

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Selbstbefassung zum Thema

„Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität und Stabilität in der S-Bahn-Infrastruktur“

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schriftführung: **Martin Bill**

I. Vorbemerkung

Der Verkehrsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 11. April 2017 einstimmig, die Selbstbefassung „Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität und Stabilität in der S-Bahn-Infrastruktur“ nach § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO). Die abschließende Beratung fand sogleich in derselben Sitzung statt.

II. Beratungsinhalt

Einführend berichteten die Senatsvertreter, dass täglich über 700.000 Fahrgäste die S-Bahn in Hamburg und Umgebung nutzen würden. Damit sei sie, bezogen auf U- und S-Bahn, im Schnellbahnbereich als Hauptträger unterwegs. Diese enorme Verkehrsleistung werde derzeit mit 164 S-Bahn-Zügen auf sechs Linien erbracht. Im Ergebnis seien das 1.100 Fahrten pro Tag beziehungsweise 12 Millionen gefahrene Kilometer pro Jahr. Mit diesen Zahlen wollten sie die Leistungsfähigkeit und Komplexität des S-Bahn-Systems verdeutlichen.

Im Februar und März 2017 habe es mehrere Tage einer unzureichenden Betriebsqualität mit vielen Zugausfällen, Streckensperrungen sowie auch entsprechenden Verspätungen gegeben. Zur Analyse der Fehlerquellen und der Erarbeitung von Lösungen würden sie als Stadt mit der S-Bahn und dem HVV eng zusammenarbeiten. Zudem hätten sich die Deutsche Bahn AG (DB) und Hamburg verständigt, dass im Rahmen der laufenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB ein Teil dieser Maßnahmen zur Behebung der Missestände und Steigerung der Leistungsfähigkeit finanziert werden können. Ein Großteil der für die Jahre 2015 bis 2019 Hamburg zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von insgesamt 24 Millionen Euro seien für den neuen S-Bahnhof Ottensen vorgesehen. Die verbleibenden Reste würden darüber hinaus gezielt investiert. Ergänzend werde Hamburg bis Ende 2019 20 zusätzliche Triebzüge bestellen und somit die Flotte auf 184 Fahrzeuge erhöhen, um die Flexibilität im Fahrzeugpark auch zukünftig gewährleisten zu können.

Ausdrücklich begrüßt wurde die Unterstützung der S-Bahn bei der Verbesserung ihrer komplexen Infrastruktur in Hamburg durch den Senat. Die adressierten Maßnahmen, auf die später noch detaillierter eingegangen werde, würden dazu führen, dass sie auf Störungen zukünftig besser, aber auch schneller reagieren könnten.

Die Achillesferse des Gesamtsystems der S-Bahn, durch die alle Bahnen hindurchmüssten, sei der Hauptbahnhof. Das führe dazu, dass sich Verspätungen, Unregelmäßigkeiten und andere Störungen von einer Linie auf alle anderen übertragen würden, im Gegensatz zur U-Bahn, bei der alle Linien, abgesehen von dem von U2 und U4 gemeinsam genutzten Abschnitt, über eine eigene Infrastruktur verfügen würden und es somit nicht zu dem vorgenannten Übertragungseffekt wie bei der S-Bahn komme. Insofern hätten sie bei der S-Bahn, bedingt durch ihre Infrastruktur, auch immer wieder mit erheblichen Folgeverspätungen bei Störungen zu tun. Mehr als 50 Prozent der Störungen seien extern verursacht, vor allem durch Rettungswageneinsätze und Personen im Gleis. Durch die angekündigten Maßnahmen sollen Störungen schneller abgestellt und es soll schneller in den Regelbetrieb zurückgekehrt werden können. Verglichen mit anderen bundesdeutschen S-Bahn- und Eisenbahn-Systemen stehe die S-Bahn Hamburg bezüglich ihrer Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zudem nicht so schlecht, wie oft vermittelt werde, da die Pünktlichkeit liege bei 95 Prozent, der Zugausfall hingegen unter 1 Prozent. Die Senatsvertreter erklärten, dass in Deutschland lange gesucht werden müsse, ein Metropoleneisenbahnsystem mit derart guten Werten zu finden.

Im Folgenden stellten sie die einzelnen Maßnahmen vor:

1. Die Neuordnung der Stromversorgung im Hauptbahnhof solle dafür sorgen, dass bei Störungen, bei denen die Stromversorgung abgestellt werden müsse, immer der nächstgelegene Bahnhof zum Hauptbahnhof erreichbar sei. Das sei derzeit nicht der Fall, weil sie einen sehr großen Stromabschnitt um den Hamburger Hauptbahnhof herum hätten, sodass, wenn Strom abgeschaltet werden müsse, regelmäßig auch andere Bahnhöfe in Mitleidenschaft gezogen würden. Durch eine Verkleinerung der Stromeinspeisungsabschnitte könne sichergestellt werden, dass zukünftig die nächstgelegenen Bahnhöfe angefahren werden könnten.

Hinzu komme eine Vollsignalisierung des Bahnhofs Dammtor, die ermögliche, dass auch aus dem Westen der Bahnhof Dammtor erreicht werden könne, wenn am Hauptbahnhof eine Störung vorliegen sollte.

2. Der Einbau von zwei Weichentrapezen auf der Strecke zwischen Berliner Tor und Bergedorf führe dazu, dass künftig bei Baustellen, aber auch bei Störungen auf der Strecke, ein sogenannter Gleiswechselbetrieb, bei dem die Bahn über ein Gleis in beide Fahrtrichtungen verkehre, ein 20-Minuten-Takt eingehalten werden könne. Das sei derzeit nicht möglich und erfordere bei Bauarbeiten oder Störungen einen Schienenersatzverkehr, der durch Busse sichergestellt werde. Eines der Weichentrapeze, erklärten die Senatsvertreter, würde bereits im Sommer 2018 im Rahmen von Brückenbauarbeiten realisiert.
3. Auf der Strecke zwischen Hammerbrook und Harburg Rathaus, der meistbefahrenen Strecke, weil dort die Linien S3 und S31 parallel verkehren würden, sollen durch den Neubau von zusätzlichen Weichenverbindungen, aber auch durch zusätzliche Signalisierung, die Flexibilität, aber auch die Kapazität der Strecke deutlich erhöht werden. Als Ergebnis dieser geplanten Maßnahmen sei eine Zugfolge von zwei Minuten, im Störfall ein weiterer Betrieb im Zehn-Minuten-Takt als Gleiswechselbetrieb möglich. Das stelle eine deutliche Verbesserung auf einer der wesentlichen Nord-Süd-Verbindungen im Schnellbahnsystem dar. Zudem werde im Störfall der Umstieg auf den Regionalverkehr im Bahnhof Harburg besser als bislang ermöglicht. Ein Teil dieser Maßnahmen werde bereits im Rahmen der Arbeiten zu der geplanten Station Elbbrücken realisiert.
4. Die Sicherung der Eisenbahnanlagen erfordere entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel die Errichtung von Schutzzäunen, da es vorkomme, dass sich an gewissen Hotspots immer wieder Personen im Gleis befänden. Dies sei möglich, weil Hamburg, wie ganz Deutschland, ein offen zugängliches Eisenbahnsystem habe, das im Wesentlichen nicht eingezäunt sei. In 2016 sei in Abstimmung mit dem Bezirk Hamburg-Mitte am sogenannten Drob Inn, weil dort immer wieder betriebsfremde Personen in den Gleiskörper eingedrungen waren, Schutzzäune errichtet worden mit der Konsequenz, dass sich seit dieser Sicherheitsmaßnahme kein weiterer Vorfall ereignet hatte. Weitere entsprechende Einzäunungs-Projekte

