



B e r i c h t

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg

20. Wahlperiode – 7. Sitzung

am Freitag, dem 17. November 2023, 17:00 Uhr,
im Rathaus der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Raum 151

Protokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

Sitzungsdatum: 17. November 2023
Sitzungsort: Hamburg, Rathaus, Raum 151
Sitzungsdauer: 17:03 Uhr bis 19:57 Uhr
Vorsitz: Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Schriftführung: Abg. Dennis Gladiator (CDU) i.V.
Sachbearbeitung: Dr. Monika Potztal

Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Tagesordnung tagte der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg des schleswig-holsteinischen Landtags.

Tagesordnung:

1. Flughafen Hamburg: Wirtschaftliche Situation und Lärmsituation
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Auswirkungen der Bauarbeiten an der Bahnstrecke Hamburg – Berlin 2024 bzw. 2025 auf den Fern- bzw. Nahverkehr in Hamburg und Schleswig-Holstein
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
3. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Jennifer Jasberg (GRÜNE)
Abg. Kirsten Martens (SPD)
Abg. Dr. Christel Oldenburg (SPD)
Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)
Abg. Krzysztof Walczak (AfD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Gabi Dobusch (SPD)
Abg. Dennis Gladiator (CDU)
Abg. Uwe Lohmann (SPD)

III. Weitere Abgeordnete

Abg. Dirk Kienscherf (SPD)
Abg. Heike Sudmann (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Prof. Dr. Götz Wiese (CDU)

IV. Mitglieder des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg des schleswig-holsteinischen Landtags

Abg. Martin Balasus (CDU)
Abg. Oliver Brandt (B'90/ Die Grünen)
Abg. Dr. Bernd Buchholz (FDP)
Abg. Martin Habersaat (SPD)
Abg. Lars Harms (SSW)
Abg. Patrick Pender (CDU)
Abg. Beate Raudies (SPD)
Abg. Marion Schiefer (CDU)
Abg. Andrea Tschacher (CDU)

V. Weitere Abgeordnete des schleswig-holsteinischen Landtags

Abg. Nelly Waldeck /B'90/ Die Grünen)

VI. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Wirtschaft und Innovation

Herr	Staatsrat	Andreas Rieckhof
Herr	Senatsdirektor	Dr. Christopher Schwieger
Frau	Leitender Regierungsdirektor	Dr. Judith Reuter

Flughafen Hamburg

Herr Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung

Herr Christian Kunsch, Geschäftsführung
Herr Johannes Scharnberg, Leiter Kommunikation, Politik und Umwelt

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Frau	Leitende Baudirektorin	Dr. Tina Wagner
Herr	Oberregierungsrat	Christoph Heintzmann

VII. Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Landesregierung

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Herr	Staatssekretär	Tobias von der Heide
------	----------------	----------------------

VIII. Auskunftspersonen

Frau Ute Plambeck, Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigte für Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein
Herr Michael Körber, Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb, Kapazitätsmanagement bei der Deutsche Bahn Netz AG

IX. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei und der Verwaltung des schleswig-holsteinischen Landtags: Dr. Monika Potztal, Dörte Schönfelder

X. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

8 Personen

Vor Eintritt in die Tagesordnung beschloss der Ausschuss einstimmig die Selbstbefassungen der TOPs 1 und 2 sowie die Anhörung von Frau Plambeck gemäß § 58 Absatz 2 GO zu TOP 2.

Zu TOP 1

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die im Rahmen der Beratung gezeigte Präsentation liegt diesem Protokoll bei (Anlage 1).

Zu TOP 2

Keine Niederschrift; siehe Berichterstattung an die Bürgerschaft. Die während der Beratung vorgeführte Präsentation ist beigefügt (Anlage 2).

Zu TOP 3

Terminplanung 2024

Zu klären war noch der Termin für die Septembersitzung. Die Ausschüsse stimmten dem 20. September 2024 als Sitzungstermin zu.

Planung der Informationsreise des Ausschusses

Da es sich um die innovativste Metropolregion in Europa handele, tendierten die Ausschüsse zu einer Reise nach Rotterdam. Aufgrund der meisten Zusagen für den Zeitraum vom 7. Juli bis 9. Juli 2024, hielten sie diesen Termin fest. Die Hamburger SPD-Abgeordneten regten an, dass sich die Obleute möglichst schnell über die inhaltliche Ausrichtung verständigen sollten.

Themen für die nächste Sitzung

Die SPD-Abgeordneten schlugen vor, in Anbetracht der bevorstehenden Krankenhausreform die gesundheitliche Versorgung in den beiden Bundesländern sowie darüber hinaus die Akademie der Wissenschaften zu thematisieren. Wenn, wie vorab zu hören gewesen sei, zum Hafen Hamburg beraten werden solle, baten sie um weitere Präzisierung, insbesondere hinsichtlich des Bezugs zu Schleswig-Holstein.

Der schleswig-holsteinische Vorsitzende wies darauf hin, dass sich der Ausschuss in der vorletzten Sitzung mit der gemeinsamen Krankenhausbedarfsplanung befasst habe und der Hafen für Schleswig-Holstein der größte Arbeitgeber sei.

Beiden Parlamenten lägen Anträge vor, sich mit der Mobilitätssituation zwischen Bergedorf und Geesthacht regelmäßig zu befassen.

Hierzu erklärten die Regierungsvertreter aus Schleswig-Holstein, dass das zuständige Ministerium, Nah.sh, die AKN und die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende an der verkehrlichen Aufgabenstellung arbeiteten. Nach einem Termin Mitte Dezember beginne die AKN die Vorplanung für eine SBNV-Verbindung Geesthacht-Bergedorf. Sie rechneten mit ersten Zwischenergebnissen frühestens Ende 2024.

Lars Pochnicht (SPD) (Vorsitz)	Dennis Gladiator i.V. (CDU) (Schriftführung)	Dr. Monika Potztal (Sachbearbeitung)
--------------------------------------	----------------------------------------------------	-----------------------------------------



Hamburg Airport

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein, 17.11.2023

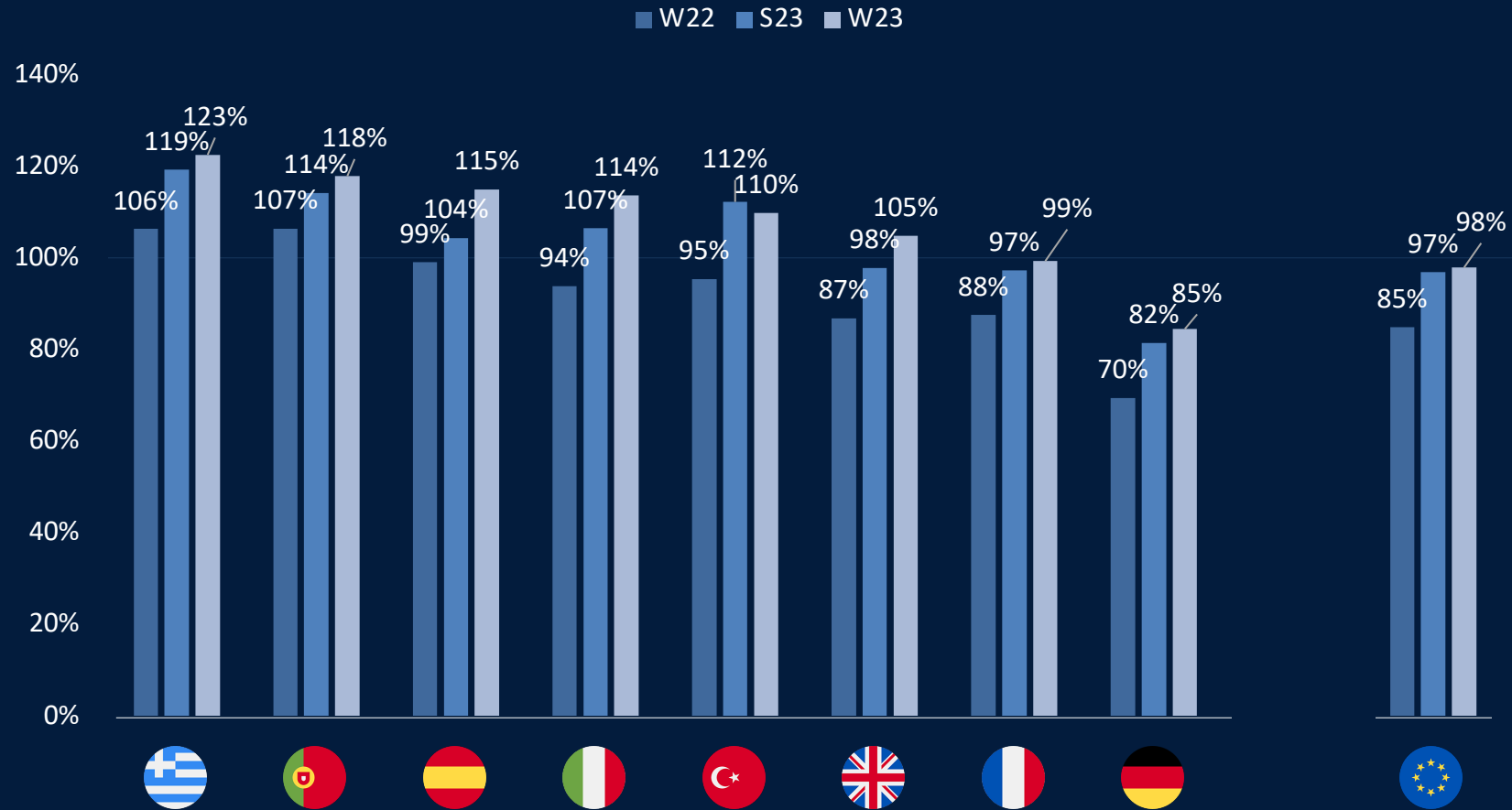


Verkehr, Wirtschaftliche Lage



Europa: Recovery Länder

Recovery in Sitzen nach Saisons v 2019



Deutschland mit unterdurchschnittlicher Recovery

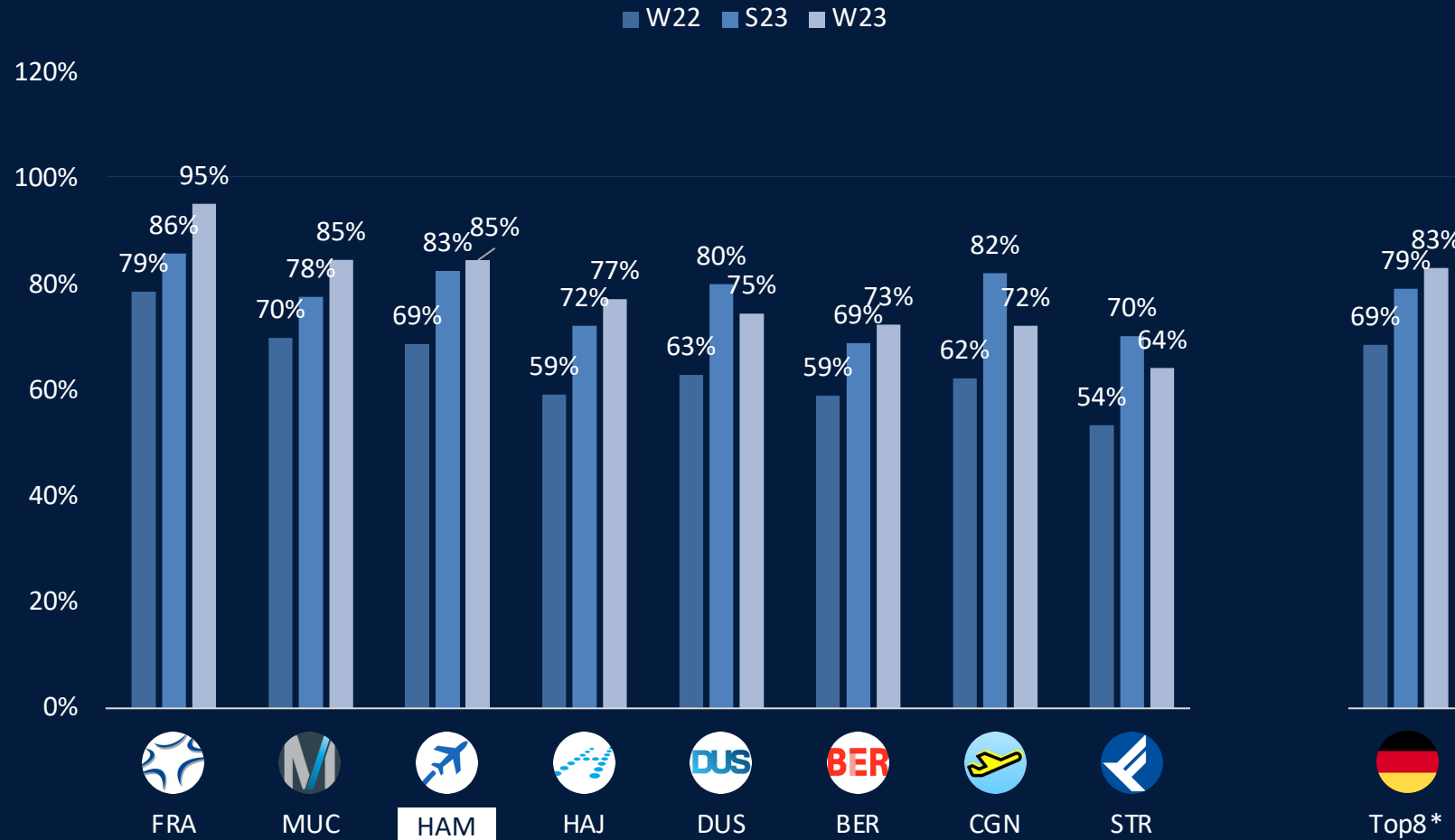
- Im europäischen Vergleich hinkt Deutschland auch im Winter stark hinter anderen Ländern zurück
- Treiber ist das Ausbleiben der inländischen Verkehre in Deutschland sowie der Fokus der Low-Coster auf andere europäische Länder mit besseren Standortbedingungen

Südeuropa stark

- Besonders südeuropäische Märkte wie Griechenland & Portugal mit überdurchschnittlich hoher Recovery

Deutschland: Recovery Airports

Recovery in Sitzen nach Saisons v 2019

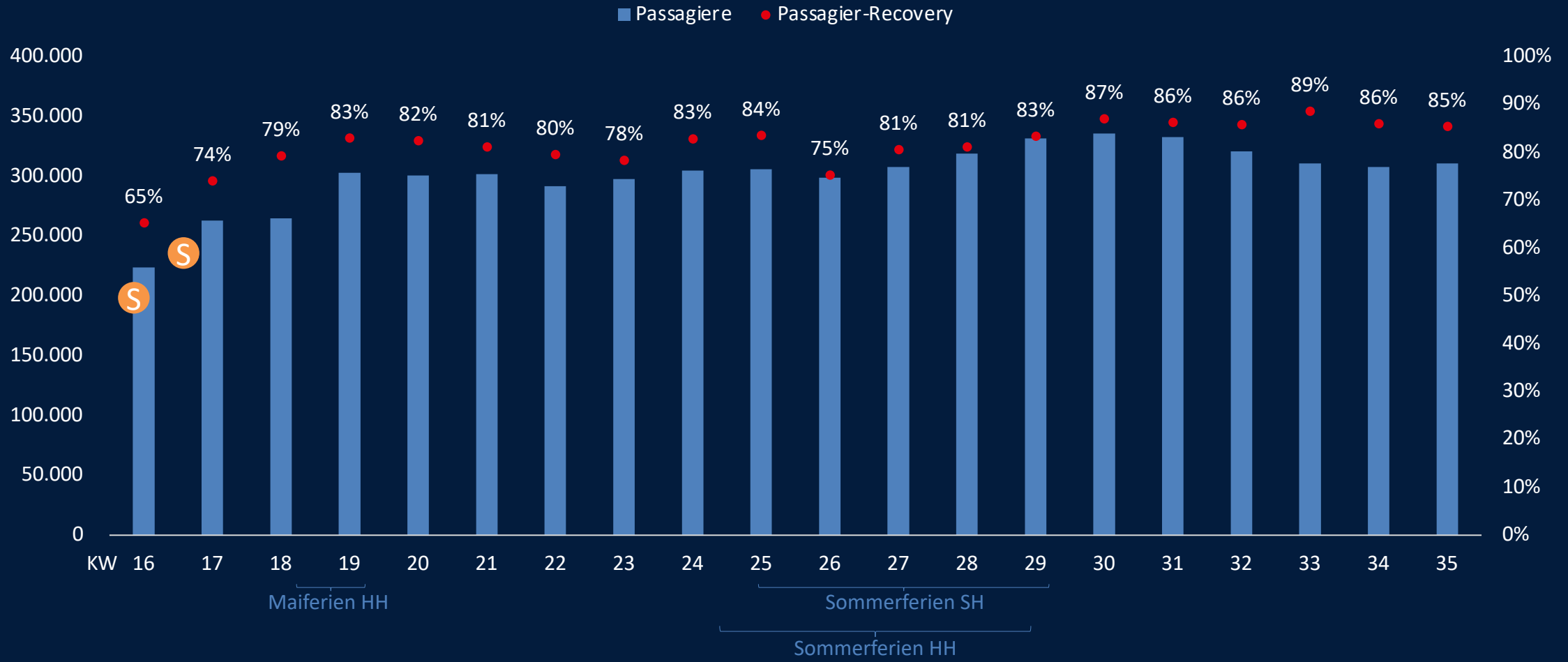


Hamburg oben dabei

- HAM im Winter-Vergleich deutscher Großflughäfen mit zufriedenstellender Recovery auf Augenhöhe mit MUC
- BER, CGN & STR im Winter noch mit starken Einbußen ggü. 2019
- Sowohl im Sommer als auch im Winter ist HAM über dem deutschen Schnitt der aktuell veröffentlichten Kapazitäten

