

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Andreas Dressel, Martina Koeppen,  
Ole Thorben Buschhüter, Matthias Czech, Gert Kekstadt, Dorothee Martin,  
Lars Pochnicht, Frank Schmitt, Henriette von Enckevort (SPD) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, Martin Bill, Dr. Stefanie von Berg, Olaf Duge,  
Dr. Carola Timm (GRÜNE) und Fraktion**

**Betr.: Dekade des Schnellbahnausbaus gestalten – S-Bahn-Netz fit machen  
für die Zukunft und Störanfälligkeit deutlich reduzieren**

Die Regierungskoalition und der Senat haben die Dekade des Schnellbahnausbaus eingeläutet. Mehrere 100.000 Menschen unserer Stadt werden von der breit angelegten Ausbaustrategie für unsere Schnellbahnen ganz konkret profitieren. Mit den U4-Verlängerungen, der neuen U5, der S4, der S21 sowie den notwendigen Kapazitätsverstärkungen der S-Bahn-Strecken nach Harburg und Bergedorf wird ein bis zu 100 Kilometer langer Schnellbahnausbau geplant, der für die Mobilität und die Entwicklung unserer Stadt und der Metropolregion von zentraler Bedeutung ist. Die ehrgeizigen Ausbauplanungen sind angesichts der erfreulichen Fahrgastentwicklung zwingend und machen vielfältige Einzelmaßnahmen erforderlich, zu denen die Bürgerschaft immer wieder Anstöße geben sollte.

Für den Ausbau des S-Bahn-Netzes und seiner Kapazitäten sind dabei Leistungssteigerungen im Bestandsnetz unerlässlich: Das Netz der S-Bahn in Hamburg hat 110 Jahre nach ihrem Betriebsstart eine Länge von 144 Kilometern und verfügt über 68 Stationen. 13 Kilometer verlaufen in Tunnelabschnitten und mit 17 Stellwerken (im Gleichstrom-Netz) wird der Bahnbetrieb gesteuert. So werden rund 1.100 Fahrten pro Tag bewältigt und rund 700.000 Fahrgäste pro Werktag befördert. Die S-Bahn ist daher neben der U-Bahn und dem Busnetz elementarer Bestandteil des ÖPNV-Angebots der Stadt und für viele Hamburgerinnen und Hamburger wesentliche Grundlage ihrer Mobilität.

Leider kommt es im Betriebsablauf der S-Bahn auch zu Störungen. Das Störungsverhalten wird erfahrungsgemäß zu mehr als 50 Prozent durch externe Einflussgrößen, wie beispielsweise unbefugtes Betreten des Gleisbereichs, behördliche Anordnungen (zum Beispiel Rettungswageneinsätze) oder besondere Wetterereignisse bestimmt. Sonstige Fahrplanabweichungen sind in der Mehrheit auf gestörte Infrastruktur- oder Fahrzeugeinrichtungen zurückzuführen. Im Jahr 2016 waren dabei doppelt so viele S-Bahn-Haltestellen-Abfahrten verspätet wie bei der U-Bahn (entsprechend dem Kriterium des Hamburger Verkehrsverbundes gilt ein Zug ab drei Minuten Überschreitung der Fahrplanzeit als verspätet). Mehr Verspätungen bei der S-Bahn als bei der U-Bahn sind zwar aufgrund der unterschiedlichen Struktur der Netze und der Führung aller Linien über den Hauptbahnhof nicht vollständig zu vermeiden. Dennoch wird gegengesteuert: Mit der Drs. 21/7859 hat der Senat ein in den Jahren 2015 und 2016 entwickeltes Stabilitätspaket und einen unter Leitung des HVV erstellten „Sechspunkte-Plan“ vorgestellt, mit dessen Maßnahmen die Zuverlässigkeit des S-Bahn-Betriebs erhöht und die Störanfälligkeit des S-Bahn-Systems durch verbesserte

Ersatzbetriebe und einen umfassenderen Schutz von Gleisanlagen reduziert werden sollen.