seien in Planung. Derzeit werde beispielsweise die Verlängerung des Zaunes am Bahnhof Sternschanze in Richtung Bahnhof Dammtor realisiert.

5. Mittelfristig sollen darüber hinaus die Bahnhöfe zwischen Hasselbrook und Barmbek auf der Linie S1 für einen Langzugverkehr verlängert werden, weil mit dem Bau und der Ausfädelung der neuen Linie S4 die Abstellanlage am Bahnhof Hasselbrook entfallt. Das bedeute, dass im Störfall keine Langzüge mehr in der Abstellanlage in Hasselbrook gewendet werden können. Würden jedoch die zwischen Hasselbrook und Barmbek liegenden Bahnsteige auf den Bahnhöfen verlängert, könne künftig im Störfall das Wenden der Züge in Barmbek erfolgen.
6. Bei der Abstellanlage in Altona solle eine mittelfristig zu errichtende Nordeinfahrt in die Abstellgruppe zu einer größeren Flexibilität führen. Derzeit müsse im Störfall über eine Wende am Bahnsteig gewendet werden. Dieses Vorgehen erfolge jedoch zulasten des Regelverkehrs im Bahnhof Altona.

Die vorgenannten Maßnahmen, erklärten die Senatsvertreter, würden dazu führen, dass im Störfall oder bei Baustellen eine erhöhte Zuverlässigkeit und Flexibilität erwartet werden könne. Sie seien aber auch deshalb nötig, weil sie zwei zusätzliche Linien auf der vorhandenen Infrastruktur der S-Bahn planen würden, die S4 und die Verstärkerlinie S32. Statt bisher sechs Linien, würden dann acht auf der vorhandenen Infrastruktur verkehren. Das werde perspektivisch dazu führen, dass die Kapazität und Zuverlässigkeit im S-Bahn-System gesteigert werde.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten die Ausführungen der Senatsvertreter, gaben jedoch zu bedenken, dass die Maßnahmen eher mittel- bis langfristig ihre Wirkung entfalten würden. Sie verwiesen auf ihre zu diesem Themenbereich gestellte Große Anfrage (Drs. 21/8240) und stellten fest, dass bei keiner der Fragen 70. bis 76. konkret benannt worden war, wann die erwähnten sechs Maßnahmen umgesetzt würden. Vor diesem Hintergrund fragten sie, ob die Zeitpunkte der Umsetzung der Maßnahmen nunmehr feststünden, und sie wollten wissen, wann sich die Veränderungen für die Fahrgäste positiv bemerkbar machen würden.

Die Senatsvertreter antworteten, dass beispielsweise die Errichtung der Schutzzäune bereits seit einiger Zeit sukzessive umgesetzt werde. Eine entsprechende Übersicht über die der Projekte der Einzäunungen der S-Bahn (inklusive Angaben von bisher umgesetzten Metern) gaben sie mit Schreiben vom 19. April 2017 nachträglich zu Protokoll:

„Folgende Teilprojekte sind im Jahr 2017 geplant:

1. „Drob In“ Hauptbahnhof (Münzstraße) (bereits umgesetzt)
2. Pinneberg „Burmeisterallee“
3. HH-Eidelstedt „Schneeballweg“
4. HH-Eidelstedt „Wiesenacker“
5. HH-Hammerbrook „Hammerbrookstraße“ (Glaserei)
6. HH-Neugraben, entlang der Regionalbahnstrecke
7. HH-Poppenbüttel, Toranlage in Abstellanlage
8. Sternschanze - Dammtor (Verbindungsbahn)

In den folgenden Tabellen werden die bereits abgeschlossenen Teilprojekte der S-Bahn Hamburg zum Thema Zäune aufgeführt:

1. Abgeschlossene Teilprojekte**Abgeschlossene Teilprojekte (Teil1/ 2) – Realisierung 2013-2016**

Lfd.-Nr.	Projekte	Länge	Beschreibung
1.	Wedel, „Auweidenweg“	1.850,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 1,60 m) inkl. 7 Toranlagen
2.	Wedel, „Schulauer Moorweg“	12,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 1,60 m) inkl. Toranlage
3.	HH-St. Georg, „Besenbinderhof“ (Drob Inn)	116,00 m	Neubau Zaun (h=2,00 m) hinter vorh. Geländer (DropInn)
4.	HH-Rotherbaum, „An der Verbindungsbahn“	46,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 1,15 m) inkl. Toranlage
5.	HH-Hammerbrook, „Ankermannsplatz“	25,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 2,20 m) inkl. Toranlage
6.	HH-Bahrenfeld, „Bonnepark“	460,00 m	Neubau Zaun (h= 2,00 m) entlang der Gleisanlagen inkl. 3 Toranlagen
7.	HH-Wilhelmsburg, „Neuenfelder Straße“	70,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 2,00 m) inkl. Toranlage
8.	HH-Neugraben, entlang der S-Bahn-Seite	520,00 m	Neubau Zaun und Ersatz des Bestandes (h= 2,00 m) inkl. 2 Toranlagen
9.	HH-Poppenbüttel, entlang der Abstellanlage	850,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 3,00 m) inkl. 2 Toranlagen