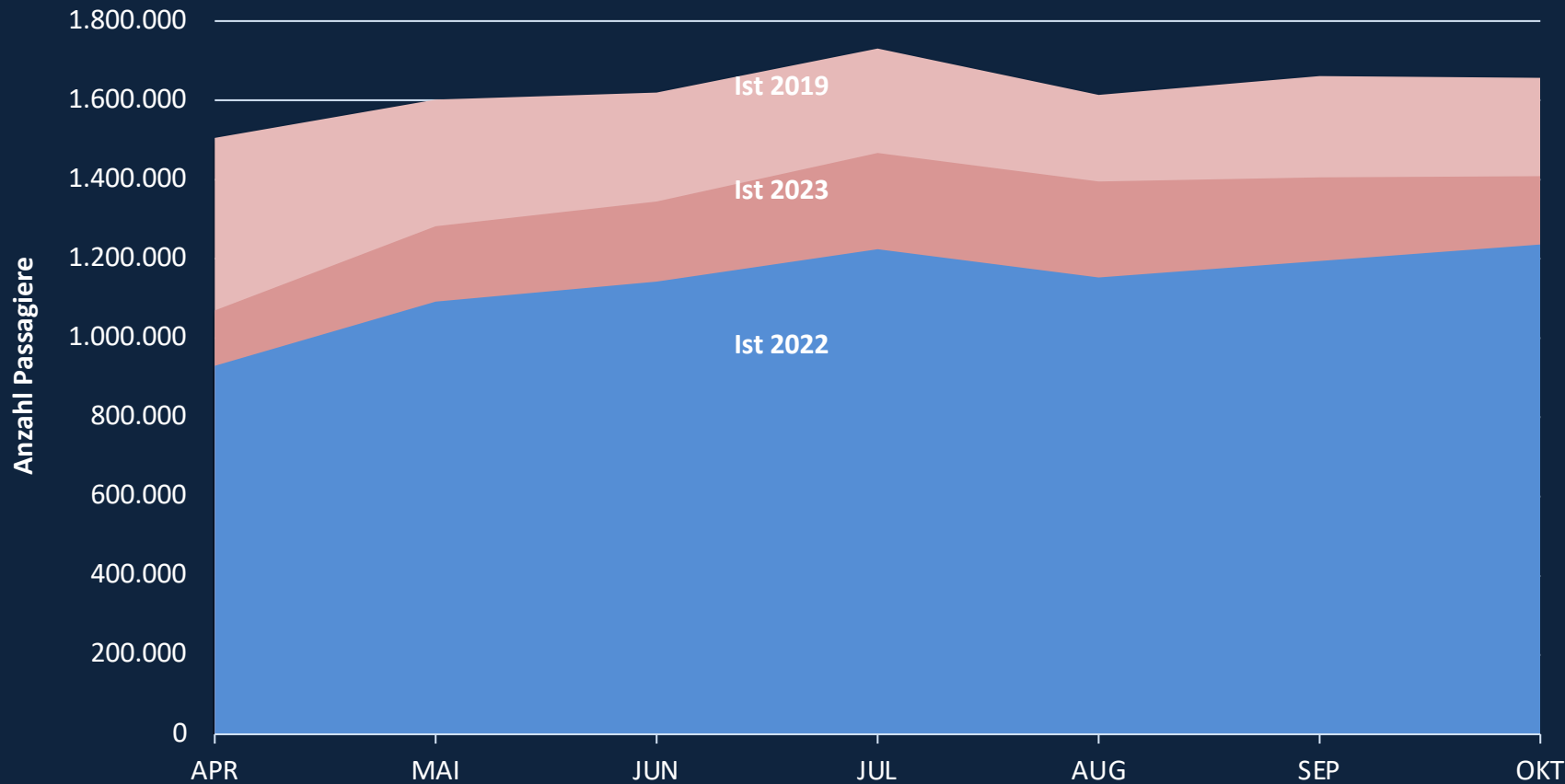
HAM: Passagiere nach Wochen

absolut 2023 & Recovery in Prozent 2023/19



S = Woche mit Streik

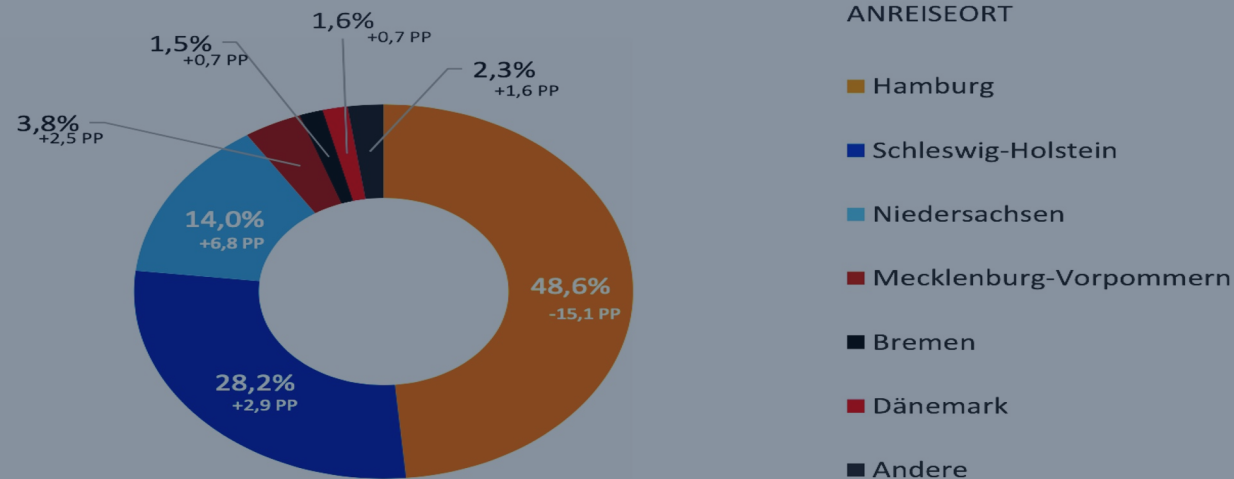
Das Verkehrsvolumen im Sommer 2023 lag wie geplant deutlich über Vorjahr



- Das Passagiervolumen lag in diesem Sommer bei 81% im Vergleich zum Jahr 2019
- Das entspricht einem Wachstum von knapp 18% im Vergleich zum Vorjahr
- Die Ist-Entwicklung des Verkehrs entsprach ziemlich genau dem Plan
- Deutlich weniger kurzfristige Flugstreichungen durch die Airlines als im Vorjahr

Passagiere stammen zu 49% aus Hamburg und 28% aus Schleswig- Holstein

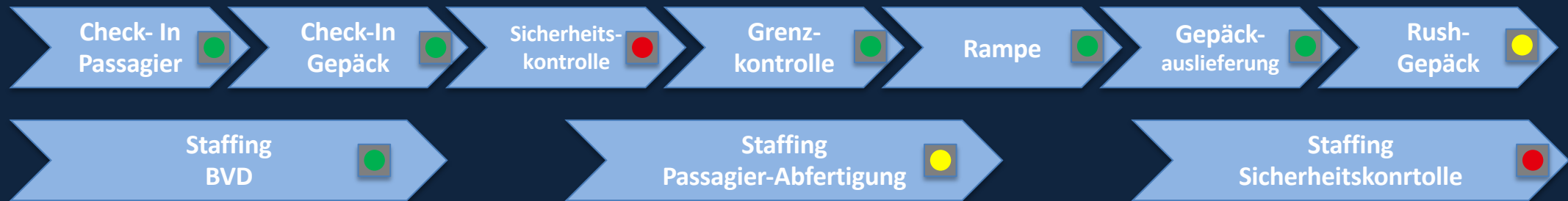
PASSAGIERE IM OUTGOING NACH ANREISEORT



n = 7.528.345

1.-3. Quartal 2023 (Vgl. 1.-3. Quartal 2019)

Der Standort war insgesamt gut auf den Sommer vorbereitet



- ✓ Koordinierte Vorbereitungen wie im Vorjahr bereichs- und firmenübergreifend vor Ort durch FA
- ✓ Zahlreiche Maßnahmen sind wirkungsvoll umgesetzt worden
- ✓ Schwachstelle für den gesamten Campus ist und bleibt die Sicherheitskontrolle der Bundespolizei
- ✓ Besonders positiv in der Kundenwahrnehmung ist die Einführung von Slot&Fly sowie der Prozesse zur Vermeidung von Gepäckausladungen am Flugzeug

Wirtschaftliche Lage

- ✓ Für 2023 werden ca. **13,7 Mio. Passagiere** erwartet. Das sind 79 % des Niveaus von 2019
- ✓ Die FHG hat mit den Airlines einen **Entgeltrahmenvertrag** geschlossen, der einvernehmlich drei moderate Entgelterhöhungen 2022, 2023 und 2024 mit einem dreijährigen Recovery-Incentive verbindet, das für eine große Streckenvielfalt und eine gute Verkehrserholung gesorgt hat.
- ✓ Die **Investitionen** liegen mit ca. 40 Mio. € deutlich unter dem Niveau von 2019 (116 Mio. EUR), da es aktuell keine Erweiterungsinvestitionen gibt. Der Schwerpunkt liegt im Erhalt der Infrastruktur sowie Sicherheit und Komfort der Passagiere
- ✓ Das in 2019 gestartete **Effizienzprogramm "HAM Flex"** wird mit einem nachhaltigen Ergebniseffekt von > 30 Mio. € p.a. die geplanten Ziele ab 2024 übererfüllen.
- ✓ Die sehr maßvolle **Anpassung des Personalkörpers** hat sich beim stabilen Wiederhochfahren des Flughafenbetriebes ab 2022 ausgezahlt. Die Ziele werden erreicht. In den operativen Bereichen insbesondere im Ground Handling sind gute Erfolge bei der Personalakquise innerhalb und außerhalb der EU erzielt worden.



Sicherheit

Flughafensicherheit

„Der Flughafen Hamburg hat bereits Sofortmaßnahmen umgesetzt, um mögliche Zugangspunkte zum Sicherheitsbereich unverzüglich zu verstärken. Darüber hinaus werden derzeit dauerhafte bauliche Verstärkungen geplant. Die Baumaßnahmen werden schnellstmöglich beginnen. Dabei wird der Flughafen zahlreiche zusätzliche Abwehrmaßnahmen installieren, die je nach Lage auf dem Flughafengelände ganz unterschiedlich ausfallen. Ein Beispiel sind massive Toranlagen und erweiterter Einfahrtschutz. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass aus Sicherheitsgründen weitere Details nicht genannt werden können. Der Flughafen Hamburg wird hierfür einen siebenstelligen Betrag investieren. Sollte der Bund weitere Vorgaben machen, wird der Flughafen die bis dahin umgesetzten Maßnahmen prüfen und – wenn nötig – umgehend an die Vorgaben anpassen. Parallel wird das Sicherheitskonzept gemeinsam von der Luftfahrt- und der Innenbehörde, der Landes- und Bundespolizei sowie dem Flughafen überarbeitet. Dabei fließen neueste Erkenntnisse der Sicherheitsbehörden ein.“



