

A N T R A G
zu Drs. 22/37

der Abgeordneten Heike Sudmann, Norbert Hackbusch, Stephan Jersch, Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik, Dr. Carola Ensslen, Olga Fritsche, Metin Kaya, Cansu Özdemir, Dr. Stephanie Rose, David Stoop, Insa Tietjen und Mehmet Yildiz (Fraktion DIE LINKE)

Betr.: Das Hamburger Eisenbahnnetz zukunftsfähig gestalten - Bürgerschaft umfassend einbinden vor Entscheidung zum Fern- und Regionalbahnhof Altona

Unbefristeter Baustopp am Diebsteich - Verhandlungen über außergerichtliche Einigung

Die Deutsche Bahn plant mit Unterstützung der Freien und Hansestadt den Fern- und Regionalbahnhof Altona zu schließen und nach Diebsteich zu verlegen. Für dieses Projekt gibt es seit dem 22.8.2018 einen unbefristeten Baustopp. Ein entsprechendes Verfahren ist vor dem OVG Hamburg anhängig. Knapp ein Jahr lang führten Senat, Deutsche Bahn AG (DB), Nah-SH und der Investor Gespräche mit dem VCD Nord e.V. und der Bürgerinitiative Prellbock-Altona als Kläger_innen mit dem Ziel einer außergerichtlichen Einigung.

(Nicht)Beteiligung der parlamentarischen Gremien

24 Stunden vor der letzten Bürgerschaftssitzung in der 21. Legislaturperiode legten die rot-grünen Regierungsfractionen einen Antrag (Drs. 21/19943) mit dem Entwurf einer Verständigung zwischen dem VCD Nord e.V. und der FHH, DB Netz AG, DB Station &Service vor. Eine vorherige Beratung in den fachlich zuständigen Ausschüssen der Bürgerschaft gab es nicht. Für alle Abgeordneten und insbesondere für die Opposition wurde damit die Möglichkeit der kritischen Überprüfung der Regierungsarbeit, wie sie in der Hamburgischen Verfassung vorgesehen ist, unmöglich gemacht.

Rot-Grün versprach in dem Antrag vom Februar 2020 die umfassende Einbindung vor der erneuten Beschlussfassung der Bürgerschaft in der 22. Legislatur:

„... Nach einer Beschlussfassung durch die Bürgerschaft sind weitere Verfahrensschritte erforderlich, ehe die neue Bürgerschaft der Verständigung durch erneute Beschlussfassung eine neue Legitimation verschafft und dem Senat den Beitritt zu dem Vergleich final ermöglichen soll. In dieser Phase zwischen erstem und zweitem Beschluss bietet sich die Möglichkeit, die zuständigen Ausschüsse der Bürgerschaft umfassend zu beteiligen und mögliche Fragen – auch unter Beteiligung der Partner der Verständigung – zu klären. Eine umfassende Einbindung der Bürgerschaft bei den mit der Verständigung einhergehenden Fragestellungen ist angesichts der Tragweite der Inhalte unabdingbar.“

„Umfassende und unabdingbare Einbindung der Bürgerschaft“ – nur Makulatur

Die im Februar versprochene Beteiligung der Ausschüsse stand aufgrund der auch unter normalen Umständen direkt nach der Bürgerschaftswahl nicht vorhandenen Ausschüsse auf wackeligen Beinen. Durch die Corona-Pandemie ist die Möglichkeit der Ausschussbefassung bis jetzt nicht gegeben gewesen. Da die Corona-Pandemie jedoch alle Planungen und Zeitabläufe - auch für die DB AG - lähmt, verzögert oder gar unmöglich macht, ist der Zeitdruck auf die Bürgerschaft nicht mehr aufrechtzuerhalten.

Umfassende Beteiligung des Parlaments jetzt – vor der Abstimmung

Deshalb beantragt die Fraktion DIE LINKE erneut, keine Entscheidung der Bürgerschaft zu fällen, ohne vorher in den zuständigen Fachausschüssen beraten zu haben.