Neubau und Instandsetzung von Zaunanlagen

3

1. Abgeschlossene Teilprojekte**Abgeschlossene Teilprojekte (Teil2/ 2) – Realisierung 2013-2016**

Lfd.-Nr.	Projekte	Länge	Beschreibung
10.	HH-Klein Flottbek, entlang der Bushaltestelle	38,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 2,40 m)
11.	HH-Ohlsdorf, entlang der Abstellanlage	1.460,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 3,00 m) inkl. 3 Toranlagen (BA 1=650,00 lfdm, BA 2=810,00 lfdm)
12.	HH-Sternschanze, entlang der S-Bahn-Seite	402,00 m	Neubau Zaun (h= 2,20 m) entlang der Gleisanlagen inkl. 2 Toranlagen (BA 1=90,00 lfdm, BA 2=230,00 lfdm, BA 3=82,00 lfdm)
13.	HH-Blankenese, Toranlage	1 Stück	Einbau einer Toranlage im Bestand
14.	Wedel, Abstellanlage	967,00 m	Ersatz des Bestandes (h= 3,00 m und 2,00 m) inkl. 3 Toranlagen (BA 1=500,00 lfdm, h=3,00 m; BA 2=467,00 lfdm, h=2,00 m)
	Summe	6.816,00 m	

Neubau und Instandsetzung von Zaunanlagen

4

Die Neuordnung der Stromversorgung, erklärten die Senatsvertreter weiter, werde derzeit geplant. Ebenso stehe die Verhandlung über eine LuFV-Finanzierung noch aus. Die ersten Arbeiten zur Verbesserung auf der Bergedorfer Strecke seien für 2018 vorgesehen, die ersten Arbeiten zur Ertüchtigung der Strecke in Richtung Harburg fänden bereits im Rahmen der Baumaßnahmen für den Bahnhof Elbrücken statt, mit denen sie im Sommer 2017 beginnen würden.

Die Antworten fanden die CDU-Abgeordneten nicht ausreichend. Zudem sei bei der Beantwortung der Großen Anfrage auch deutlich geworden, dass zum Beispiel Personen im Gleis nur für einen geringen Teil der Betriebsstörungen verantwortlich gehalten werden können, Polizei-, Feuerwehr- und Rettungswageneinsätze jedoch umso mehr. Ihres Erachtens sei es geboten, die Maßnahmen schneller in die Realisierung zu brin-

gen. Lediglich die Einzäunungen als kurzfristige Maßnahme scheine ihnen zu wenig. Daher baten sie den Senat, an dieser Stelle nachzubessern, um auch die anderen Maßnahmen möglichst zügiger umsetzen zu können und somit schnell zu spürbaren Verbesserungen zu gelangen.

Die Senatsvertreter bestätigten, dass auch sie Handlungsbedarf sehen würden, und verwiesen auf die geplanten Maßnahmen.

Die FDP-Abgeordneten stellten fest, dass auch der Vortrag der Senatsvertreter sie nicht von ihrer Meinung, dass bei der S-Bahn ein dringender grundsätzlicher Sanierungsbedarf bestehe, abbringen können. Sie erinnerten an die Antworten auf ihre Schriftliche Kleine Anfrage (Drs. 21/8458) und betonten zunächst, dass ein Vergleich mit Berlin nicht gewünscht sei. Der Vergleich mit der HOCHBAHN zeige jedoch, dass diese 2,57 Prozent Verspätungen habe, die S-Bahn jedoch 5 Prozent. Bei den Zugausfällen liege die S-Bahn bei 1 Prozent. Das klinge zwar zunächst gut, wenn man sich jedoch die Ausfälle bei der HOCHBAHN ansehe, lägen diese bei 0,16 Prozent. Diese drastischen Unterschiede, bei etwaig gleichen Bedingungen, empfanden die FDP-Abgeordneten als nicht tragbar. Das Argument, dass bei der S-Bahn eine besondere Situation herrsche, weil alle S-Bahn-Linien den Hauptbahnhof passieren müssten, sei zwar richtig, jedoch handele es sich dabei nur um eine relativ kurze Strecke. Falls dieses Nadelöhr jedoch als Grund angeführt würde, dass die S-Bahn derart schlechtere Ergebnisse als die HOCHBAHN vorweisen könne, müsse ihres Erachtens mit technischen Maßnahmen darauf reagiert werden. Die Frage nach der Statistik über technisch bedingte Störungen sei im Rahmen ihrer Anfrage von der HOCHBAHN, zumindest für einen Zweimonatszeitraum, beantwortet worden, die S-Bahn hingegen habe sich dazu nicht in der Lage gesehen, obgleich sie auf Twitter täglich technisch bedingte Störungen mit genauer Angabe der Linie und Haltestelle veröffentlichte. Daher fragten sie sich, wenn die S-Bahn selbst noch nicht einmal wisse, woran es liege, dass es zu Problemen komme, wie sie diese dann beseitigen können sollen. Trotz der vielen Kritikpunkte, die sie angeführt hätten, begrüßten sie die vorgestellten Maßnahmen, monierten jedoch, dass auf einer derart viel befahrenen Strecke wie der Linie S3/S31 erst jetzt die Idee aufgekommen sei, die Voraussetzungen für einen Gleiswechselbetrieb im Störfall oder bei Baustellen zu schaffen. Die Einzäunungsmaßnahmen fanden sie fachlich richtig, aber nicht ausreichend, wie bereits von der CDU reklamiert. Bezogen auf ihre Fragen 8. und 9. aus der Schriftlichen Kleinen Anfrage, die sich auf Rolltreppen und Fahrstühle bezogen hätten, sei die HOCHBAHN in der Lage gewesen, sehr genaue Angaben zu liefern, wohingegen die S-Bahn erneut haben passen müssen, außer der Mitteilung, dass es an den Stationen Heimfeld, Stadthausbrücke und Allermöhe zu häufigen Ausfällen beziehungsweise Störungen gekommen war. Ausfälle habe es ihrer Einschätzung nach nicht nur an den aufgeführten, sondern auch an vielen anderen Stationen gegeben, die jedoch nicht aufgeführt worden waren. Nach Maßgabe der FDP-Abgeordneten sei es die klassische Aufgabe eines Unternehmens, die Fehler, die passieren könnten, zu listen und sie zu analysieren. Sie resümierten, dass ihnen weder die Antworten des Senats auf ihre Schriftliche Kleine Anfrage noch die Äußerungen in der Sitzung genügen würden und betonten, dass sie keine der geplanten oder bereits in Umsetzung befindlichen Maßnahmen falsch fanden. Vielmehr seien die Maßnahmen nicht ausreichend und überdies längst überfällig. Bereits vor Jahren, 2012 oder 2013 hätten sie eine vergleichbare Anfrage gestellt mit ähnlich erschreckenden Ergebnissen. Dass seither offenbar nur Zäune errichtet worden seien sei ihnen und, wie sie vermuteten, auch den Bürgerinnen und Bürgern zu wenig.