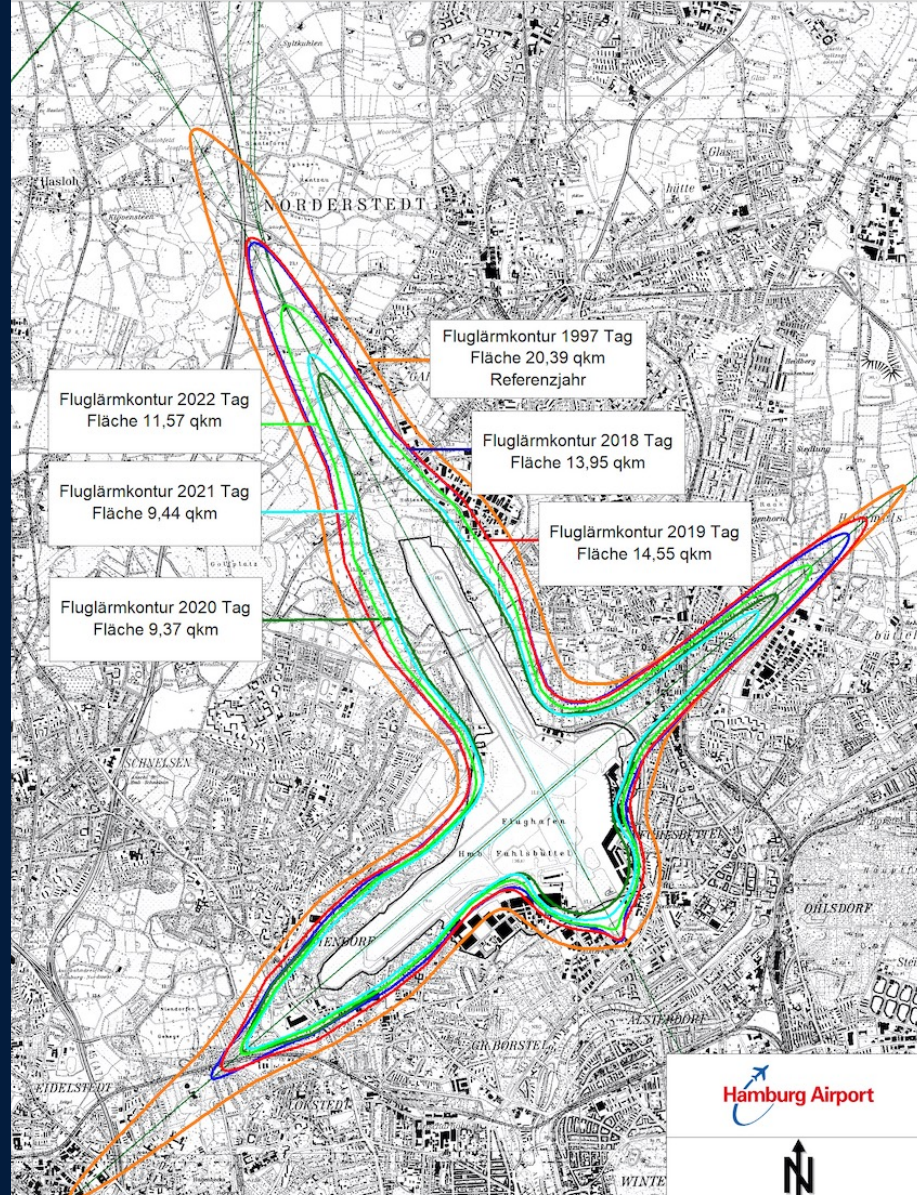


Fluglärm





In 2022 20%
weniger
Fluglärm
ggü. 2019

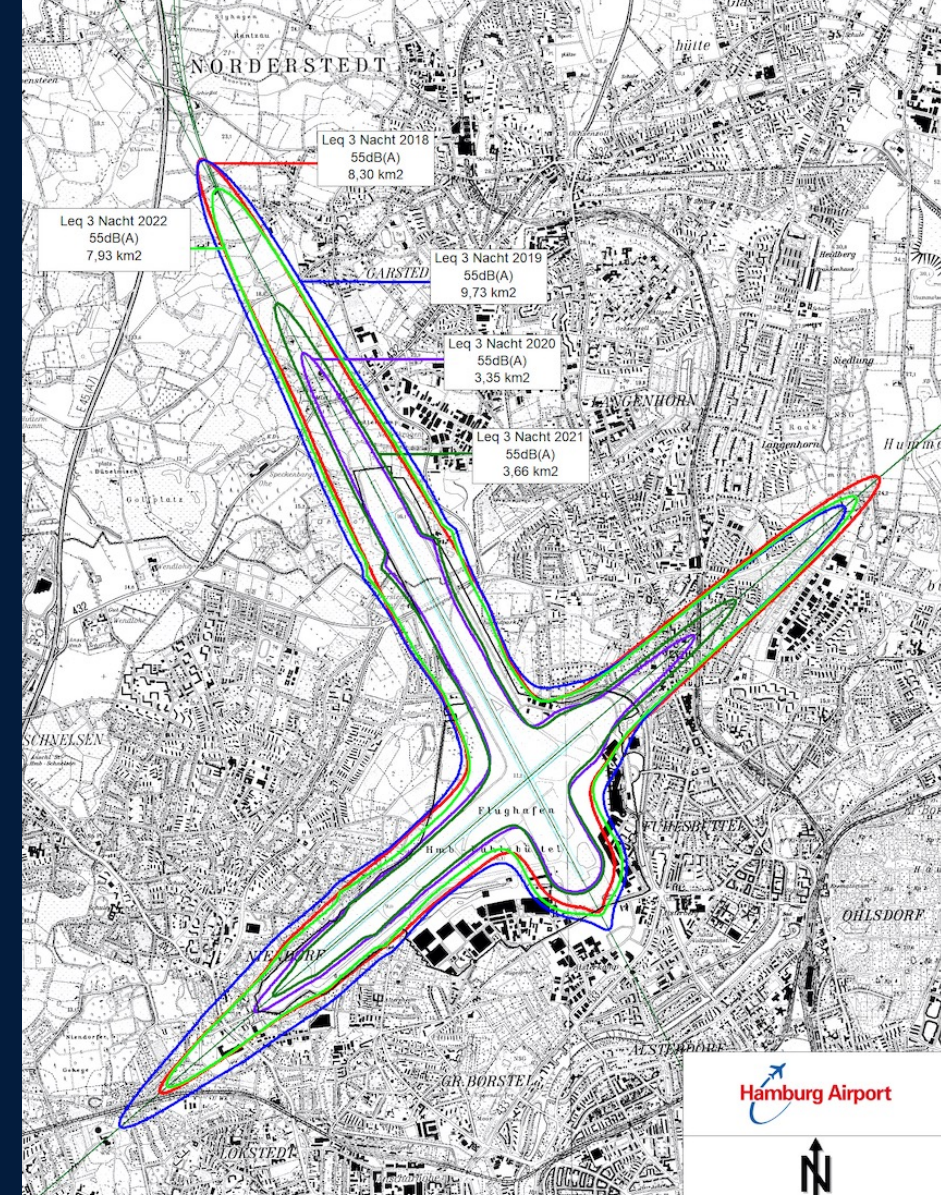


Lärmkontur Tag: 11,57 qkm
Entspricht: **79,5% von 2019**

Hamburg Airport

Vergleich
Fluglärmkontur für die Jahre
1997, 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022

Äquivalente Dauerschallpegel 62dB(A)
Kontur Leq 3, TAG 06 - 22 Uhr
sechs verkehrsreichste Monate



Lärmkontur Nacht: 7,93 qkm
Entspricht: **81,5% von 2019**

Hamburg Airport

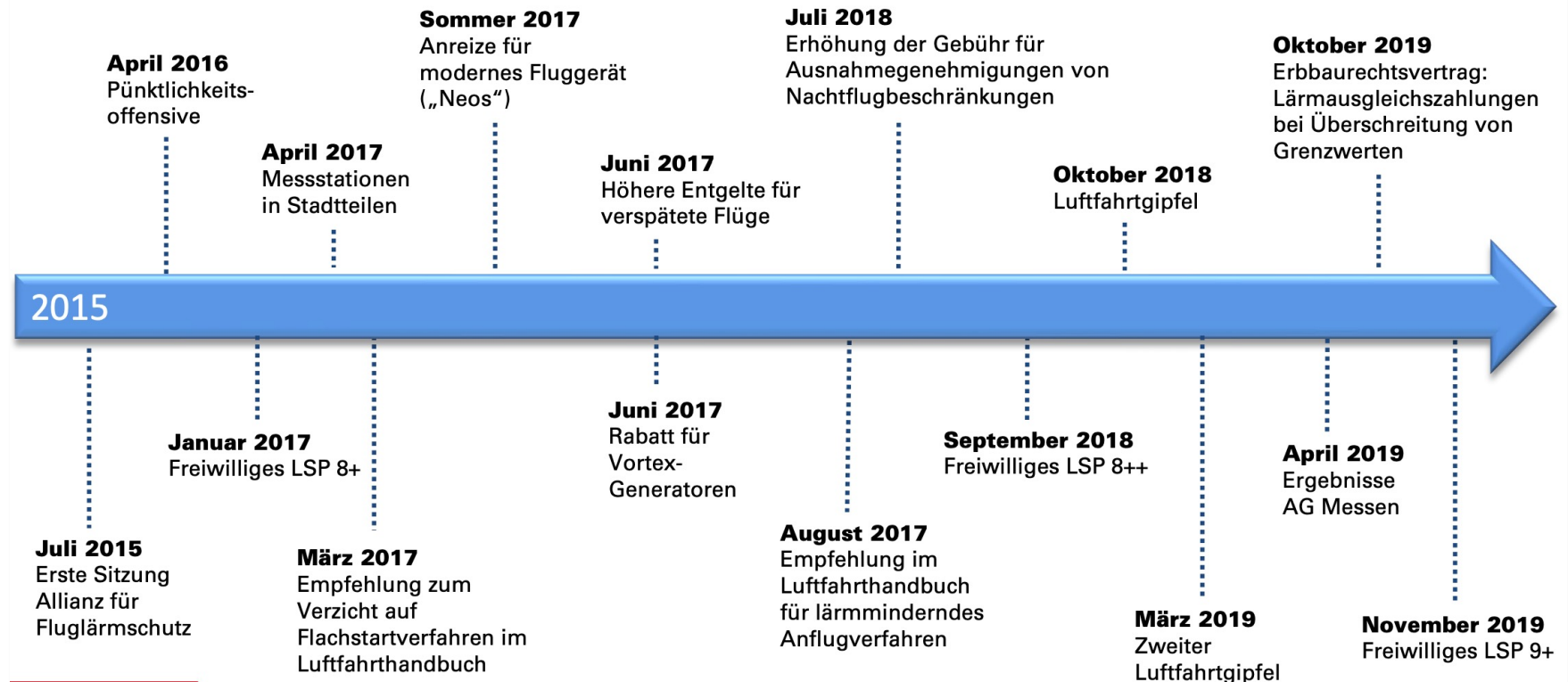
Äquivalente Dauerschallpegel 55dB(A)
Kontur Leq 3, NACHT 22 - 06 Uhr
sechs verkehrsreichste Monate

Vergleich der Jahre
2018, 2019, 2020, 2021 und 2022

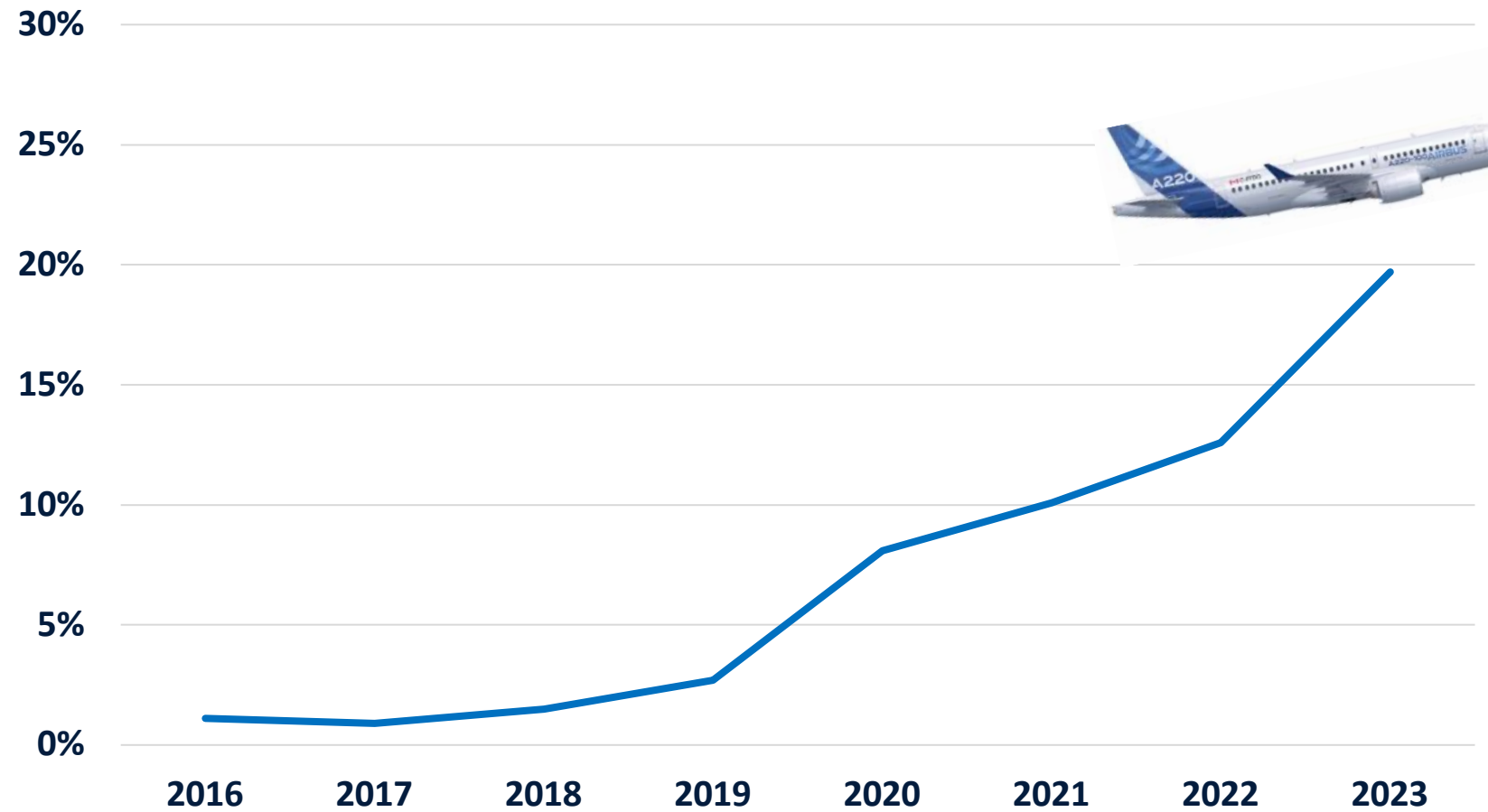


Lärmschutz Maßnahmen

Lärmschutz @ Hamburg Airport – Maßnahmen seit 2015



Anteil modernster Flugzeuge an den Flugbewegungen (z. B. Airbus A320neo)



Modernste
Flugzeuge in
Hamburg

A photograph of a wind farm with two large wind turbines in the foreground, set against a backdrop of rolling green hills and a clear sky. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

Net Zero 2035
Windpark Heidmoor

250 MILLIONEN EURO FÜR DEN KLIMASCHUTZ

Mit seiner Klimastrategie **Net Zero 2035 – Jetzt. Für die Zukunft** wird der Flughafen seine CO₂-Emissionen bis 2035 auf null reduzieren.



JETZT. FÜR DIE ZUKUNFT

2021



2035

ZUKUNFTSSICHERE STROMVERSORGUNG

Mit dem Windpark Heidmoor auf flughafeneigenem Gebiet und Photovoltaik-Anlagen entsteht eine unabhängige, 100 Prozent nachhaltige Energieversorgung für die Flughafen-Stadt.

Hamburg Airport investiert ca. 70 Millionen Euro in den Windpark.

Windpark Heidmoor wird grünen Strom im Umfang von mehr als 100 GWh pro Jahr produzieren können.



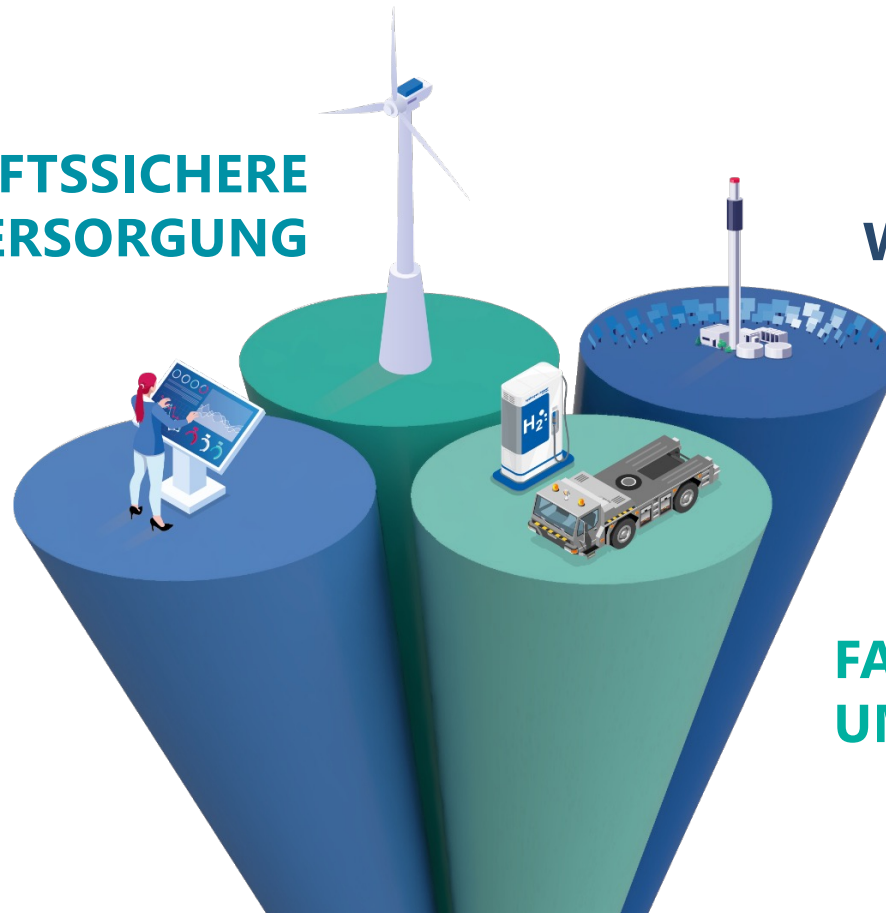
DIE 4 SÄULEN VON NET ZERO 2035

ZUKUNFTSSICHERE
STROMVERSORGUNG

VERÄNDERUNG DER
WÄRMEVERSORGUNG

ENERGIE-
EFFIZIENZ

FAHRZEUG-
UMSTELLUNGEN



PROJEKTINHALTE

INTEGRALER BESTANDTEIL

Einspeisung ins öffentliche Netz
erzeugter Strom wird vollständig ins öffentliche Netz eingespeist.

