit, die Hafenbahnstrecken als Teil eines Umleitungskonzepts nutzen zu lassen?*

Antwort zu Frage 10:

Für die Aufrechterhaltung und die Funktionsfähigkeit von Logistikketten ist ein guter Zu- und Ablauf von Gütern zu den Terminals des Hamburger Hafens und ins Hinterland essenziell. Auf dem Netz der Hafenbahn wird deshalb prioritär hafenbezogener Güterverkehr abgewickelt.

Der eingleisige Hafenbahnabschnitt „Südbahn“ zwischen der Neuen Bahnbrücke Kattwyk und Hausbruch ist aufgrund der benötigten Kapazitäten für den Güterverkehr sowie der betrieblichen Vorgaben und der signaltechnischen Ausstattung ungeeignet, die Umleitungsverkehre aufzunehmen. Darüber hinaus ist das Hafenbahnnetz auf den Güterverkehr ausgelegt und kann ohne zeit- und kostenintensive technische Anpassungen keinen Personen- oder Fernverkehr aufnehmen.

Frage 11: *Wer trägt die Kosten für die Maßnahme in welcher Höhe?*

Frage 12: *Wer trägt bei Nichtbau der A26-Ost die entsprechenden Rückbaukosten?*

Antwort zu Fragen 11 und 12:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 13: *Weshalb werden die Hilfsbrücken nicht während der Erneuerung der Süderelbbrücken eingebaut, die 2028 beginnen sollen und ohnehin zu Streckensperrungen zwischen Harburg und dem Hauptbahnhof führen werden?*

Antwort zu Frage 13:

Der Terminplan der DEGES für die A26-Ost sieht die Herstellung der Hilfsbrücken bereits für das Jahr 2025 vor und hat dafür die erforderlichen Sperrpausen mit der Deutschen Bahn vereinbart. Die Erneuerung der Süderelbbrücken hat einen wesentlich früheren Planungsstand und wird nach entsprechendem Planungsfortschritt zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Gemäß Auskünften der Deutschen Bahn AG sollten die beiden Projekte nicht in einer direkten Abhängigkeit umgesetzt werden, da die Sperrung der einzelnen Streckengleise unabhängig voneinander zu betrachten ist. Zudem wären bei gleichzeitigen Sperrungen Beeinträchtigungen für die Baustellenlogistik auf der Schiene in der Wechselwirkung mit dem Bahnbetrieb zu befürchten.