Die Vertreter des Senats widersprachen, dass sie den Vergleich zu Berlin nicht gezogen hätten, sondern in ihren Ausführungen darauf verwiesen hätten, dass, wenn man andere Eisenbahnsysteme, die nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) auf den Strecken der DB Netz AG fahren würden, vergleiche, die S-Bahn Hamburg sehr gut dastehe, und zwar nicht nur im Vergleich zu Berlin, sondern auch zu Frankfurt, München und anderen Großstädten. Der Vergleich zur HOCHBAHN hinke, darauf hätten sie im Übrigen bereits verwiesen, nicht nur wegen der unterschiedlichen Infrastruktur am Hauptbahnhof, sondern auch deshalb, weil die HOCHBAHN in der Regel entweder unterirdische Streckenverläufe habe oder entsprechende Sicherungsmaßnahmen an den oberirdischen Streckenverläufen. Bundesweit gebe es weder bei der

S-Bahn noch bei Regionalbahnsystemen entsprechende Einzäunungen. Insofern, weil es sich um unterschiedliche Systeme handele, werde auch nicht erwartet, auch nicht vom Aufgabenträger Hamburger Verkehrsverbund, dass die gleichen Ziele, bezogen auf Pünktlichkeit, erreicht werden, wie die, an denen die HOCHBAHN gemessen werde. Zu den übrigen Rahmenbedingungen verwiesen sie darauf, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen S-Bahn Hamburg nicht, wie in kommunalen Verkehrsunternehmen üblich, für die gesamte Infrastruktur zuständig sei, sondern, dass nach der Bahnreform eine Aufspaltung stattgefunden habe in die Infrastrukturunternehmen DB Netz AG und die DB Station&Service AG, mit der Konsequenz, dass sie nicht unmittelbar für die Instandhaltung der Infrastruktur in diesem Bereich zuständig seien. Mit diesem Hinweis wollten sie die S-Bahn Hamburg keinesfalls ihrer Verantwortung entziehen, aber dafür sensibilisieren, dass sie auf einige Bereiche, wie zum Beispiel auf die Fahrstühle und Rolltreppen, für die die DB Station&Service AG zuständig sei, nicht mehr unmittelbar einwirken könnten.

Die SPD-Abgeordneten erklärten ihr Anliegen, das Thema „Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität und Stabilität in der S-Bahninfrastruktur“ im Rahmen der Selbstbefassung beraten zu wollen, weil es in den vergangenen Monaten gehäuft Berichterstattungen über Störungen und Ausfälle gegeben hatte. Zudem seien Bürgerinnen und Bürger an sie herangetreten, und hätten kritisiert, dass Zugausfälle oder Störungen nicht über die jeweils anderen Verkehrsmittel zum Beispiel per Durchsage kommuniziert würden. Dies vorausgeschickt fragten sie nach den üblichen Kommunikationswegen in Störungs- oder Verspätungsfällen, und fragten nach, wie Menschen, die nicht über Twitter oder Facebook vernetzt seien, über etwaige Unwägbarkeiten informiert würden.

Üblicherweise, erläuterten die Senatsvertreter, finde die Kommunikation über Ansagen im Zug durch den Lokführer und Ansagen in den Stationen statt. Zudem würden bei Störungen entsprechende Informationen über Twitter verbreitet. Der neu eingerichtete DB Streckenagent, der insbesondere für Pendler hilfreich sei, informiere per Push-Nachricht auf dem Smartphone für die Linien, die üblicherweise gefahren würden, über Störungen. Ihres Erachtens sei die Kommunikation sehr umfangreich. Daher schlugen sie vor, den Hinweisen der Bürgerinnen und Bürger konkret nachzugehen, um herauszubekommen, in welchen konkreten Störungssituationen die Kommunikation als nicht ausreichend empfunden worden war. Sie räumten ein, dass es aufgrund der Komplexität des Systems nicht ausgeschlossen werden könne, dass es bei Störungen einer Linie, auch auf anderen Linien zu Unregelmäßigkeiten komme, und dadurch bei dem einen oder anderen Bahnhof zu einer bestimmten Zeit die Kommunikation nicht ankomme.

Auf die Nachfrage der SPD-Abgeordneten, wie es sich mit der Kommunikation mit anderen Verkehrsträgern verhalte, antworteten die Senatsvertreter, dass es zwischen S-Bahn und HOCHBAHN, aber auch zu den anderen Verkehrsunternehmen, diesbezüglich kurze Kommunikationswege gebe. Störungsmeldungen würden zum Beispiel bei der HOCHBAHN immer direkt in die Betriebszentrale gelangen.

Sie gaben an, dass es vor kurzem eine massive Beschwerdelage gegeben habe, dass ein Ausfall auf der Linie U2 nicht rechtzeitig kommuniziert worden war. Anhand der darüber aufgezeichneten Kommunikationsprotokolle hätten sie die Weitergabe der Störungsmeldung sowie die sofortige Dienstanweisung der HOCHBAHN an alle Fahrerinnen und Fahrer, dass an bestimmten Stellen eine Ansage mit vorgegebenem Wortlaut zu erfolgen habe, nachvollziehen können. Dennoch komme es immer wieder vor, dass die veranlasste und angeordnete Ansage im Echtbetrieb von den Fahrerinnen und Fahrern aus unterschiedlichen Gründen nicht getätigt werde, sodass es trotz aller Bemühungen, Störungen rechtzeitig und umfassend zu kommunizieren, immer wieder zu unbefriedigenden Situationen für die Fahrgäste komme. Für Smartphone-Nutzerinnen und -Nutzer gebe es zudem die HVV-App, die mit Echtzeitdaten gespeist werde, in der über geplante Bauarbeiten berichtet werde. Problematisch seien daher eher die kurzfristig auftretenden, ungeplanten Störungen. Vorbildlich seien beispielsweise der Bau und die Abwicklung des City-Tunnels gelaufen, bei dem nicht zuletzt aufgrund der guten Informationsarbeit im Vorwege und während der Bauzeit keinerlei Beschwerden eingegangen waren.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Aussage der Senatsvertreter, dass bei der S-Bahn die Zugführerinnen und -führer gehalten seien, im Störfall Durchsagen zu machen, und sie fragten, wieso es bei der HOCHBAHN gelinge, dass dort zentrale Durchsagen in alle Züge durch die Leitstelle veranlasst würden, wenn es um die U-Bahn ginge, jedoch bei einer Störung bei der S-Bahn die Leitstelle der U-Bahn nicht eine Durchsage in allen Zügen machen könne, wo sie selbst mit der Störungsbeseitigung nicht befasst seien, zumindest nicht in dem Umfang, als hätten sie selbst die Störung.