Grüner Strom aus Windpark Heidmoor



CO₂-neutraler Strom aus Eigenproduktion
Nutzung des in Kaltenkirchen erzeugten Stroms für Flughafenbetrieb anstelle von Stromeinkauf

Anteil Eigenbedarf Flughafen



OPTIONALER BESTANDTEIL

Elektrolyse
Kaltenkirchen oder HAM



Wasserstofftransport
H₂-Logistik mittels mobilem Speicher

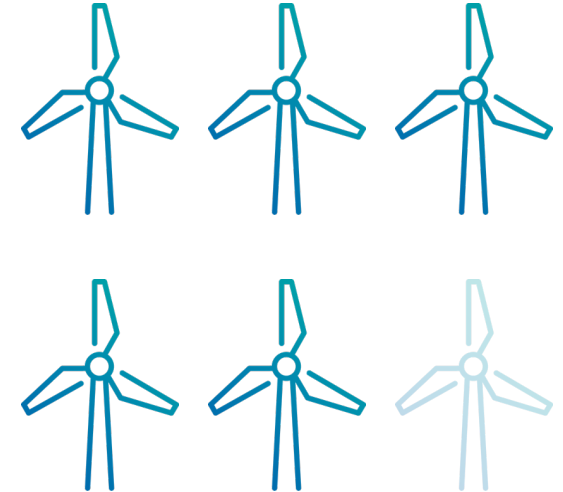


H2-Tankstelle am Flughafen

Versorgung der Fahrzeugflotte am Flughafen



Photovoltaik
für Elektrolyseur-Betrieb in Heidmoor oder HAM



Windpark Heidmoor
bis zu 6 x 6 (= 36) MW
Erzeugung Grüner Strom



A photograph of a young man and woman embracing warmly at an airport. The man has long hair tied in a bun and is wearing a blue denim jacket. The woman has long red hair and is wearing a light pink jacket. A large, shiny, heart-shaped red balloon is attached to the woman's jacket. The background shows an airport terminal with cars and people.

Vielen Dank!



Statistik Oktober 2023

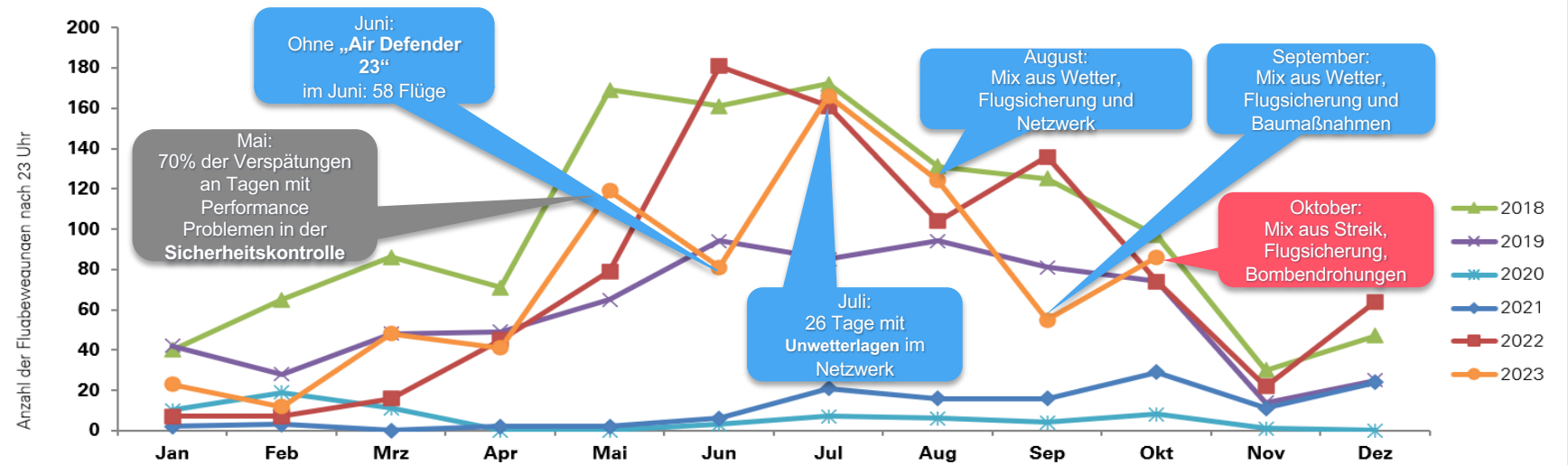
Flüge zwischen 23 und 6 Uhr (vorläufige Ergebnisse)



hamburg-airport.de

Anzahl der verspäteten Flugzeugbewegungen (Linien- & Touristikverkehr) nach 23 Uhr*

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr
2018	40	65	86	71	169	161	172	131	125	97	30	47	1.194
2019	42	28	48	49	65	94	85	94	81	74	14	25	699
2020	10	19	11	0	0	3	7	6	4	8	1	0	69
2021	2	3	0	2	2	6	21	16	16	29	11	24	132
2022	7	7	16	45	79	181	161	104	136	74	22	64	896
2023	23	12	48	41	119	81	166	124	55	86			755



* inkl. Flüge ab 0 Uhr

Competence Center Market Insights & Analysis (FC-C)

02.11.2023



NETZE

Hochleistungskorridor Hamburg - Berlin

Sachstand November 2023

17.11.2023

Hochleistungskorridor Hamburg - Berlin



Projektkennndaten

- Fertigstellung: bis **12/2025**
- Streckenlänge: 281 km
- Leistungsphase: 2 – 6 (exklusive 5)



Verkehrliche Ziele & Nutzen

- Erhöhung Flexibilität im Fern-, Nah-, Güterverkehr
- Erweiterung Knoten Wittenberge
- Barrierefreiheit an allen Stationen
- Zukünftige verkehrliche Einschränkungen auf Mindestmaß reduziert (Baufreiheit)



- Finanzierung Planung gesichert
- Finanzierung Bau gesichert
- Planrecht EBA erteilt
- Sperrpausen bestätigt



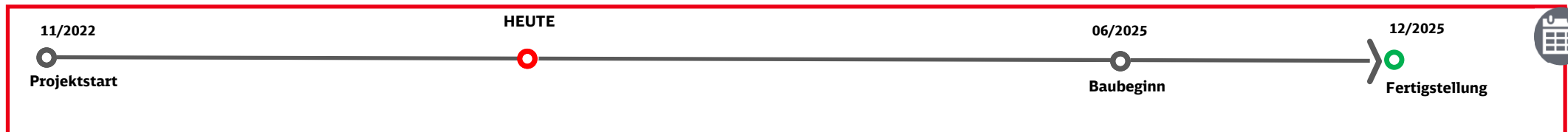
Projekinhalt

- Generalsanierung der Strecke HH – B in 6-monatiger Sperrzeit:
- Rückbau feste Fahrbahn Wittenberge –Dergenthin; vollständige Erneuerung LST; Erneuerung Weichen, Gleise u Oberleitungen; neue Überleitverbindungen u. Durchlässe; zukunftsfähige Stellwerkstechnik (inkl. ETCS Level 2 mit Signalen)



Bisher erreicht

- Abschluss erste Kommunikationskaskade (Gemeinden, Landkreise, Länder, Eigentümer, EVUs)
- Durchführung Kundendialog am 21.08.2023 zur Abstimmung der Verkehrs – und Umleitungskonzepte
- Durchführung digitaler Lieferantentag mit Baubranche



Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen

Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs wie heute



Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter



Foto: Patrick Pöndl

Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft

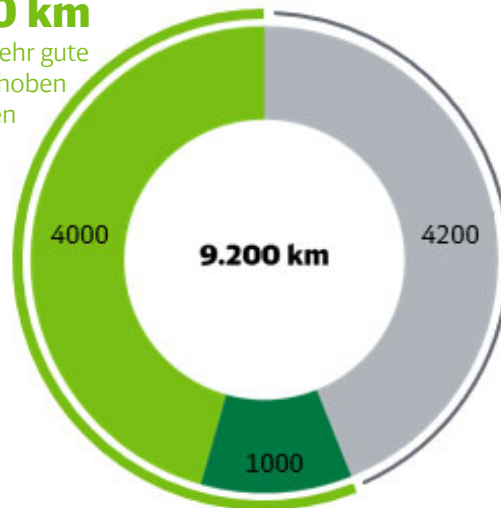


Generalsanierung von über 4.000 km vorgesehen, um bis einschl. 2030 aus dem hochbelasteten Netz das neue Hochleistungsnetz zu schaffen



Hochleistungsnetz in 2030 [in Strecken-Km]

Durch neue Bewirtschaftungsstrategie können **ca. 5.000 km** auf gute bis sehr gute Qualität gehoben werden



■ Generalsanierung
■ Zustandsnote ≤ 2
■ Instandhaltung

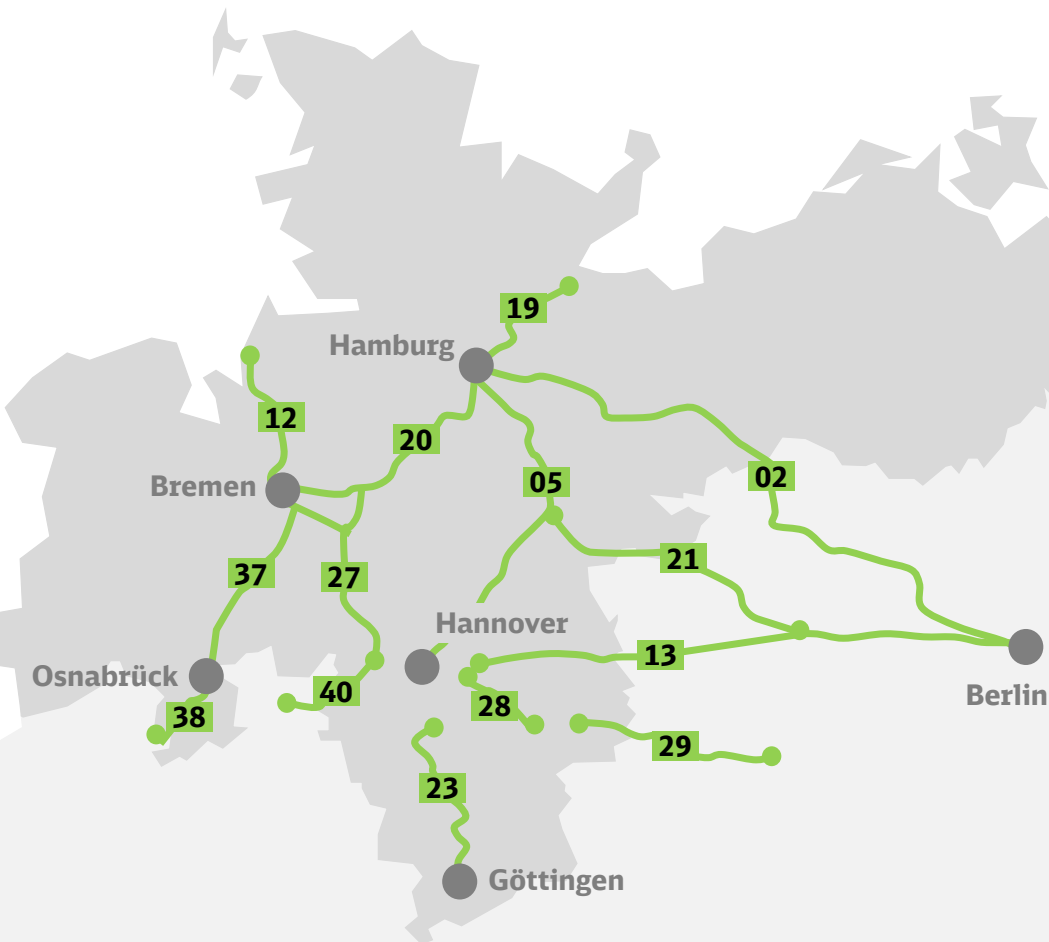
Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Generalsanierungs-Korridore in Norddeutschland



Abschnitt	Halbjahr Sanierung	Nr.
Hamburg–Berlin	06.06. - 13.12.2025	02
Hamburg–Hannover*	06.02. - 10.07.2026	05
Lehrte–Berlin**	05.02. - 10.12.2027	13
Bremerhaven–Bremen	09.07. - 10.12.2027	12
Lübeck–Hamburg	09.07. - 10.12.2027	19
Bremen–Hamburg	04.02. - 07.07.2028	20
Uelzen–Stendal	07.07. - 08.12.2028	21
Nordstemmen–Göttingen	07.07. - 08.12.2028	23
Lehrte–Groß-Gleidingen	02.02. - 06.07.2029	28
Hamburg–Hannover*	02.02. - 06.07.2029	05
Bremen/Rotenburg–Wunstorf	06.07. - 07.12.2029	27
Weddel–Magdeburg	08.02. - 12.07.2030	29
Bremen–Osnabrück	08.02. - 12.07.2030	37
Osnabrück–Münster	08.02. - 12.07.2030	38
Wunstorf–Minden	12.07. - 13.12.2030	40

*Zeitraum der Generalsanierung derzeit noch in Diskussion

**Maßnahme wird nach heutigem Kenntnisstand auch das 2. Halbjahr umfassen

Die Realisierung des Hochleistungsnetzes wird wesentliche Veränderungen in der Herangehensweise bringen

Bisheriges Vorgehen

Generalsanierung



Bauen

viele kurze Baustellen



Eine lange Baustelle



Betrieb

eingleisiger Betrieb



Kein Betrieb: Vollsperrung



Gewerke

Fokus auf ein Gewerk



Alle Gewerke parallel



Erneuerung

1:1 Austausch



**Optimierte Fahrmöglichkeiten
Verbesserte Streckenausrüstung**



**Fahrplan
und Betrieb**

oft instabil







**Stabil auf der Schiene und
hochwertiger Ersatzverkehr auf der
Straße**

Durch eine Generalsanierung im Jahr 2025 wird die Strecke Hamburg - Berlin zum Hochleistungskorridor

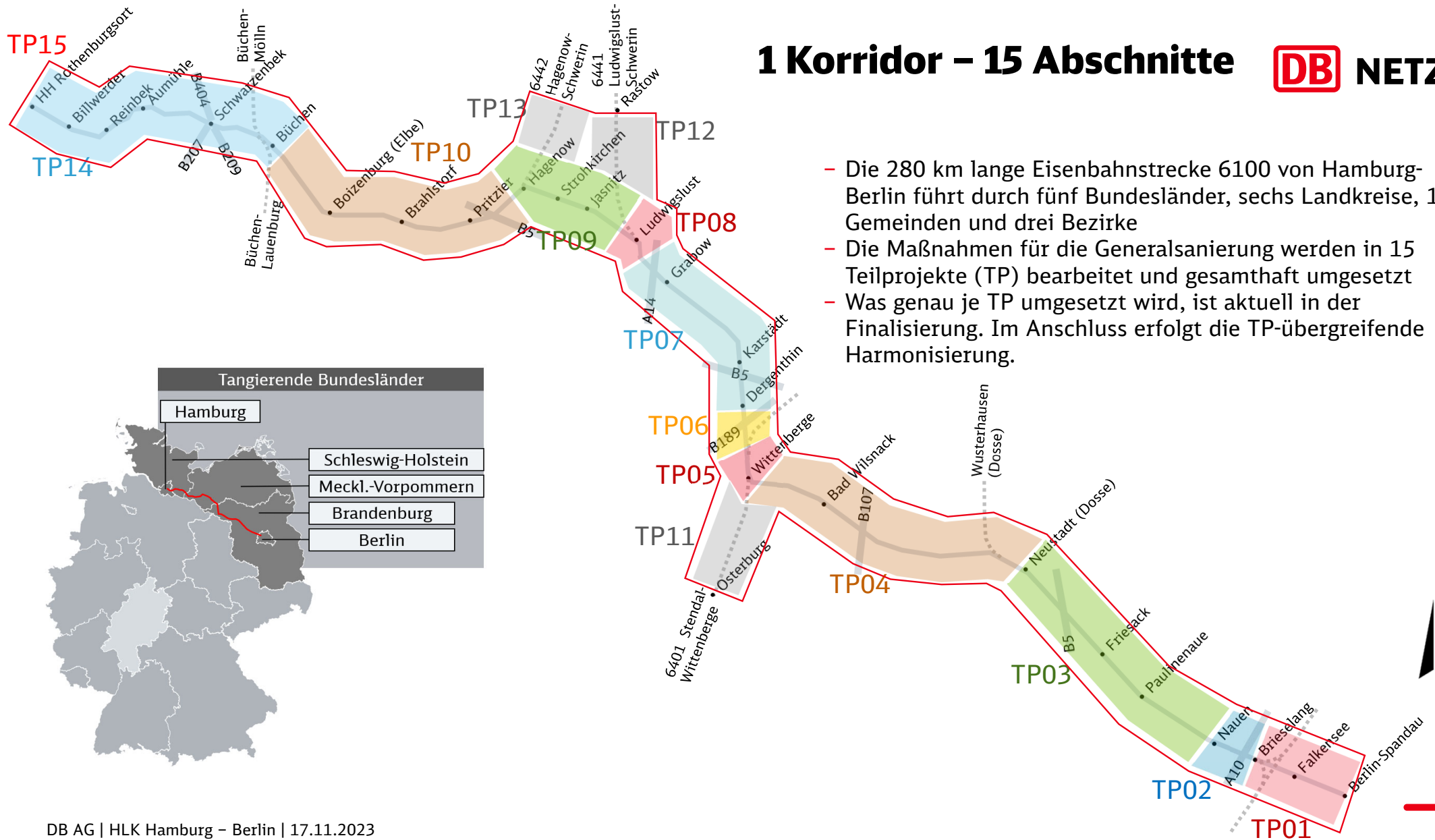


Korridor Hamburg-Berlin

-  Streckenlänge: 281km
-  Betriebsleistung: 14 Mio. Trassenkilometer (2021)
-  Geschwindigkeitsprofil: 160 – 230km/h
-  Auslastungsniveau: abschnittsweise bis 120%

1 Korridor – 15 Abschnitte

- Die 280 km lange Eisenbahnstrecke 6100 von Hamburg-Berlin führt durch fünf Bundesländer, sechs Landkreise, 19 Gemeinden und drei Bezirke
- Die Maßnahmen für die Generalsanierung werden in 15 Teilprojekte (TP) bearbeitet und gesamthaft umgesetzt
- Was genau je TP umgesetzt wird, ist aktuell in der Finalisierung. Im Anschluss erfolgt die TP-übergreifende Harmonisierung.