Alte Planungen und neue Konzepte passen nicht zusammen

In den sog. Faktencheck-Gesprächen kam zutage, dass die Planungen für das Bahnhofsverlagerungsprojekt im Wesentlichen in den Jahren 1996-2013 konzipiert wurden, als die DB im Vorfeld des geplanten Börsengangs das Ziel verfolgte, die Eisenbahninfrastruktur auf das Allernotwendigste zu reduzieren.

Zwischenzeitlich haben sich die politischen Rahmenbedingungen für das Projekt vollständig geändert:

- Konzeptpapier der DB AG „Starke Schiene“ mit dem Ziel, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln
- Umsetzung des Deutschlandtaktes bis 2030
- Vorschlag des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann zur zweigleisigen Untertunnelung der Verbindungsbahn vom Hauptbahnhof bis nach Altona, entweder für die S- oder Fernbahn.
- Vorschläge des ehemaligen Geschäftsführers der Metronom-Eisenbahngesellschaft zur Schaffung einer Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen von Altona nach Harburg zur Entlastung des Engpasses Elbbrücken.
- Vorschläge aus der Politik zur Erweiterung des S-Bahnnetzes in Hamburg (S32 nach Bahrenfeld Osdorf – Schenefeld, S4-West, S21 nach Kaltenkirchen)
- Vorschläge aus den Faktencheckgesprächen, die Güterumgehungsbahn zweigleisig als nördlichen Teil eines Hamburger S-Bahn-Ringes nach Berliner Muster auszubauen.
- Aktuelle Diskussion um eine Klima- und Verkehrswende

Diebstech-Planungen nicht zukunftsfähig?

Die von der DB AG im Planfeststellungsverfahren für Diebstech geplanten Baumaßnahmen berücksichtigen nicht die geänderten Rahmenbedingungen. Die DB behauptete bisher immer eine Leistungsfähigkeit des geplanten Bahnhofs von 25 Zügen je Stunde. Mittlerweile will die DB laut Vereinbarung 31 Züge in Spitzenstunden garantieren. Seit gestern, dem 30.3.2020, liegt den Bürgerschaftsfraktionen ein Testat über die Leistungsfähigkeit zur Spitzenstunde vor. Eine angemessene Auseinandersetzung mit dem Testat, Fragen und Diskussion mit weiteren Fachleuten sind für die Abgeordneten nicht innerhalb von 48 Stunden zu leisten. Der Fahrplan 2020 weist heute schon etliche Spitzentage und Spitzenstunden auf, an denen mindestens 31 Züge pro Stunde abgefertigt werden müssen. „Auch ein möglicher Zustand mit einer umfassenden Leistungssteigerung im Knoten Hamburg (u.a. beispielsweise mit viergleisiger Verbindungsbahn) ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung“. Damit bleibt die Frage offen, wie zukunftsfähig der geplante Bahnhof am Diebstech sein wird. Ebenso offen bleibt, welche Auswirkungen die im Testat unterstellte Reduzierung der Fern- und Regionalzughalte am Bahnhof Dammtor haben wird.

Die Metropolregion Hamburg muss im Zeichen des Klimawandels ein leistungsfähiges Schnell-, Fern- und Regionalbahnnetz erhalten und darf nicht Opfer veralteter Planungen der DB werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

1. Die Bürgerschaft unterstützt Maßnahmen und Planungen, die den notwendigen Ausbau der Schienenkapazitäten auf Grundlage der skizzierten Entwicklungen und politischen Rahmenbedingungen ermöglichen.

Der Senat wird ersucht,

- a. der Bürgerschaft in den zuständigen Fachausschüssen den Entwurf der Verständigung und die damit verbundenen kurz-, mittel- und langfristigen Auswirkungen auf die Schienenkapazitäten darzulegen
- b. vor der umfassenden Einbindung der zuständigen Fachausschüsse und der daran anschließenden Beschlussfassung in der Bürgerschaft keine weiteren Schritte zu einem Wirksamwerden und zu einer Umsetzung der Verständigung einzuleiten
- c. gemeinsam mit der DB AG und den verschiedenen Aufgabenträgern sicherzustellen, dass der heutige Fern- und Regionalbahnhof Altona im vollen Umfang bis zu einer anderen Entscheidung genutzt wird.