Alle Nachrichten über Betriebsstörungen größerer Art, erwiderten die Senatsvertreter, würden zu den Leitstellen der U-Bahn und der Betriebszentrale der S-Bahn weitergegeben. Das bedeute, sowohl U- als auch S-Bahn würden jeweils über etwaige Störungen in Kenntnis gesetzt. Das bedeute jedoch nicht, dass sie in jedem U-Bahn-Zug im Netz jede Durchsage machen würden, weil es beispielsweise Fahrgäste, die in Nordstedt in der U-Bahn säßen, nicht interessiere, ob es in Billstedt gerade zu einer Störung gekommen sei. Das würde zu einer Informationsflut führen und einer erneuten Beschwerdelage, weil die Fahrgäste dann auf jeder Haltestelle einer Linie, wenn zum Beispiel eine Baustelle angekündigt werde, immer wieder den gleichen Durchsagen ausgesetzt wären und sich überinformiert fühlen würden. Insofern entscheide der Liniendisponent vor Ort in der Betriebszentrale der HOCHBAHN, in welchem Zug welche Durchsagen zu erfolgen haben. Zum Teil würden Anweisungen an die Fahrerinnen und Fahrer ergehen, sodass diese dann entsprechende Durchsagen machen könnten. Die Leitstelle habe aber auch die Möglichkeit, zu separieren, dass sie über bestimmte Abschnitte direkt aus der Leitstelle Durchsagen in den Zügen mache. Und falls bei der einen oder anderen Störung eine Durchsage im Zug einen Fahrgast nicht erreiche, gebe es auch die Erklärung, dass dieser sich gerade außerhalb des Abschnitts befunden habe, für den der Liniendisponent die Durchsage vorgesehen hatte. Pro Linie gebe es einen Liniendisponenten, insgesamt drei in Hamburg. Die Aufgabe eines Liniendisponenten bestehe darin, die gesamte Informationspolitik zu managen und im eigenen Ermessen zu entscheiden, in welchen Abschnitten bei Störungen Durchsagen zu erfolgen haben. Dabei könne menschliches Fehlverhalten nicht ausgeschlossen werden, sodass möglicherweise mal eine Durchsage nicht, wie es vielleicht angemessen gewesen wäre, weitergeleitet werde. Der Regelprozess, betonten die Senatsvertreter, für große Störungen, nicht für jede Verspätung, sei hingegen klar definiert und hätte sich bewährt.

Auf die Frage der SPD-Abgeordneten, ob die Kommunikation auch bei der S-Bahn seitens der Zentrale gesteuert werden könne, entgegneten die Senatsvertreter, dass es der S-Bahn nicht möglich sei, wie bei der U-Bahn Durchsagen zentral in die Züge sprechen zu lassen. Sie seien bei ihren zentralen Durchsagen anlässlich großer Störungen auf die Lautsprecheranlagen auf den Bahnhöfen angewiesen.

Der AfD-Abgeordnete interessierte sich im Hinblick auf die Errichtung von Zaunanlagen dafür, ob es örtliche Schwerpunkte externer Störungen gebe. Darüber hinaus wollte er wissen, ob, und falls ja, warum es signifikante Unterschiede hinsichtlich der Personenschäden zwischen S-Bahn und U-Bahn gebe. Des Weiteren hätte er verstanden, dass die S-Bahn Hamburg nicht für die Infrastruktur und deren Instandsetzung verantwortlich zeichne und fragte, ob das richtig sei. Vor dem Hintergrund, dass es in Hamburg ein Straßenmonitoring mit dem Ziel gebe, künftig sämtliche Straßen in Hamburg erfasst zu haben, welches einen guten Überblick über die Straßenzustände und erforderliche Instandhaltungsmaßnahmen ermögliche, wollte er wissen, ob es etwas Vergleichbares für die Infrastruktur der S-Bahn gebe und, falls ja, in welcher Ausführung. Vor dem Hintergrund, dass 50 Prozent der Störungen externer Art seien, fragte er, welche Ursachen für die anderen 50 Prozent der Störungen angeführt würden.

Hinsichtlich der Störungen, bestätigten die Senatsvertreter, könnten sogenannte Hotspots lokalisiert werden. Einer der Hauptverursacher von Störungen sei das sogenannte Drob Inn am Hauptbahnhof. Dort seien die Folgen von Personen im Gleis besonders eklatant, weil dort alle Linien vorbeifahren würden. Ein weiterer Schwerpunkt sei der Bereich Sternschanze. Darüber hinaus gebe es einen Bereich zwischen Bergedorf und Berliner Tor, bei dem sie planen würden, ihn mit einem entsprechenden Schutzzaun zu versehen. Im Übrigen gäbe es auch entsprechende Listen, in

denen festgehalten werde, wo welche Personen im Gleis sich aufgehalten haben, anhand derer weitere Einzäunungsmaßnahmen sukzessive abgearbeitet würden. Die Personenschäden seien bei der S-Bahn höher als bei der U-Bahn, weil die Gleiskörper der S-Bahn offen zugänglich seien. Betroffen sei davon jedoch nicht nur die S-Bahn Hamburg, sondern der gesamte Eisenbahnverkehr der Deutschen Bahn in der Bundesrepublik Deutschland, weil dort nicht, wie bei kommunalen Verkehrsunternehmen, entsprechende Sicherungen bereits von vornherein beim Bau von Strecken vorgesehen würden. Mit den Zäunen, die an verschiedenen Punkten errichtet würden, würden sie versuchen, diesem Mangel entgegenzuwirken. Hinsichtlich der Zuständigkeit für die Wartung der Infrastruktur bei der S-Bahn müsse bedacht werden, erklärten die Senatsvertreter, dass die Deutsche Bahn AG aufgeteilt sei in unterschiedliche Bereiche. Die DB Netz AG sei für die Wartung und Unterhaltung der Infrastruktur zuständig, während sich die DB Station&Service AG um die Unterhaltung der Bahnhöfe kümmere. Sie wiesen darauf hin, dass es im Netz regelmäßige Untersuchungen gebe, beispielsweise zum Thema „Schienenfehler“, aber auch zur Funktionsfähigkeit der Weichen. In jeder Betriebsruhe fänden entsprechende Untersuchungen und auch Pflegearbeiten von Anlagen wie zum Beispiel der Signaltechnik statt, sodass kontinuierlich versucht werde, Störungen auf ein Minimum zu begrenzen. Ein Monitoring für die Gleiskörper erfolge in Form von Zustandsberichten. Darin werde eine Kategorisierung vorgenommen, um den Zustand der Infrastruktur einteilen und somit die rechtzeitige Einleitung entsprechender Maßnahmen zur Instandhaltung oder Erneuerung von Schienen oder Weichen sicherzustellen.