Während der Vollsperrung Hamburg – Berlin wird eine Vielzahl der Gewerke übergreifend generalsaniert

Vollsperrung Hamburg-Berlin von 06.06.2025 bis 13.12.2025

Erforderliche Erneuerung und Neubau von...



30% der Gleiskilometer



> 50% der Weichen



> 90% der Stelleinheiten aller Leit- und Sicherungstechnik



Ergänzung zahlreicher **Überleitstellen** gemäß EBWU



Maßnahmen an den **Stationen**

... sodass die Anlagen auf dem Korridor dem angestrebten Zustand des Hochleistungsnetzes entsprechen

Die Generalsanierung erfolgt überwiegend in einer Vollsperrung und berücksichtigt auch die Zulaufstrecken



Verkehrlicher Korridor Hmb Rothenburgsort – Hagenow Land

- durchgehende Vollsperrung (06.06.-13.12.2025)

Verkehrlicher Korridor Hagenow Land – Ludwigslust

- durchgehende Vollsperrung (06.06.-13.12.2025)

Verkehrlicher Korridor Ludwigslust – Wittenberge

- durchgehende Vollsperrung (06.06.-13.12.2025)

Verkehrlicher Korridor Wittenberge – Nauen

- durchgehende Vollsperrung (06.06.-13.12.2025)

Verkehrlicher Korridor Nauen – Berlin-Spandau

- Regelbetrieb: 06.06.-24.07.2025 (keine Sperrung)
- durchgehende Vollsperrung: 25.07.-08.09.2025
- eingleisig Nauen-Brieselang +Vollsperrung Brieselang-Spandau: 08.09.-24.10.2025
- durchgehende Vollsperrung 24.10.-13.12.2025

Abweichung zur Vollsperrung vereinbart!
Bauablauf und Ergebnisse aus bisherigen Kunden-
abstimmungen haben dies ermöglicht!





Bei der Generalsanierung werden geplante und neue Projekte gebündelt, um Robustheit im Netz zu erreichen

16.08.-14.12.2024

17-Wochen-Sperrung 2024

06.06.2025 bis 13.12.2025

Generalsanierung 2025

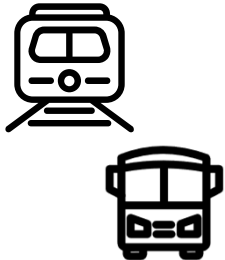
Zuverlässigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Teilrückbau der Festen Fahrbahn - Bestandserhaltende Maßnahmen am Oberbau 	<ul style="list-style-type: none"> - Vollständiger Rückbau der Festen Fahrbahn Wittenberge – Dergenthin - Vollständige Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik
Leistungsfähigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - 2-Gleisigkeit Hagenow Land 	<ul style="list-style-type: none"> - 740m-Gleise Neustadt/Dosse - Neue Überleitverbindungen - Zukunftsfähige Stellwerkstechnik (inkl. ETCS Level 2 mit Signalen)
Planbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Ca. 100 Weichenerneuerungen - 17 km Gleiserneuerungen - 5 Durchlässe 	<ul style="list-style-type: none"> - Ca. 400 Weichenerneuerungen - 145 km Gleiserneuerungen - 8 Durchlässe - Erneuerung 90 km Oberleitungen
Kundenerlebnis 	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilerer Fahrplan in der Relation Hamburg - Rostock 	<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung Knoten Wittenberge - Barrierefreiheit an allen Stationen - Zukünftige verkehrliche Einschränkungen auf Mindestmaß reduziert

Aufgrund der zeitlichen Vorläufe werden nur Maßnahmen umgesetzt, die kein Planrecht benötigen oder für welche bereits Planrecht besteht.

Die Verkehrskonzepte sind derzeit für alle drei Verkehrsarten in Arbeit



- Der **Fernverkehr** wird im Wesentlichen über Uelzen-Stendal umgeleitet (ggf. einzelne Züge über Hannover-Lehrte)
- Es kommt durchschnittlich zu einer **Fahrzeitverlängerung von bis zu 60 Min.**

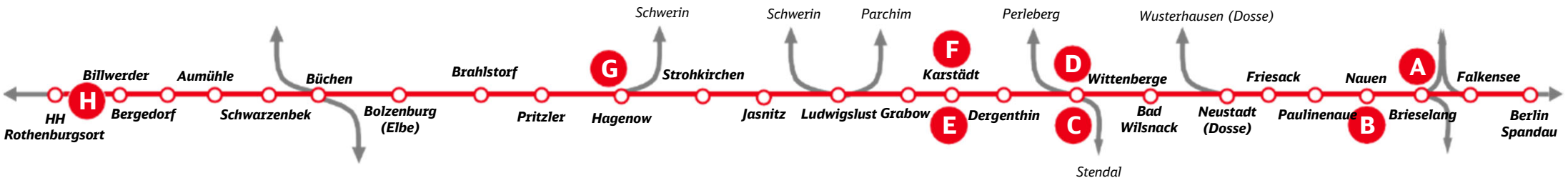


- Der **SPNV** entfällt auf der gesperrten Strecke
- Das Ersatzangebot wird durch die Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den Aufgabenträgern erstellt.
 - Tlw Feederverkehre mit SEV auf RE/RB Linien nach Hamburg bzw nach Berlin
 - Ca 300 Busse notwendig, Ausschreibung dieser Leistungen in Vorbereitung



- Der **Güterverkehr** wird vornehmlich über Uelzen-Stendal und über Hannover-Lehrte umgeleitet
- Die **Bedienung der Gleisanschließer** erfolgt mit Dieselfahrzeugen

Die DB Netz AG kontaktiert alle Gleisanschließer, um gemeinsam ein Belieferungskonzept zu entwickeln



Wie sieht das Konzept zur Belieferung der Anschließer aus?

A		Brieselang	Alternativumschlag im RLC Wustermark
B		Nauen	Alternativumschlag im GVZ Wustermark
C		Wittenberge (Hafen/EGP)	Fahrt durchs Baugleis oder temporärer Zugleitbetrieb ab Osterburg mit Dieselshuttle
D		Wittenberge (FZI)	Umleitung über Berlin-Nordost – Löwenberg – Neuruppin – Perleberg mit Dieselshuttle
E		Karstädt (BMI)	Alternativumschlag im Hafen Wittenberge mit Dieselshuttle
F		Karstädt (Ceravis)	Alternativumschlag in Bützow
G		Hagenow Land (TME)	Zwischenpuffern
H		Billwerder/Rothenburgsort	Umschlagsterminal

- Gespräche mit allen Gleisanschließern, um eine Anbindung auch während der Generalsanierung zu ermöglichen
- wegen Bautätigkeit sind Zeitfenster und Frequenz der möglichen Bedienung eingeschränkt



Verkehrskonzepte

- Fortführung der Dialogformate
- Finalisierung der Verkehrskonzepte
 - Auf der Schiene, inkl. notwendiger Dieseltraktionen auf nicht elektrifizierten Strecken
 - Schienenersatzverkehr, inkl. Abstimmung mit Straßenbaulastträgern



Projektplanung

- Detaillierung des Maßnahmenumfangs und Bauablauf
- Logistikflächen auswählen und einrichten

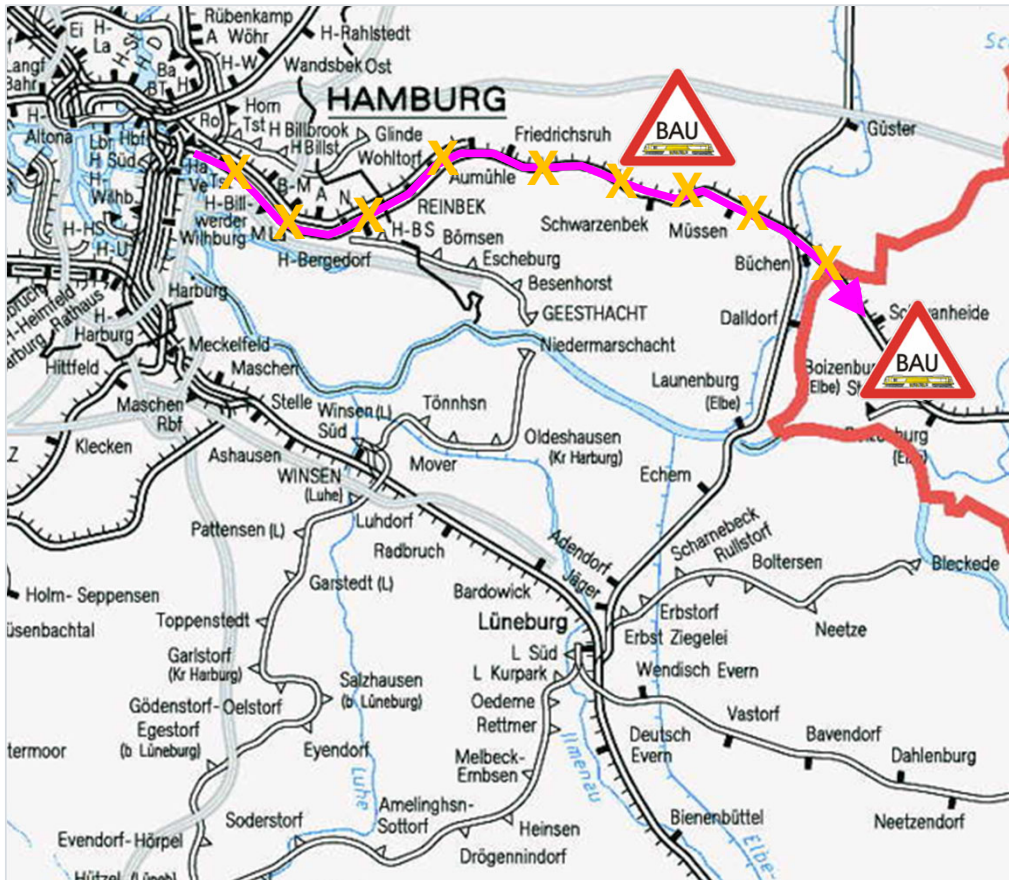


Vergaben

- Vergabe der Bau- und SEV-Leistungen anstoßen

HLK Hamburg - Berlin

Region Nord – betriebliche Auswirkungen im Netzfahrplan in 2024 und 2025



Strecke	Fpl 24 Bauzeitraum: 16.08.-14.12.	Fpl 25 Bauzeitraum 6.06.-13.12.
Hmb Hbf - Büchen (-Ost) Totalsperrung	Siehe gesonderte Aufstellung	kein schienengebundener Verkehr
Hmb Hbf - Lübeck	1 Zugpaar des SPFV in Umleitung Richtung Rostock	Keine zusätzlichen SPV-Angebote wegen umfangreicher Bautätigkeiten für unter anderem S4 Ost
Hmb Hbf - Uelzen - (-Stendal)	2-4 Tr/Std. für Umleitung Schienenpersonenfernverkehr von/nach Berlin	2Tr/Std. für Umleitung Schienenpersonenfernverkehr von/nach Berlin
	Ausfall RE 20 zw. Uelzen und Salzwedel RB 47 nur im 2Std. Takt zw. Bad Bodenteich - Uelzen	
Lüneburg - Lübeck	keine Einschränkung	Schienersatzverkehr a) 16.08. - 31.08. Büchen - Mölln b) 01.09. - 13.12. Lauenburg - Mölln
Allgemein	kein temporär überlasteter Schienenweg (TÜLS)	TÜLS auf U-Strecken - Uelzen - Lüneburg - Salzwedel - Stendal - Braunschweig - Weddel - Wunstorf - Nienburg
	keine Kapazitäts-Obergrenzen	Kapazitäts-Obergrenzen (Vmix) aus Qualitätsgründen

Für den Abschnitt Hamburg – Büchen bestehen für 2024 drei grundsätzliche Regelungszeiträume für den Schienenpersonenverkehr



Zeitraum 1 - 17.08.-29.09.24:

- **Grundsätzlich kein Schienenpersonenfernverkehr; Schienenpersonennahverkehr wendet in Büchen, östlich Büchen Schienenersatzverkehr**
 - vom **16.08.2024, 22:00 Uhr bis 01.09.2024, 22:00 Uhr** gibt es eine **durchgehende Totalsperrung** zwischen Hmb-Bergedorf und Büchen, in der kein durchgehender Verkehr von/nach Büchen angeboten werden kann
 - im Zeitraum **01.09.-29.09.24** nur **nächtliche Totalsperrungen** und durchgehende Eingleisigkeiten in verschiedenen Abschnitten, hier sind Ausfälle im SPNV geplant

Zeitraum 2 - 30.9.-22.11.24

- **Grundsätzlich Linie 26 bis Rostock ohne Halt Hamburg Hbf, Schienenpersonennahverkehr keine Einschränkung**
 - im Zeitraum **30.09.-02.10.24** und **06.-30.10.24** nur **nächtliche Totalsperrungen** und durchgehende Eingleisigkeiten in verschiedenen Abschnitten, hier sind Ausfälle im SPNV geplant
 - Zeitraum **02.-06.10.2024 in Prüfung** -> die geplante **Totalsperrung Schwarzenbek wird zeitlich verlegt** aufgrund Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit in Schwerin!
 - vom **30.10.-03.11.2024** gibt es eine **durchgehende Totalsperrung** zwischen Büchen – Schwarzenbek
 - im Zeitraum **03.11.-22.11.2024** gibt es **nächtliche Totalsperrungen** und durchgehende Eingleisigkeiten in verschiedenen Abschnitten, hier sind Ausfälle im SPNV geplant

Zeitraum 3 - 23.11. - 14.12.24:

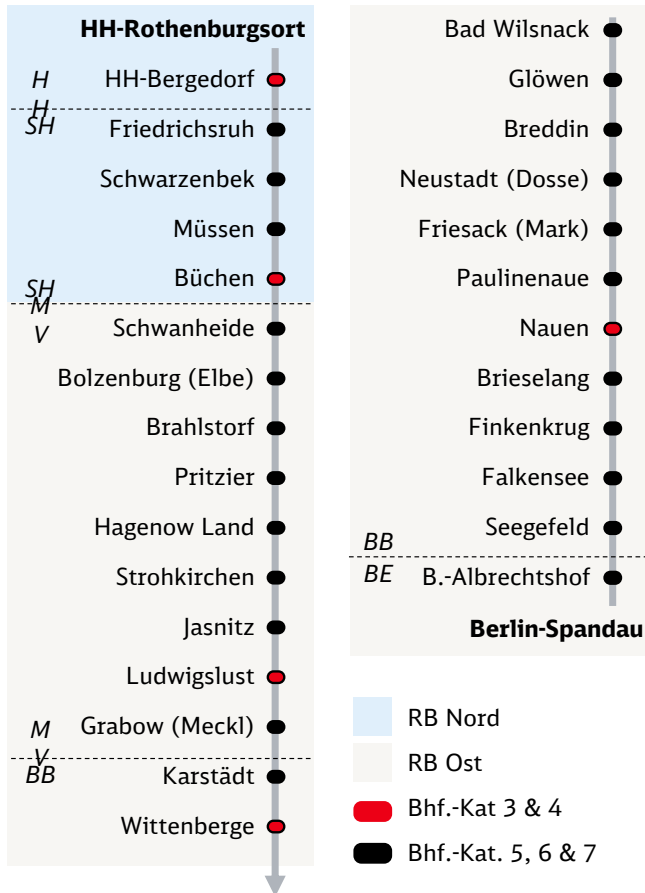
- **Grundsätzlich Linie 26 bis Rostock ohne Halt Hamburg Hbf, Schienenpersonennahverkehr nur Grundtakt RE 1 mit geänderten Zeiten bis Rostock**
 - im Zeitraum **23.11.-12.12.2024** gibt es **nächtliche Totalsperrungen** und durchgehende Eingleisigkeiten in verschiedenen Abschnitten, hier sind Ausfälle im SPNV geplant
 - Zusätzlich vom **08.11.2024, 22:00 Uhr -15.11.2024, 06:00 Uhr** gibt es noch eine **durchgehende TSP** zwischen Billwerder – Allermöhe
 - Zusätzlich vom **27.11.2024, 22:00 Uhr -04.12.2024, 22:00 Uhr** gibt es noch eine **durchgehende TSP** zwischen **Anckelmannsplatz – Hmb-Roth (Umleitungskonzept SPNV möglich)**