Nach Angaben der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg GmbH sind weiter die folgenden Maßnahmen prioritär:

1. Umbau der Stromspeiseanlage im Knoten Hauptbahnhof

Ziel der Neuordnung der Gleichstromversorgung der S-Bahn Hamburg im Bereich des Hamburger Hauptbahnhofes soll sein, bei einer etwaigen Vollsperrung des Hauptbahnhofes inklusive Abschaltung der Gleichstromversorgung Zugfahrten stadteinwärts bis zu den benachbarten Stationen Berliner Tor, Hammerbrook, Jungfernstieg (beziehungsweise betrieblich die Station Stadthausbrücke) und Dammtor führen und dort stadtauswärts auch wieder beginnen lassen zu können. In diesem Zusammenhang steht auch die vorgesehene Vollsignalisierung des Abschnitts Dammtor. Auf diese Weise werden negative Auswirkungen einer Sperrung für Fahrgäste räumlich wesentlich verkleinert.

2. Neue Weichentrapeze und Signale zwischen Harburg Rathaus und Hammerbrook

Die Strecke Hauptbahnhof – Harburg ist der am intensivsten genutzte Abschnitt im Hamburger S-Bahn-Netz. Zusätzliche Signale zwischen Harburg Rathaus und Veddel sowie zusätzliche Weichentrapeze können den Fahrbetrieb dort erheblich stabilisieren, ermöglichen eine verdichtete Zugfolge und sind damit auch Voraussetzung für eine dritte Zugfahrt innerhalb eines Zehn-Minuten-Intervalls. Das unterstützt die notwendigen Kapazitätsausweitungen Richtung Harburg: abhängig von der Fahrzeugverfügbarkeit ab Dezember 2018 schrittweise Verlängerung der S3-Umläufe in den Hauptverkehrszeiten von sechs auf neun Wagen (Langzug) und gegebenenfalls Ausweitung der Betriebszeiten der S31, nach Anpassung der Infrastruktur zusätzliche Fahrten in den Hauptverkehrszeiten.

3. Neuordnung Weichentrapeze zwischen Rothenburgsort und Bergedorf

Die Umsetzung dieser Maßnahme beinhaltet die Verlegung eines vorhandenen Trapezes (Überleitstelle Billwerder) Richtung Westen und den Bau eines zusätzlichen Trapezes zwischen Bergedorf und Nettelburg. Dadurch kann im Fall von planmäßigen Bauarbeiten und außerplanmäßigen Betriebsstörungen auf der Strecke zwischen Berliner Tor und Bergedorf ein heute nicht umsetzbarer 20-Minuten-Takt über ein Gleis gefahren werden. Das flankiert die Kapazitätsausweitungen Richtung Bergedorf.

Derzeit sind noch nicht alle Bausteine dieser betriebsnotwendigen Maßnahmen im Rahmen der zwischen dem Bund, der DB AG und den Bundesländern auf der Rechtsgrundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) zu verhandelnden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ausfinanziert. Wenn die zeitliche Verfügbarkeit dieser Bundesmittel nur verzögert im Rahmen einer sogenannten Folgeperiode möglich ist, sollten Möglichkeiten einer Vorfinanzierung der Planungen durch Hamburg geprüft werden, um bei Wiederverfügbarkeit der LuFV-Mittel unmittelbar mit der Maßnahmenumsetzung beginnen zu können.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

1. sich gegenüber den zuständigen Stellen auf Bundesebene und bei der DB AG dafür einzusetzen, folgende Maßnahmen mit Nachdruck voranzutreiben:
  - a. Umbau der Stromspeiseanlage im Knoten Hauptbahnhof inklusive Verbesserung der Wendemöglichkeiten S-Bahn im Bereich Dammtor/Sternschanze,
  - b. neue Weichentrapeze und Signale zwischen Harburg Rathaus und Hammerbrook/Hauptbahnhof inklusive Optimierung S-Bahn-Signalsystem Harburg – Harburg-Rathaus,
  - c. Neuordnung Weichentrapeze zwischen Rothenburgsort und Bergedorf;

2. die vollständige Ausfinanzierung der Maßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB AG weiterhin mit Nachdruck zu verfolgen;
3. eine anteilige Vorfinanzierung der Planung der Maßnahmen durch die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) zur Vermeidung von Verzögerungen zu prüfen; und
4. der Bürgerschaft im 2. Quartal 2018 zu berichten.