Bezogen auf den Umstand, dass nach Kenntnis der SPD-Abgeordneten die S-Bahn in bestimmten Bereichen im Auftrag der DB Infrastrukturunternehmen tätig werde, baten sie die Senatsvertreter um Präzisierung der Zuständigkeiten.

Es gebe, erklärten die Senatsvertreter, Geschäftsbesorgungsverträge mit den beiden Infrastrukturunternehmen DB Netz AG und DB Station&Service AG für den Betrieb der Anlagen. Dass heiße, sie könnten die Anlagen entsprechend nutzen, und würden entsprechende Fahrdienstleiter in den Stellwerken beschäftigen. Darüber hinaus würden sie die Ansagen in den Bahnhöfen und die Fahrgastinformationen im Auftrag der Infrastrukturunternehmen machen; Bau und Instandhaltung würden von den Infrastrukturunternehmen in eigener Verantwortung wahrgenommen.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erkundigte sich, Bezug nehmend auf das Thema „Kommunikation“, wie es sich neben den Ansagen mit den Anzeigen verhalte, insbesondere vor dem Hintergrund, dass es in den Bahnen unterschiedliche Bildschirmformate gebe, auf den Bahnhöfen hingegen wechselnde Bildschirmanzeigen sowohl bei den Fahrzielanzeigern als auch bei der Werbung. Dies vorausgeschickt interessierte sie, wie die technischen Möglichkeiten, sowohl bei der HOCHBAHN als auch beim HVV, seien, dort darauf hinzuweisen, dass beispielsweise beim Umsteigen ein bestimmtes Ziel aufgrund einer Störung an anderer Stelle nicht erreicht werden könne. Ihr sei bewusst, dass die Aufspaltung der Deutschen Bahn AG viele Probleme mit sich gebracht habe, und sie fragte nach, wie die Verträge mit der S-Bahn gestaltet seien und wie die Stadt als Aufgabenträgerin sich abgesichert habe. In der Antwort zu einer Schriftlichen Kleinen Anfrage von Rot-Grün hinsichtlich der aufgeführten Maßnahmen (Drs. 21/7859) sei, fuhr sie fort, zu lesen gewesen, dass es im Rahmen der Olympiabewerbung 2015 bereits Erkenntnisse gegeben hatte, dass Probleme bestanden hätten und Möglichkeiten aufgezeigt worden waren, wie diese hätten behoben werden können. Im Februar 2016 sei die Konzeptvorstellung im Mobilitätsbeirat erfolgt, im April 2016 hätte es laut Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage ein Gespräch zwischen der DB AG und der Freien und Hansestadt Hamburg gegeben. Im Oktober 2016 hätte der HVV daraufhin eine Prioritätenliste erstellt, jedoch ohne sichtbare Folgen. Vor dem Hintergrund, dass es sich nicht um neue Probleme handele, sondern um schon länger bekannte, wunderte sie sich über die langen Zeitabläufe. Zu der zweiten Maßnahme, die die Linie S21 betreffe, wollte die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE wissen, ob, sobald im Sommer 2018 der Einbau des ersten Weichentrapezes erfolgt sei, dies umgehend dazu führe, dass der 20-Minuten-Takt im Wechselbetrieb möglich würde, oder ob hierzu noch auf das zweite Weichentrapez gewartet werden müsse. Hinsichtlich der Linie S3 hätten die Senatsvertreter dargelegt, dass bei den Elbbrückenarbeiten teilweise bereits in 2017 einzelne Maßnahmen vorgenommen

würden. Vor diesem Hintergrund interessierte sie, ob diese Maßnahmen bereits ausreichen würden, einen Zehn-Minuten-Wechselbetrieb einzuhalten. Oder sei es vielmehr so, dass die Senatsvertreter zwar schon tätig würden, dies jedoch nicht dazu führen werde, dass die angestrebten Veränderungen erreicht würden.

Die Senatsvertreter monierten, dass der Eindruck erweckt würde, dass sich niemand um die Infrastruktur der Bahn kümmere, und sie betonten, dass das mitnichten der Fall sei und sich sowohl die DB Netz AG als auch die DB Station&Service AG sehr gut um ihre Aufgaben kümmern und die Zielwerte hervorragend einhalten würden. Daher würden sie die Situation bei der S-Bahn auch nicht, wie vonseiten der Abgeordneten angeklungen, als Katastrophe erachten. Obgleich sie alles daran setzen würden, Verspätungen zu vermeiden, betonten die Senatsvertreter, könnten diese in einem derartigen Eisenbahnsystem nicht vollends vermieden werden, und sie hoben hervor, dass Hamburg sich, bezogen auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Bahn, im deutschlandweiten Vergleich an der Spitze befände. Aktuell, vor dem Hintergrund, dass der neue S-Bahn-Vertrag noch nicht in Kraft getreten sei, gebe es ein Qualitätssicherungsverfahren, das eine Malus-Regelung enthalte. Das bedeute, dass vom Vertragsentgelt etwas abgezogen werde, wenn ein bestimmtes Ziel nicht erreicht werde. In 2016 sei dieses Ziel eingehalten worden, sodass keine Malus-Zahlungen erfolgt seien. Dabei, hoben die Senatsvertreter hervor, entstünden der S-Bahn Nachteile bei Nichteinhaltung der Ziele, unabhängig davon, ob sie aus dem Netz resultieren oder durch Personenschäden oder Polizeieinsätze oder auch Demonstrationen, die vonseiten der Freien und Hansestadt Hamburg genehmigt worden seien, verursacht würden. In dem neuen S-Bahn-Vertrag werde es diese Malus-Regelung nicht mehr, wie bisher, im Rahmen des Qualitätssicherungsverfahrens geben, sondern es werde Abzüge für Nichtleistungen, wie zu kurze Züge, für ausgefallene und verspätet fahrende Züge geben. Da diese Minderzahlungen den DB Konzern unmittelbar treffen würden, bestehe ein erhebliches Eigeninteresse daran, diese möglichen Nichteinnahmen zu vermeiden. Insofern sei ihres Erachtens eine hinreichend vertragliche Absicherung der Leistungen seitens der Stadt erfolgt. Bezogen auf die Nachfrage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erklärten sie zu der Maßnahme auf der Strecke zwischen Berliner Tor und Bergedorf, dass es den Einbau zweier Weichentrapeze bedürfe. Das eine werde im Juli 2018 im Rahmen von Brückenbauarbeiten realisiert und sei auch bereits finanziert. Zu dem zweiten Weichentrapez fänden derzeit Gespräche im Rahmen der Verhandlungen über die Finanzierung statt, einen Umsetzungszeitpunkt gebe es derzeit noch nicht. Für die Strecke zwischen Hammerbrook und Harburg Rathaus, erläuterten die Senatsvertreter, müssten sechs Maßnahmen insgesamt durchgeführt werden, um die geplanten Ziele erreichen zu können. Im Bereich der Baumaßnahmen zur Station Elbbrücken würden sie im Sommer 2017 mit den Maßnahmen beginnen. Etwa ein Drittel dieser sechs auf vorgenannter Strecke durchzuführender Maßnahmen sei bereits über die LuFV finanziert, die übrigen zwei Drittel müssten noch finanziert werden. Im Endzustand der Maßnahmen auf der Linie S3/S31 sei dann eine Zugfolge von zwei Minuten möglich. Zudem könne ein Gleiswechselbetrieb im Zehn-Minuten-Takt bei Störungsfällen sichergestellt werden.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE wies darauf hin, dass es ihr vor allem darum gegangen war, zu erfahren, ob nach dem Einbau des ersten Weichentrapezes im Sommer auf der Linie S21 und den ersten Maßnahmen bei der S3 an den Elbbrücken im Störungsfalls bereits ein Zehn-Minuten-Takt im Gleiswechselbetrieb eingehalten werden könne, oder ob erst alle Maßnahmen umgesetzt sein müssten. Darüber hinaus erkundigte sie sich vor dem Hintergrund, dass der Kontakt zur DB offenbar sehr gut sei, ob nicht eine Beschleunigung der Umsetzung der Maßnahmen möglich sei.