NETZE

Backup

Maßnahmen an 28 Stationen vorgesehen



Spezifische Maßnahmen für einzelne Stationen

- **Bahnsteigverlängerungen** inkl. Erweiterung Wetterschutz, Beleuchtung, Wege- u. Blindenleitsystem u.a. in HH-Bergedorf, Büchen, Wittenberge
- **Neubau** Außenbahnsteig inkl. barrierefreie Erschließung in Büchen
- **Rückbau** Reisendenüberwege u. Mittelbahnsteig inkl. Ausstattung in Büchen sowie Friedrichsruh

Generelle Maßnahmen an allen Stationen

- **Bahnsteigausstattung:** Beleuchtungs-, Beschallungsanlagen, WLAN, Beschilderung, Zug-Info-Monitor, dynamische Schriftanzeiger
- **Herstellung der weitreichenden Barrierefreiheit** an 14 Stationen
- **Station Design:** Farbkonzepte/ Gestaltung Personenunterführungen/ Empfangsgebäude, Verbesserung Fahrradinfrastruktur & Wegeleitung
- **Weitere Maßnahmen:** Erneuerung Bahnsteigkanten, Treppen- u. Dachsanierungen, Aufzüge, Elektronische Lautsprecher

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

„Flughafen Hamburg: Wirtschaftliche Situation und Lärmsituation“

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Gladiator (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO einstimmig in seiner Sitzung am 17. November 2023. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter machten anhand einer Präsentation, die dem Protokoll Nummer 22/13 des Ausschusses beiliegt, Ausführungen zur wirtschaftlichen Lage, zur Sicherheit, zum Fluglärm und zur Klimastrategie des Hamburg Airport, Net-Zero 2035.

Die Hamburger CDU-Abgeordneten baten sodann um nähere Erläuterungen zu der Aussage, dass die Zahl der Verspätungen in 2022 trotz eines geringeren Flugaufkommens als in 2019 zugenommen habe, sowie um einen Bericht zur Situation im aktuellen Jahr und den Planungen für 2024, um diese Problematik in den Griff zu bekommen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass eine sehr schlechte Leistung bei der Sicherheitskontrolle in 2023 zu vielen Verspätungen am Morgen und daraus folgend auch zu Verzögerungen am Abend geführt habe. Weitere Belastungen seien im Juni durch das Manöver Air Defender und in den weiteren Sommermonaten durch relativ viele Tage mit starken Unwettern in Zentraleuropa entstanden. Durch den engen Austausch des Flughafens Hamburg mit den Airlines und ein engmaschiges Monitoring seien bereits Verbesserungen festzustellen. Auch im Dialog mit der Politik in Hamburg werde deutlich, dass der Flughafen Hamburg dieses Thema konsequent weiterverfolge. Zur weiteren Frage der Hamburger CDU-Abgeordneten nach dem Gesamtschaden durch die im November 2023 erfolgte Geiselnahme am Flughafen Hamburg erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass dieser noch nicht beziffert werden könne.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN wünschten detailliertere Auskünfte zur Wirtschaftlichkeit, beispielsweise hinsichtlich einzelner Destinationen oder den jeweiligen Anteilen von Geschäfts- und Urlaubsreisen. Außer-

dem fragten sie nach der Definition der CO₂-Neutralität innerhalb der Präsentation und dem Anteil an Kompensationen in dem Zusammenhang.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten daraufhin, dass sich der Mix der Passagiere verändert habe, beispielsweise durch einen Rückgang bei den Geschäftsreisenden, deren Anteil gegenüber circa 33 Prozent vor der Pandemie nun bei annähernd 22 Prozent liege. Im klassischen Urlaubsverkehr seien die Vor-Corona-Zahlen bereits annähernd erreicht worden. Beim Inlandverkehr werde annähernd die Hälfte der Vor-Corona-Werte erreicht. Verbindungen nach Rumänien und den anderen Balkanstaaten sowie nach Georgien hätten durch die in Deutschland Arbeitenden zugenommen. Die erwähnte CO₂-Neutralität beziehe sich auf die Flughafen Hamburg GmbH. Damit Ausgleich durch Zertifikate bis 2035 nicht mehr erforderlich seien, finde ein jährliches Monitoring statt. Man könne zudem zunehmend beobachten, dass sich der Einsatz des Flughafens Hamburg, um das Bewusstsein für die CO₂-Neutralität in allen Abteilungen des Unternehmens zu schaffen, auswirke.

Da die Zahl der Passagierinnen und Passagiere und die Lärmemissionen um denselben Prozentsatz zurückgegangen seien, fragten die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, welchen Effekt die erwähnten technischen Errungenschaften gehabt hätten. Da bei einem Bezug der Klimaneutralität auf den Flughafen als Unternehmen nichts über die Flugbewegungen gesagt werde, wollten sie wissen, ob auch manche Fluggesellschaften Klimaneutralität anstrebten und wie sich die Gespräche hierzu gestalteten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter merkten an, dass sich die genannten Zahlen zu den Lärmemissionen auf die sechs verkehrsreichsten Monate bezögen. Insgesamt würden die Werte etwas niedriger und durch größere Maschinen sowie eine höhere Auslastung auch eine Verschiebung in der Zusammensetzung zu erkennen sein, da die Airlines sich um Effizienzsteigerung bemühten. Für das Ziel der Branche, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, müssten noch die Antriebsarten technisch optimiert und die Entwicklung von synthetischem Kerosin vorangetrieben werden, von dem aktuell noch nicht die erforderlichen Mengen zur Verfügung stünden. Hier hoffe der Flughafen Hamburg auf eine Verbesserung der Rahmenbedingungen durch die Politik. Insgesamt, so hielten sie fest, sei die Branche dabei sehr weit. In Hamburg forsche Airbus stark am Wasserstoffantrieb und der Flughafen sei hinsichtlich der erforderlichen praktischen Bedingungen involviert. Sie betonten, dass der Branche das Thema sehr wichtig sei.

Als die Hamburger SPD-Abgeordneten die oft kritisierte Situation der Sicherheitskontrolle, insbesondere im Mai 2023, ansprachen und nach Plänen auf Bundesebene zu Verbesserungsmöglichkeiten fragten, bekräftigten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass der Flughafen konstant an einer Verbesserung bei der Sicherheitskontrolle arbeite. Personalausbildung und -gewinnung hätten dort eine hohe Priorität. Dass bis Ostern 2024 weitere CT-Scanner eingesetzt würden, verspreche eine Beschleunigung. Seitens des Flughafens werde auch beim Bund auf eine Umstellung aller Geräte auf diese Technik gedrängt. Gegenüber der untragbaren Situation im zurückliegenden Sommer müsse 2024 eine deutliche Verbesserung erreicht werden. Auch die Behörde für Wirtschaft und Innovation nutze ihre Verbindung zum Bund intensiv, um auf Verbesserungen hinzuwirken.

Weil der Hamburg Airport aufgrund der geringen Servicequalität in einer Auswertung zur Beliebtheit von Flughäfen nur einen nachrangigen Platz belege, wollte der Hamburger AfD-Abgeordnete wissen, welche Überlegungen die Senatsvertreterinnen und -vertreter zum Ausgleich dieses Mankos hätten. Darüber hinaus interessierte ihn, welche wirtschaftlichen Auswirkungen ein mögliches Kurzstreckenflugverbot für den Flughafen haben würde.

Nach Kenntnis der Senatsvertreterinnen und -vertreter stelle die Servicequalität ein sehr wichtiges Thema für den Flughafen dar und stehe im Fokus des in der Corona-Zeit geschaffenen Bereichs Passenger Management. Beschwerden würden sehr schnell beantwortet; Drehtüren, Rolltreppen und Aufzüge erneuert und die Reinigung verbessert, bei der wegen Personalmangels der Dienstleister Unzufriedenheiten entstanden seien. Hinsichtlich eines Kurzstreckenverbots führten sie aus, dass die Kurzstrecken bei einem guten Verbindungsangebot am Boden an Bedeutung verlören.

Wenn Verbindungen für Airlines nicht profitabel seien, reguliere sich die Situation von selbst. Derzeit richteten sich viele kürzere Flüge auf die Drehkreuze und seien für die Anbindung und die wirtschaftliche Lage des Hamburger Flughafens sehr wichtig.

Auf entsprechende Frage der Hamburger CDU-Abgeordneten erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass der Flughafen in den kommenden Jahren mit einem Wachstum von 3 bis 5 Prozent rechne. Im kommenden Jahr werde er die Gespräche mit den Airlines zu den ab dem 31. März 2025 anfallenden Entgelten aufnehmen, wobei Tarif- und Kostensteigerungen berücksichtigt werden müssten. Positiv werteten sie, dass der Flughafen mit einer Vielfalt der Airlines relativ breit aufgestellt sei. Auch in diesem Jahr seien weitere Fluggesellschaften und Destinationen hinzugekommen.

Die Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE hielt es für nicht ausgeschlossen, dass 2023 hinsichtlich der Verspätungen wieder ein Rekordjahr werde, und fragte daher, was gegen die Verspätungen getan werde. Zu dem erwarteten Wachstum bat sie zu präzisieren, worauf sich die genannte Zahl beziehe. Da das Fliegen auch einen Teil der Mobilität darstelle, erkundigte sie sich zudem vor dem Ziel der Klimaneutralität, ob daran gedacht werde, den Flughafen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zuzuordnen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, der Flughafen bemühe sich ständig um eine Verminderung der Verspätungen. Wenn man zum Jahresende 2023 auf 800 komme, liege dies deutlich unter dem Vorjahreswert. Die genannte Zahl zum Wachstum beziehe sich auf die Passagierzahlen. Die Zahl der Flugbewegungen steige langsamer, weil Maschinen und Auslastung größer werden. Zur Ressortzuständigkeit wiesen sie darauf hin, dass Flughafen und Hafen als wichtige Elemente der wirtschaftlichen Existenzgrundlagen der Behörde für Wirtschaft und Innovation zugeordnet seien und ein gutes Miteinander mit der BVM bestehe.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE hielt dieses Argument für nicht hinreichend, weil auch die anderen Verkehre für die Hamburger Wirtschaft große Bedeutung hätten. Da im Zusammenhang mit der Fußball Weltmeisterschaft 2024 Zeiten angekündigt worden seien, die mit dem Nachtflugverbot in Hamburg nicht im Einklang stünden, interessierte sie, wie viele Flüge erwartet würden und ob eine entsprechende Ausnahmeregelung diskutiert worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass die Belastung wegen der noch bevorstehenden Auslosungen noch nicht bekannt sei. Im Einvernehmen mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft werde eine Lösung gefunden werden.

Auf entsprechende Fragen des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten betonten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass beim Flughafen kein Investitionsstau bestehe, weil auch während der Corona-Pandemie die notwendigen Ersatzinvestitionen stattgefunden hätten und aufgeschobene Anpassungen derzeit nachgeholt würden. Mögliche Veränderungen durch die für 2029 avisierte Fehmarnbeltquerung seien derzeit schwer abzuschätzen. Die Servicequalität im Bereich Gepäck werde regelmäßig gemessen, die Beanstandungen seien 2023 im Rahmen geblieben.

Die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten fragten nach einem von ihnen einsehbaren Monitoring zum Fluglärm. Sie begrüßten, dass der Einsatz der Wasserstofftechnologie auch in diesem Bereich an Fahrt aufnehme. Sie fragten, ob an den Bau von Pipelines gedacht werde, ob weitere Ladestationen für E-Taxis geschaffen würden und ob das Cluster Hamburg Aviation auch für die Akteure auf schleswig-holsteinischem Gebiet erweitert werden könnte.

Zur Beantwortung entsprechender Fragen der schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten verwiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter zum Fluglärmmonitoring auf das öffentlich im Internet verfügbare Informationsportal TraVis. Zu Wasserstoffversorgung und -einsatz seien noch viele praktische und genehmigungsrechtliche Fragen in den kommenden Jahren zu beantworten. Im Interesse einer größeren Zahl an E-Taxis arbeiteten sie generell mit der BVM zusammen. Das Cluster Hamburg Aviation sei für alle norddeutschen Akteure offen.

Die beiden Ausschüsse dankten abschließend dem langjährigen, zum Jahresende seinen Ruhestand antretenden Chef des Flughafens Hamburg, Herrn Michael Eggenchwiler für seinen Einsatz. Er habe die wirtschaftliche Entwicklung sehr beeinflusst.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Dennis Gladiator (i.V.), Berichterstattung

Bericht

des Ausschusses für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein

über die Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung
der Hamburgischen Bürgerschaft (GO) zum Thema

**„Auswirkungen der Bauarbeiten an der Bahnstrecke Hamburg – Berlin 2024
bzw. 2025 auf den Fern- bzw. Nahverkehr in Hamburg und Schleswig-Holstein“**

Vorsitz: **Lars Pochnicht**

Schriftführung: **Dennis Gladiator (i.V.)**

I. Vorbemerkung

Der Ausschuss beschloss die oben genannte Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der hamburgischen Bürgerschaft (GO) einstimmig in seiner Sitzung am 17. November 2023. Er führte sie in derselben Sitzung abschließend durch. Er beschloss einstimmig gemäß § 58 Absatz 2 GO, die Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, Frau Ute Plambeck, sowie Herrn Michael Körber, Leiter für Betrieb, Fahrplan, Vertrieb, Kapazitätsmanagement bei der Deutsche Bahn Netz AG, anzuhören.

Zeitgleich, am selben Ort und zu derselben Thematik tagte der Ausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags für die Zusammenarbeit der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten die Bedeutung des Infrastrukturerhalts im Bereich Schiene für die Erreichbarkeit der Städte. Die durch die vorgesehenen Vollsperrungen entstehenden Belastungen für die Kundinnen und Kunden sollten durch ein gutes Schienenersatzverkehrsangebot so weit wie möglich aufgefangen werden. Dialogprozesse zwischen den Ländern und der Bahn seien bereits im Gange und in der zurückliegenden Verkehrsministerkonferenz ein Beschluss zur Finanzierung gefasst worden. Eine wichtige Rolle spiele auch die Koordination mit größeren Straßenbaustellen, damit sich nicht auf beiden Wegen Engpässe ergäben.

Frau Plambeck berichtete anhand einer Präsentation, die dem Protokoll Nummer 22/13 des Ausschusses beiliegt, über die bevorstehenden Sanierungen auf der Strecke Hamburg – Berlin. Herr Körber ergänzte, dass die Umleitung des Fernverkehrs über Uelzen und Stendal, bisweilen auch über die Strecke Celle – Lehrte zu einer Fahrzeitverlängerung von ungefähr einer Stunde führen werde. Da für den Schienenersatz des Personennahverkehrs circa 300 Busse benötigt würden, fänden derzeit Gespräche mit den Trägern statt. Auch der Güterverkehr werde über Uelzen – Stendal und Hannover – Lehrte umgeleitet. Aktuell sprächen sie mit allen Anschließern über die vorgesehenen Arbeiten. Die Dialogformate würden fortgesetzt, Maßnahmenumfang und Bauablauf detailliert und die Vergaben hinsichtlich der Bauleistungen und der Schienenersatzverkehrsleistungen angestoßen. Er fügte hinzu, dass 2024 über

die Strecke Lübeck – Rostock ein zusätzlicher Zug täglich angeboten werde, was in 2025 wegen der Maßnahmen für die S4 Ost nicht fortgesetzt werden könne. Die Strecke Lüneburg – Lübeck werde 2025 wegen der Stellwerkserneuerung in Büchen eingeschränkt und anteilig im Schienenersatzverkehr (SEV) betrieben werden müssen. Trotz aller Einschränkungen werde es für die drei vorgesehenen Zeitscheiben einen Netzfahrplan geben.