Der Kontakt zum DB Konzern sei ausgesprochen gut, bestätigten die Senatsvertreter. Der zum Teil neu formierte Vorstand werde den Senatsvertretern in Kürze einen Besuch abstatten, und sie versicherten, dass im Rahmen dieses Gesprächs weitergegeben werde, dass eine beschleunigte Umsetzung der Maßnahmen wünschenswert sei.

Der Abgeordnete der GRÜNEN stellte eingangs fest, dass für ein Netz, auf dem ausschließlich die S-Bahn fahre, ausgenommen ein Zug der AKN und die Strecke nach Stade, die Bahnreform fehlgelaufen sei, und statt einer Aufspaltung die Bereiche „Netz“ und „Betrieb“ hätten zusammengehalten werden müssen. Er kritisierte, dass

der Senat zwar Vertreter der S-Bahn zu dieser Beratung entsendet habe, und diese auch zu vielen Bereichen auskunftsfähig gewesen seien, sie jedoch qua Funktion nicht zuständig seien, obgleich das Thema der Selbstbefassung sich ausdrücklich auch auf die Infrastruktur der S-Bahn beziehe. Vor diesem Hintergrund schlug er vor, dieses Thema aufgrund des erhöhten Handlungsbedarfs nochmals aufzurufen und dann dafür Sorge zu tragen, dass alle Gesellschaften der DB zugegen seien, die für den Bereich der S-Bahn-Infrastruktur zuständig seien. Das Ansinnen der GRÜNEN sei, und darüber bestehe seiner Einschätzung nach Einvernehmen, dass die Hamburgerinnen und Hamburger, aber auch die Einpendlerinnen und Einpendler aus der Metropolregion die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen sollen, um in die Stadt zu kommen, oder in der Stadt als S-Bahn-Fahrgäste zuverlässig von A nach B gelangen können sollen. Wichtig seien ihm die Ausführungen zu den geplanten Maßnahmen auf der meistbefahrenen Strecke zwischen Harburg und Hamburg Hauptbahnhof gewesen, insbesondere, weil im Störfall die Fahrgäste nur mit vielen Umständen verbunden über die Elbe gelangen könnten. Er zeigte sich verwundert, dass seit Jahren eine Ertüchtigung dieser Strecke gefordert werde, bislang aber nur ein Drittel der erforderlichen Maßnahmen sichergestellt sei. Dies vorausgeschickt bat er die Senatsvertreter, aufzuzeigen, im Rahmen welches Zeithorizontes es möglich sein werde, die noch ausstehenden Maßnahmen umzusetzen. Vor dem Hintergrund, dass die Senatsvertreter ausgeführt hätten, dass es derzeit um die Finanzierung verschiedener Maßnahmen gehe, interessierte ihn, um welche Beträge es gehe. Die gleichen Informationen erbat er bezüglich der Maßnahmen auf der Strecke der Linie S21 nach Bergedorf, und erkundigte sich insbesondere danach, warum nach dem Einbau beider Weichentrapeze im Störfall nur ein 20-Minuten-Takt im Pendelverkehr gewährleistet werden könne und kein kürzerer Takt.

Der Taktung, die auf der Strecke zwischen Berliner Tor und Bergedorf im Störfall bei einem Gleiswechselbetrieb auf einem eingleisigen Abschnitt eingehalten werden könnte, erklärten die Senatsvertreter, sei abhängig von der Streckenlänge zwischen den entsprechenden Weichenverbindungen. Da es auf dieser Strecke einen wesentlich größeren Stationsabstand als bei der U-Bahn gebe und sie derzeit auf der Strecke mangels Weichenverbindungen an den richtigen Stellen keinerlei Möglichkeit hätten, bei Störungen eingleisig zu fahren, würden sie es als Fortschritt erachten, nach Einbau der beiden Weichentrapeze bei Störungen wenigstens einen 20-Minuten-Takt einhalten zu können. Das sahen sie im Übrigen auch deshalb als ausreichend an, weil es nur die Fälle betreffe, in denen es Störungen oder Baustellen gebe, und parallel ohnehin auch Regionalbahnverkehr stattfinde, auf den ausgewichen werden könne, wenn das Fahrziel von Bergedorf aus betrachtet der Hauptbahnhof sei. Sollte eine kürzere Taktung im Störfall als erforderlich erachtet werden, müsse über die zwei Weichentrapeze hinaus in weitere Weichen und Signalisierungen auf der Strecke investiert werden, um die sogenannten Blockabstände, in denen sich Züge aufhalten könnten, zu verringern. Bei der Strecke der Linie S3/S31 in Richtung Harburg sei von den dort geplanten Maßnahmen etwa ein Drittel bereits über die LuFV finanziert. In den Gesprächen zwischen der Stadt Hamburg und den Infrastrukturunternehmen geht es nunmehr darum, dafür zu sorgen, dass auch für die übrigen zwei Drittel der Maßnahmen die Finanzierung sichergestellt werde. Entsprechende Gespräche mit der DB Netz AG seien bereits im Gange. Die Senatsvertreter betonten, dass diese Strecke im besonderen Fokus stünde, weil sie die Hauptschlagader zwischen Nord und Süd und mit einem derzeitigen Fünf-Minuten-Takt bereits eng belegt sei, aber dennoch perspektivisch noch ausgeweitet werden solle mit dem Ziel, eine mögliche Zwei-Minuten-Zugfolge zu erreichen. Jedoch liege für dieses Bestreben weder eine konkrete Bauplanung noch eine entsprechende Finanzierung vor.