Auf die Frage des schleswig-holsteinischen FDP-Abgeordneten zur Realisierung der S4 Ost gab Frau Plambeck an, dass der erste Bauabschnitt bis Ahrensburg 2027 und der zweite 2029 fertig gestellt sein solle.

Der AfD-Abgeordnete fragte, inwieweit die mangelhafte Pünktlichkeit durch die beabsichtigten Maßnahmen der Deutschen Bahn verbessert würde, zumal sie die bislang angeführten Verspätungsursachen wie beispielsweise Personalmangel nicht berührten. Darüber hinaus interessierte ihn, inwiefern durch die genannten Maßnahmen auch Verbesserungen des streckenweise sehr schlechten Internet-Empfangs in den Zügen und eine Kapazitätserweiterung angestrebt würden, da der Deutschlandtakt zu bestimmten Reisezeiten noch keine zufriedenstellende Situation erbracht habe. Aufgreifend, dass gemäß der Präsentation nur Maßnahmen durchgeführt würden, die kein Planungsrecht benötigten, wollte er wissen, für welche als notwendig angesehenen Maßnahmen Planrecht eingeholt werden müsste.

Frau Plambeck führte zum Internet aus, dass hierfür grundsätzlich die Provider entlang der Strecke verantwortlich seien und mit diesen nun aufgrund der anhaltenden Kritik intensive Gespräche über die weitere Ausrüstung stattfänden. Da das Problem teilweise auf der sehr guten Abschirmung der Fahrzeuge beruhe, probiere die Deutsche Bahn zudem aus, durch Laserungen die Durchlässigkeit der Scheiben zur Empfangsverbesserung zu erhöhen. Bezüglich der angesprochenen Kapazitätserweiterung wies sie darauf hin, dass sie aufgrund der hohen Nachfrage auf der Strecke seit rund drei Jahren einen Halbstundentakt realisiert hätten und eine weitere Verdichtung nicht geplant sei. Da es sich bei dem Konzept des Hochleistungskorridors um ein Sanierungs- und nicht um ein Ausbaukonzept handele, schliesse es keine grundlegenden Kapazitätserweiterungen ein. Das Konzept der Grundsanierung auf den Hochleistungskorridoren ziele auf eine Resilienz hinsichtlich des Anlagenzustandes, Signal- und Weichenstörungen sollten auf ein Minimalmaß reduziert und eine bessere Betriebsqualität realisiert werden. So wäre ein Effekt auf die Pünktlichkeit über die Anlagenoptimierung zu erwarten, nicht aber eine Lösung des Kapazitätsproblems.

Auf die Frage des AfD-Abgeordneten, ob der Takt auf der Ersatzstrecke während der Maßnahme gehalten werde, antwortete Herr Körber, dass tendenziell zwei bis vier Trassen über die Umleitungsstrecke für den Fernverkehr angeboten würden. Doch da voraussichtlich bestimmte Verstärkerlagen nicht trassiert werden könnten, wäre der Status quo schwer zu halten.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN begrüßten den Abbau des Sanierungsstaus. Da ihnen die angegebene Baufreiheit für fünf Jahre angesichts einer halbjährigen Sperrung als keine lange Zeit erscheine, fragten sie, was nach den fünf Jahren angedacht sei. Dies war auch für die Hamburger Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE von Interesse. Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN baten des Weiteren darum, dass ein grobes Konzept für den Ersatzverkehr vorgestellt und darüber beraten werde, sobald es vorliege. Sie interessierte, wie hoch die Kosten seien, wer sie trage und ob die Finanzierung in vollem Umfang gesichert sei. Außerdem fragten sie, ob zeitliche Risiken, beispielsweise wegen Materiallieferzeiten, absehbar seien. Sie baten um nähere Ausführungen zu Lösungen für den Güterverkehr und zu den erwähnten umfassenden Kommunikationsmaßnahmen, über die sie keine Kenntnis erhalten hätten. Sie legten Wert darauf, dass solche Beteiligungsmaßnahmen so früh wie möglich durchgeführt würden, damit auf Ortskenntnis beruhende sinnvolle Änderungsvorschläge integriert werden könnten.

Frau Plambeck erklärte zur Finanzierungssicherheit, dass diese von der bundespolitischen Entscheidung zum Umgang mit dem aktuellen Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds abhängen. Zu möglichen zeitlichen Risiken wies sie auf die Vielzahl parallellaufender Baumaßnahmen innerhalb der Kor-

ridorsanierung hin, für die derzeit die Ausschreibungen liefen. Da die zeitlichen Aspekte mit den Firmen noch geklärt werden müssten, könne die Frage noch nicht beantwortet werden. Ebenso seien die Gespräche zur Finanzierung des Schienenersatzverkehrs noch nicht abgeschlossen und die Überarbeitung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes offen, was auch die Finanzierung betreffe. Zu der Zeit nach der fünfjährigen Baufreiheit merkte sie an, dass stark genutzte Anlagen wiederholt saniert und möglicherweise einzelne Komponenten im Rahmen der normalen Instandhaltung ausgetauscht werden müssten. Die Beteiligungsverfahren seien zu Anfang sehr stark auf die betroffenen Anlieger, also die Eisenbahnverkehrsunternehmen, gerichtet, um sich intensiv über die Gestaltung der Arbeiten auszutauschen. Der Dialog im politischen Raum sei noch nicht erfolgt.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN entgegneten, dass sie diese Gespräche als Teil der Planungsarbeiten und weniger als Dialogformate in ihrem Sinne verstünden. Sie fragten daher konkret, ob auch öffentliche Veranstaltungen zu den Baumaßnahmen und die Auswirkungen auf den Regionalverkehr geplant seien. Auf die geplante dreimonatige Sperrung der Strecke Hamburg – Büchen sowie Mölln – Lauenburg hinweisend, baten sie um nähere Ausführungen zu den vorgesehenen Lösungen für die Verkehre, insbesondere ob der Fernverkehr auch in Lüneburg halten werden und mit den Zügen nach Lauenburg abgestimmt werde. Zum Schienenersatzverkehr wollten sie wissen, welche Strecken die Ausschreibung für 300 Busse betreffe.

Wie Frau Plambeck erläuterte, dienten die durchgeführten Dialogformate mit den Beteiligten entlang der Strecke der gemeinsamen Erarbeitung des Konzepts. Stehe dieses, sei eine sehr umfassende Kommunikationskampagne im Hinblick auf die Bürgerinnen und Bürger und die verkehrlichen Auswirkungen geplant. Sie betonte, die Kommunikationsanforderungen aufgrund der Dimension der Baumaßnahmen und der Einschränkungen sehr ernst zu nehmen. Die Schätzung des SEV auf 300 Busse betreffe die gesamte Maßnahme, also inklusive der Strecke Lauenburg – Mölln, und basiere auf den dort erhobenen Fahrgastzahlen. Zu den Verkehren nach Büchen im Jahr 2024 werde es im Netzfahrplan drei Zeitscheiben geben, von denen in zweien Verstärkerverkehre vorgesehen seien. Im letzten Bauzustand von Ende November bis 14. Dezember 2024 gelte der Stundentakt nach Büchen. Die Haltekonzeption im Zusammenhang mit dem Umleitungsverkehr sei für den Fahrplan 2025 noch nicht diskutiert.

Da sie den SEV als ein sehr wichtiges Thema im Rahmen der Sanierungsarbeiten ansähen, wünschten die schleswig-holsteinischen CDU-Abgeordneten nähere Ausführungen zu dem erwähnten Vergabeverfahren. Für den Kreis Herzogtum Lauenburg baten sie um Details zu den geplanten Orten der digitalen Stellwerke, dem Zeitpunkt der Anrainerinformation, den Lärmbelastigungen und begleitenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen. Die darüber hinaus erbetene schriftliche Beantwortung der im Vorfeld übermittelten Fragen sagten die Angesprochenen zu (siehe hierzu die von der BVM übersandte Anlage zu diesem Bericht).

Frau Plambeck antwortete, die Einrichtung digitaler Stellwerke ermögliche anders als die bisherigen Anlagen den Einbau des europäischen Zugsicherungssystems ECTS. Da dadurch kleinere Stellwerke nicht mehr benötigt würden, träte hier eine Rationalisierung ein. Mehrverkehre oder eine Lärmbelastigung seien mit den elektronischen Stellwerken nicht verbunden. Sie befänden sich auf Grundstücken der Deutschen Bahn, auf anderen sei im Rahmen der Baustellen möglicherweise eine Überführung erforderlich. Mit der Otto-von-Bismarck-Stiftung in Friedrichsruh, in deren Nähe ein digitales Stellwerk errichtet werden solle, finde in Kürze ein Gesprächstermin statt.

Anknüpfend an die Ausführungen zur Finanzierung nach dem Bundesverfassungsgerichtsurteil fragten die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten, ab wann für den weiteren Verlauf spätestens die Finanzierung klar sein müsse. Darüber hinaus interessierte sie, ob sich durch die Projektierung der Jütland-Route nicht vor 2030 die Engpassbeseitigung Richtung Elmshorn auch noch verschieben werde.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter erklärte, dass die Generalsanierung mit anderen Planungen auf der Strecke nicht unbedingt zusammenhänge. Sie forderten die Deutsche Bahn regelmäßig auf, die Generalsanierung auch zwischen Hamburg und Padborg anzugehen.

Frau Plambeck führte zur Finanzierung aus, dass noch nicht klar sei, welche Wirkungen das angesprochene Urteil auf die Maßnahmen am Korridor und darüber hinaus habe. Da die Deutsche Bahn AG ein großes Interesse an der Umsetzung habe, müssten Gespräche stattfinden, wie man vor dem Hintergrund der anstehenden haushalterischen Entscheidungen die Finanzierung für die nächsten Jahre sichern könne. Ob die Maßnahmen aus dem Klimafonds haben finanziert werden sollen, sei ihnen nicht bekannt, wie sie auf Nachfrage des Hamburger Vorsitzenden ergänzten.

Auf die Bitte der Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter eine Protokollerklärung zur Frage der Finanzierung zu.

Protokollerklärung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende:

„Die Auswirkungen der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum sogenannten Klima- und Transformationsfonds (KTF) werden derzeit durch den Gesetzgeber geprüft. Diese Prüfung gilt es abzuwarten.“

Die Abgeordneten der GRÜNEN unterstützten die Überlegung, dass ein ICE-Halt in Lüneburg sinnvoll sei, um die Regionalzüge etwas zu entlasten. Möglicherweise sei wegen der Verlängerung der Fahrzeit auch die Aufhebung des ICE-Zuschlags angemessen.

Frau Plambeck erklärte, den Hinweis auf den Halt in Lüneburg aufzunehmen. Die Preisbildung sei auch noch nicht diskutiert worden.

Die Hamburger Abgeordneten der GRÜNEN begrüßten die frühe Befassung mit dem Thema, da auch die Politik mit dem Unmut der Nutzerinnen und Nutzer konfrontiert werden werde. Sie fragten nach einem Ersatz für den EC, der in Bergedorf und Büchen halte, und inwieweit der sehr frequentierte Regionalverkehr bis Büchen betroffen sei.

Herr Körber bestätigte, dass auch der EC nach Berlin 2025 nicht verkehren werde und die dazugehörigen Reisendenzahlen im SEV-Konzept berücksichtigt würden. Analog verhalte es sich 2025 auch mit dem RE 1 zwischen Hamburg und Büchen. So würden die Regionalexpresszüge auch auf der Strecke Hamburg – Bergedorf für sechs Monate ausfallen.

Die schleswig-holsteinischen SPD-Abgeordneten baten zu bestätigen, dass die S-Bahn durch die Arbeiten am benachbarten Gleis nicht betroffen sei. Sie machten darauf aufmerksam, dass die schon sehr starke Belastung der Ortsdurchfahrt in Büchen durch den Ersatzverkehr noch zunehmen werde. Es interessierte sie, wann die Arbeiten an der Strecke Lüneburg – Lübeck stattfänden, ob die Sanierung der L 200 in die DB-Maßnahmen eingetaktet werde und wer für die Schülerverkehre zuständig sei, wenn die Züge während der Bauarbeiten nicht führen.

Herr Körber versicherte, sie seien sich der Bedeutung der erwähnten S-Bahn-Anbindung bewusst. Mögliche Einschränkungen hingen sehr mit der Erneuerung der Lärmschutzwand zusammen, für die sie derzeit Verfahren und Technologien zu ermitteln suchten, um die Belastungen einzuschränken. Sie berichteten zur Verbindung Richtung Lübeck von einer Sperrung zwischen Lauenburg und Mölln vom 1. September bis 13. Dezember 2025.

Der schleswig-holsteinische Regierungsvertreter ergänzte, dass der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr die Sanierung der L 200 in seiner Planung berücksichtige und kündigte hierzu eine Protokollerklärung an. Die Finanzierung der SEV bezüglich der Schülerverkehre sei noch nicht ganz eindeutig geklärt. Würden die Länder Finanzierungsanteile übernehmen, würden dafür Regionalisierungsmittel eingesetzt.

Der Hamburger Vorsitzende begrüßte die Streckensanierung und wollte wissen, ob durch den Einsatz der ECTS-Technik auch eine größere Zuverlässigkeit auf der Strecke gewährleistet, Verspätungen reduziert und mehr Hochgeschwindigkeitsabschnitte auf der Strecke erreicht würden.

Mit dem Hinweis auf die französischen Hochgeschwindigkeitszüge schlossen die Hamburger SPD-Abgeordneten die Frage an, warum die Züge in Deutschland keine höheren Geschwindigkeiten erreichten, und ob daran gedacht werde, eine Alternativstrecke Berlin – Hamburg für Hochgeschwindigkeitszüge einzurichten.

Frau Plambeck antwortete, dass sich das aktuelle Vorhaben auf die Ertüchtigung der bestehenden Anlagen richte. Geschwindigkeitserhöhungen würden darüber hinaus weiter gehende Eingriffe, beispielsweise für andere Gleisabstände, erfordern. Im Gegensatz zum TGV-Konzept gehe man in Deutschland von Mischverkehren aus Nah-, Fern- und Güterzügen aus; eine Neubaustrecke sei im aktuellen Bundesverkehrswegeplan nicht vorgesehen und auch nicht Teil des Deutschlandtaktes.

Der schleswig-holsteinische FDP-Abgeordnete betonte die Zumutungen durch die beiden jeweils nahezu sechsmonatigen Vollsperrungen des gesamten Regionalverkehrs und wollte wissen, warum nicht wie beim Autobahnausbau das Prinzip der maximalen Verfügbarkeit statt einer Vollsperrung gelte.

Frau Plambeck erklärte, dass die bisherige Durchführung der Baustelle mithilfe von Umfahrungen zu vielen verschiedenen Fahrplanzuständen und einer sehr viel längeren Bauzeit geführt habe. Der Stau an Erneuerungsbedarfen sei so nicht realisierbar, zumal über die Bauzeiten auch die Anlagen immer älter würden. Im Bewusstsein des Unmuts der Nutzerinnen und Nutzer hätten sie sich die Entscheidung nicht leicht gemacht, doch erachteten sie vor dem Hintergrund der Menge der anstehenden Arbeiten die Vollsperrung als das einzig sinnvolle Vorgehen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erwiderte, dass ein eingleisiger Verkehr wahrscheinlich weniger Unmut bei den Fahrgästen nach sich ziehen würde. Zu Protokoll könne gegeben werden, ob alle Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt geplant seien, mitberücksichtigt würden.

Frau Plambeck informierte daraufhin, es sei die Möglichkeit eines eingleisigen Betriebs geprüft worden, doch scheide er wegen der Arbeiten im Bereich Leitungs- und Sicherungstechnik aus. Bei Erneuerung der Stellwerkseinheiten könne nicht ein Gleis mit dem alten Stellwerk bedient und ein anderes schon im Umbau befindlich sein. Auch Arbeitsschutz- und Effizienzaspekte wären zu bedenken. Sie fuhr fort, dass dem Deutschlandtakt, der als Fahrplankonzept unter Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums, der Bundesländer und der relevanten Verbände des Schienengüterverkehrs und des Nahverkehrs entstanden sei, erstmals ein Angebotskonzept zugrunde liege, wie es in der Schweiz und Österreich bereits üblich sei. Auch die im Bundesverkehrswegeplan hinterlegten Neu- und Ausbaupläne folgten diesem Grundgedanken. Die Finanzierung all dieser Maßnahmen unterliege allerdings den üblichen Abläufen. Sie achteten im Rahmen der Hochleistungskorridore und der laufenden Neu- und Ausbaumaßnahmen auf eine Integrationsmöglichkeit der nach dem Deutschlandtakt noch offenen Maßnahmen, doch stehe dem manchmal entgegen, dass Neu- und Ausbaumaßnahmen mit Planfeststellungen und den entsprechenden Vorläufen verbunden seien.

Die schleswig-holsteinischen Abgeordneten von Bündnis '90/DIE GRÜNEN machten darauf aufmerksam, dass bei Vollsperrung der Strecke Hamburg – Lübeck in 2027 die Verbindung über Büchen vermutlich schneller als ein SEV sei, aber möglicherweise die Verlängerung eines Gleises erfordern würde. Auf die Frage, ob diese Maßnahme erwogen werde, bejahte Herr Körber, dass sie Bestandteil der Überlegungen zu Büchen sei. Inwieweit ein verdichtetes Nahverkehrsangebot gemacht werden könne, müssten sie noch unter Berücksichtigung der mit dem Lübecker Hafen zusammenhängenden Verkehre prüfen.

Die Hamburger SPD-Abgeordneten wandten zu dem Hochleistungskorridor ein, dass sich Baumaßnahmen oft auch verzögerten. Insbesondere, weil bei Vollsperrung alle Gewerke gleichzeitig angefasst würden, wollten sie wissen, ob ein Konzept bestehe, dass die sechsmonatige Sperrung nicht verlängert werden müsse.

Frau Plambeck sagte, dass diese logistische Planung der Baustellen aktuell und im Feintuning mit den Baufirmen gemeinsam stattfindet. Teilweise sei sie auch Teil der Ausschreibungsbedingungen.

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein empfiehlt der Bürgerschaft, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Dennis Gladiator (i.V.), Berichterstattung

Ausschuss für die Zusammenarbeit der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein am 17. November 2023

Fragen und die Abgeordneten interessierende Aspekte zu TOP 2: Auswirkungen der Bauarbeiten an der Bahnstrecke Hamburg – Berlin 2024 bzw. 2025 auf den Fern- bzw. Nahverkehr in Hamburg und Schleswig-Holstein:

1. Von einer Fraktion des Hamburger Ausschusses:

- In Teilen der Öffentlichkeit wird die Notwendigkeit einer so umfassenden Sperrung bezweifelt und eine zumindest eingleisige Betriebsführung eingefordert. Was spricht dagegen?

Antwort der DB AG:

Die benötigten Volumina der Sanierungsmaßnahmen auf der Strecke Hamburg – Berlin erfordern eine Vollsperrung. Insbesondere aufgrund von Stellwerkserneuerungen sowie der Errichtung neuer Oberleitungen sowie weiterer umfangreicher Maßnahmen ist eine eingleisige Sperrung technisch nicht umsetzbar.

- Am 15.11. erklärte das Verfassungsgericht den Übertrag von 60 Milliarden € „Restmitteln“ aus dem Corona-Fonds in den Klima- und Transformationsfonds für rechtswidrig. Aus diesem Fonds sollte auch das Hochleistungsnetz mitfinanziert werden. Ist die Durchführung der Maßnahme noch gesichert?

Antwort der DB AG:

Die Auswirkungen der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum sogenannten Klima- und Transformationsfonds (KTF) werden derzeit durch den Gesetzgeber geprüft. Diese Prüfung gilt es abzuwarten.

- Gemäß einer Präsentation vom 23.05.23 beim ZIB-Forum (<file:///Users/sudfrau/Downloads/6-1-Ausschreibungskonzept-Hochleistungsnetz-HH-Bln--data.pdf>) ist das Projekt in 15 Teilprojekte unterteilt. Sind alle Teilprojekte vom gesamten Sperrzeitraum betroffen?

Antwort der DB AG:

Aus planerischen Gründen ist der Hochleistungskorridor in 15 Teilprojekte unterteilt. Vom 06. Juni bis 13. Dezember 2025 wird auf der Strecke von Hamburg-Rothenburgsort bis Berlin-Spandau die Generalsanierung gesamthaft umgesetzt (siehe Folie 10 [der in der Ausschusssitzung gezeigten Präsentatoin]), um die Strecke resilienter und zukunftsfähig zu machen.

- Welche Ersatzkonzepte gibt es für
 - a) den Fernverkehr Hamburg-Berlin,
 - b) den Fernverkehr Hamburg-MVP Ostseeküste,
 - c) den RE1 Hamburg-Schwerin-Rostock
 - d) den Regionalverkehr HH-Büchen

Antwort der DB AG:

Wir befinden uns derzeit in der Planungsphase. Dies bedeutet, wir prüfen die konkreten Auswirkungen der notwendigen Sperrung der Strecke 6100 (Hamburg – Berlin) auf die angrenzenden Strecken im Detail. Wir gehen davon aus, dass im ersten Quartal 2024 das Gesamtkonzept für den notwendigen Schienenersatzverkehr vorliegen wird. Grundsätzlich ist unser Ziel, den Fahrgästen die bestmögliche Mobilität während der Zeit der Generalsanierung zu bieten (siehe Folie 10ff).

- Durch Umleitungen können sich auch Beeinträchtigungen auf andere Strecken ergeben:
 - Hamburg-Uelzen(-Salzwedel) (klassischer Umleiterweg für ICE nach Berlin)
 - Hamburg-Lübeck (MVP Ostseeküste)SMA schlägt für die Umsetzung des Deutschland-Takts einige Maßnahmen im Korridor HH-Berlin vor. Werden diese bei den Sperrungen gebaut?
- Durchgehende Zweigleisigkeit für Relation Hamburg - Büchen aus Strecken 6100 (Richtung Hamburg) und 1245 (Richtung Berlin)
- Wittenberge: zusätzliche Bahnsteigkante und Weichenverbindung; Optimierung LST für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten; Verkürzung Zugfolgezeiten v/n Berlin und Ludwigslust
- drittes Gleis zw. Neustadt und Nauen (SPNV in der Mitte mit Bahnsteigen, SPfV außen ohne Bahnsteige) drittes und viertes Gleis zw. Nauen und Berlin-Spandau (Richtungsbetrieb, langsame Gleise mit Mittelbahnsteig innen)
- durchgehende Zweigleisigkeit im Bahnhof Hagenow Land für die Relation Hamburg – Schwerin
- zusätzliche Weichenverbindung im Nordkopf von Ludwigslust.
Falls diese Maßnahmen nicht gleich mitgebaut werden, stehen zur Realisierung des D-Takts erneut Sperrungen an!

Antwort der DB AG:

Die konkreten Maßnahmen zur Umsetzung während der Generalsanierung sind noch in Abstimmung. Die DB ist bemüht, möglichst viele Anforderungen u.a. auch aus dem D-Takt umzusetzen.

So ist u.a. eine durchgehende Zweigleisigkeit im Bahnhof Hagenow Land für die Relation Hamburg – Schwerin im Rahmen der Bauarbeiten bereits im Jahr 2024 eingeplant.

Künftige verkehrliche Einschränkungen werden durch die Generalsanierung auf dem Korridor auf ein Mindestmaß reduziert.

2. Vonseiten der schleswig-holsteinischen Abgeordneten:

[redaktionelle Anmerkung: Seitens der DB AG wurden die folgenden zwölf Fragen nummeriert, um Antworten zu ähnlichen Sachverhalten besser zuordnen zu können.]

1. Plant die DB im Zuge der o.g. Streckensanierung die Errichtung eines digitalen Stellwerkes in Friedrichsruh im Kreis Herzogtum Lauenburg

Antwort der DB AG:

Im Teilabschnitt 14 des Korridors (umfasst Schleswig-Holstein und Hamburg) sind keine digitalen Stellwerke geplant. Es werden insgesamt sieben elektronische Stellwerke errichtet.

2. Wenn ja: Wann gedenkt sie, die Anrainer über die Planungen zu informieren?
Wenn ja: Welche Verkehrs- und Lärmbelästigung ist durch die etwaige Errichtung des Stellwerks und dessen Betrieb zu erwarten?

Antwort der DB AG:

Wir planen eine breit angelegte Kommunikationskampagne, mit der wir die betroffenen Kommunen, Bürger:innen und insbesondere Anrainer:innen und Fahrgäste detailliert über unser Vorhaben und dessen Auswirkungen auf sie informieren werden. Wir befinden uns derzeit in der Planungsphase. Dies bedeutet, wir prüfen die konkreten Auswirkungen der notwendigen Sperrung der Strecke 6100 (Hamburg – Berlin) auf die angrenzenden Strecken im Detail. Zurzeit liegen uns noch keine abschließenden Informationen vor, in welchen räumlichen Abschnitten und in welchen Zeiträumen Schienenverkehr an den von der Generalsanierung betroffenen Strecken 1121 (Lübeck – Büchen) und 1150 (Büchen – Lüneburg) eingeschränkt wird. Das Ersatzverkehr- bzw. Umleiter-Konzept befindet sich in der Detailplanung. Wir gehen davon aus, dass im ersten Quartal 2024 das Gesamtkonzept für den notwendigen Schienenersatzverkehr vorliegen wird. In diese Planung werden wir sämtliche Optionen mit einbeziehen, um unseren Fahrgästen die bestmögliche Mobilität während der Generalsanierung zu bieten.

3. Wieso meint die DB, im Zuge der Gestellung einer Bauerlaubnis bei der Otto-von-Bismarck-Stiftung für die o.g. Sanierungsmaßnahme ggf. Baumfällungen in einem alten Laubwald auf dem Stiftungsgrundstück vornehmen zu können?

Antwort der DB AG:

Mit der Otto-von-Bismarck-Stiftung befinden wir uns im Austausch. Ein Vor-Ort-Termin ist für Dezember 2023 anvisiert. Technische Planung und Lösungsalternativen werden in diesem Gespräch vorgestellt.

4. Auswirkungen auf Anlieger / Durchführungen von Vorbereitungsarbeiten auf Privatgrund (insb. bei der Fürst-Bismarck-Stiftung),

Antwort der DB AG:

Siehe Antwort auf Frage 2 und 3

5. Kommunikation gegenüber Anliegern, aber auch gegenüber Fahrgästen,

Antwort der DB AG:

Siehe Antwort auf Frage 2

6. Errichtung neuer Stellwerke, Verfahren, Entscheidung über den Ort, Anbindung der Anlieger,

Antwort der DB AG:

Für die Elektronischen Stellwerke (ESTW) in Barmbek, Rothenburgsort und Aumühle arbeiten wir derzeit noch an einer technischen Lösung, die von allen Beteiligten mitgetragen wird. Die Festlegung der ESTW-Standort in Schwarzenbek ist noch nicht final entschieden und unterliegt derzeit tiefergehenden technischen Prüfungen. Das Stellwerksgebäude in Schwarzenbek verliert mit dem Ersatzneubau seine Funktion und soll abgerissen werden. Ob diese Maßnahme im

Zuge der Totalsperrung 06. Juni – 13. Dezember 2025 umgesetzt werden kann, wird derzeit technisch geprüft. Die anderen drei ESTW-Standorte (Billwerder, Bergedorf und Büchen) sind entschieden. Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümer:innen sind ab Dezember 2023 geplant. Alle sieben ESTWs werden auf Bahngelände errichtet. Grundsätzlich sind ESTWs genehmigungsfrei.

7. Auswirkungen auf Bahnstrecke HH-Büchen-Rostock

[Antwort der DB AG:](#)

Siehe Antwort auf Frage 2

8. Einschätzung von nah.sh zu den Arbeiten

9. Gibt es bereits feststehende Standorte für die geplanten neuen Stellwerke an der Strecke auf dem Gebiet der Kreise Stormarn bzw. Herzogtum Lauenburg? Ist in diesem Zuge ein Abriss des Stellwerks in Schwarzenbek im Rahmen der Streckensperrung geplant?

[Antwort der DB AG:](#)

Siehe Antwort auf Frage 6

10. Wer ist Aufgabenträger für die geplanten Bauarbeiten an den Bahnhöfen Schwarzenbek, Müssen (jeweils Bahnsteigverlängerungen) und Büchen (Stellwerksneubau, Bahnsteigersatzbau Westseite für Gleis 140/40/41)? Wie sieht die konkrete Zeitplanung für diese Maßnahmen aus?

[Antwort der DB AG:](#)

Die Bahnhöfe in Schwarzenbek, Müssen und Büchen werden im Zuge des Hochleistungskorridors (HLK) Hamburg-Berlin zu Zukunftsbahnhöfen umgebaut. Aufgabenträger für die geplanten Bauarbeiten an den Bahnhöfen Schwarzenbek und Müssen (jeweils Bahnsteigverlängerungen) ist DB Station&Service. Für den Bahnhof Büchen (Stellwerksneubau, Bahnsteigersatzbau Westseite für Gleis 140/40/41) wurde die Zuständigkeit an die DB Netz AG über einen Geschäftsbesorgungsvertrag mit DB Station&Service delegiert. Eine detaillierte Terminplanung wird derzeit erstellt. Die Zeitplanung kann erst final mit noch zu bindenden Bau-Auftragnehmern (AN) festgelegt werden. Dies gilt für den gesamten Hochleistungskorridor.

11. Wann soll das Konzept für den Ersatzverkehr für die 5-monatige Streckensperrung vorgelegt werden (Fernverkehr/Regionalverkehr)?

[Antwort der DB AG:](#)

Siehe Antwort auf Frage 2

12. Inwiefern wird bei der Planung berücksichtigt, dass ggf. bei der direkt anschließenden Sanierung Hamburg – Lübeck Ersatzzüge Hamburg – Büchen – Lübeck erforderlich werden, da der gesamte Verkehr Hamburg – Lübeck kaum von Schienenersatzverkehren erbracht werden kann.

[Antwort der DB AG:](#)

Siehe Antwort auf Frage 2

- Ein genauer Zeitplan der Bau- und der Ersatzmaßnahmen, da neben den arbeitsbedingten Pendlern auch viele Schülerinnen und Schüler darauf angewiesen sind (BBZ Mölln, Gymnasien in Mölln, Ratzeburg und Schwarzenbek).

Antwort der DB AG:

Wir befinden uns derzeit in der Planungsphase. Dies bedeutet, wir prüfen die konkreten Auswirkungen der notwendigen Sperrung der Strecke 6100 (Hamburg – Berlin) auf die angrenzenden Strecken im Detail. Wir gehen davon aus, dass im ersten Quartal 2024 das Gesamtkonzept für den notwendigen Schienenersatzverkehr vorliegen wird. Grundsätzlich ist unser Ziel, den Fahrgästen die bestmögliche Mobilität während der Zeit der Generalsanierung zu bieten (siehe Folie 10ff).

- In welchem Umfang wird auch die Strecke Lübeck-Lüneburg gesperrt? (2025 sicherlich, da hier auch der Bahnsteigbereich für die Strecke Lübeck Lüneburg umgestaltet wird)

Antwort der DB AG:

Die Strecke Lübeck – Lüneburg wird vom Hochleistungskorridor Hamburg – Berlin tangiert. Die Strecke Lübeck – Lüneburg wird vom 01.09. – 13.12.2025 gesperrt. Das SEV-Konzept erwarten wir im ersten Quartal 2024 und werden es dann schnellstmöglich kommunizieren.

- Wie sehen die Planspiele aus, die ca. 6.000 Passagiere täglich in und um Büchen zu bewegen? besonders unter Berücksichtigung der nicht unproblematischen Ortsdurchfahrt in Büchen)

Antwort der DB AG:

Wir befinden uns derzeit in der Planungsphase. Dies bedeutet, wir prüfen die konkreten Auswirkungen der notwendigen Sperrung der Strecke 6100 (Hamburg – Berlin) auf die angrenzenden Strecken im Detail. Wir gehen davon aus, dass im ersten Quartal 2024 das Gesamtkonzept für den notwendigen Schienenersatzverkehr vorliegen wird. Grundsätzlich ist unser Ziel den Fahrgästen die bestmögliche Mobilität während der Zeit der Generalsanierung zu bieten (siehe Folie 10ff).