In Hamburg werde derzeit, führten die Senatsvertreter weiter aus, gerade im Eisenbahnbereich, auch auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Harburg, viel gebaut. Im Zuge der Bauarbeiten an der Wilhelmsburger Reichsstraße hätten sie alles, was im Fernbahnbereich umgebaut werden könne, umgebaut, und sie stünden in den nächsten Monaten vor dem Abschluss der Gleisarbeiten. Das betreffe zwar die Fernbahn, jedoch würden auch diese, und nicht nur die Maßnahmen an der S-Bahn-Strecke, aus LuFV-Mitteln des Bundes finanziert. Die Bahn habe derzeit ein großes Ingenieurpotenzial im Norden konzentriert, um die Vielzahl der hier laufenden Maßnahmen wie S4, Weicheninstandsetzung am Hauptbahnhof und viele weitere Maßnahmen, die

zum Teil parallel erfolgen würden und oft in Sperrpausen erledigt werden müssten, durchzuführen. Demnach passiere derzeit viel, und es würde auch viel Geld ausgegeben, wobei, und das dürfe nicht in Vergessenheit geraten, betonten die Senatsvertreter, es sich nicht um eine hamburgische, sondern um eine Eisenbahn des Bundes handle, bei der erforderliche Maßnahmen auch vom Bund getragen würden. Es stehe Hamburg frei, erklärten die Senatsvertreter, seine Regionalisierungsmittel auszuschöpfen, sie betonten jedoch im gleichen Zuge, dass dies ihres Erachtens nicht der richtige Weg sei. Vielmehr sollten die Kompetenzen und Aufgaben dort belassen werden, wo sie angesiedelt seien. Ihres Erachtens könne dem Bund auch nicht vorgehalten werden, dass er in Hamburg zu wenig mache. Hamburg liege im bundesweiten Vergleich sowohl im Straßenbau als auch im Eisenbahnbau sehr weit vorne. Zudem sei ein gutes Projekt ihres Wissens noch nie an der Finanzierung gescheitert.

Auf die Frage der SPD-Abgeordneten, ob Nahverkehr Aufgabe der Länder sei, auch wenn es sich um eine Eisenbahn des Bundes handle, antworteten die Senatsvertreter, dass das Land Hamburg zwar Aufgabenträger sei, aber nicht für die Infrastruktur der Bundesschienenwege verantwortlich zeichne. Zwar würden sie der Bahn für die Nutzung der Schienentrassen Geld bezahlen, für die Finanzierung der Eisenbahn- und Stationsinfrastruktur sei und bleibe hingegen der Bund verantwortlich.

Vor dem Hintergrund, dass zum Beispiel bei dem Bau der S4 die Länder gegenüber der DB AG Auftraggeber der Planung seien, wollten die SPD-Abgeordneten wissen, ob, wenn es bei diesem Projekt nicht die Verflechtung mit dem Fernverkehr gäbe, sondern nur eine vollkommen isolierte S-Bahn-Strecke gebaut würde, die Länder dafür zuständig wären und sie, wie für jedes andere Nahverkehrsprojekt auch, Fördermittel des Bundes nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erhalten könnten. Sie erkundigten sich, ob es nicht richtig sei, dass, nur weil bei der S4 auch eine Fernverkehrsrelevanz bestehe, eine Finanzierung auf Basis des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) angestrebt werde, die unmittelbar aus der Bundeszuständigkeit hervorgehe.

Die Sondersituation der S4, in der sie als Länder Hamburg und Schleswig-Holstein in die Vorlage gehen würden, um eine Planung, die der Bund von sich aus nicht, oder zum jetzigen Zeitpunkt nicht, in Angriff nehmen würde, zeitlich voranzutreiben, führe nicht dazu, dass die Verantwortung für die Schienenwege des Bundes auf die Länder übergehe, klärten die Senatsvertreter auf. Richtig sei, dass sich alle Länder im Rahmen ihrer Möglichkeiten bemühen würden, für Nahverkehrsprojekte GVFG-Mittel zu bekommen. Das seien in der Regel die Kommunen, die Mittel für ihre U-Bahnen und Straßenbahnen beantragen würden. Dass zwei Länder mit eigenem Geld Bundesschienenwege planen, sei eine große Ausnahme.

Bezüglich der Finanzierung des 6-Punkte-Pakets, das könne auch der Beantwortung der Schriftlichen Kleinen Anfrage entnommen werden, ergeben sich die LuFV-Mittel aus Paragraf 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Die SPD-Abgeordneten begrüßten, dass sich Hamburg bemühe, den Bund mit in die Verantwortung zu nehmen, sodass derartige Projekte nicht zulasten der Regionalisierungsmittel realisiert werden. Dennoch erachteten sie es als denkbare Option, Projekte, die ansonsten bis auf Weiteres erst einmal keine Priorität beim Bund genießen würden, über die Regionalisierungsmittel vorzufinanzieren, wenn sie für Hamburg wichtig seien. Ihres Erachtens handle Hamburg richtig, indem Regionalisierungsmittel für große Projekte, wie zum Beispiel für das Vorhaben der Linie S4, angespart würden. Vor diesem Hintergrund wollten sie wissen, ob eine derartige Vorfinanzierung über Regionalisierungsmittel denkbar sei und helfen würde, das eine oder andere Projekt im Rahmen des 6-Punkte-Plans schneller voranzubringen, statt ausschließlich auf die LuFV-Finanzierung zu setzen.

Regionalisierungsmittel können, wie zum Beispiel beim Wunsch nach einem längeren Dach, eingesetzt werden. Es sei zudem denkbar, die Regionalisierungsmittel, die derzeit noch angespart würden, auch für andere Zwecke vorzusehen. Die Senatsvertreter stellten jedoch infrage, ob in dem Rahmen, in dem die DB Netz AG in der Lage sei, schneller zu planen, große Zeitsprünge generiert werden könnten, es sei denn, der geplanten U-Bahn-Ausbau werde aufgeschoben und anderen Maßnahmen stattdessen vorgezogen.

Die SPD-Abgeordneten betonten, dass es sich um ein Missverständnis handele. Sie hätten deutlich gesagt, dass es nicht darum gehe, Regionalisierungsmittel zur Umsetzung der Maßnahmen einzusetzen, sondern darum, sie zur Vorfinanzierung zu nutzen, um nicht darauf warten zu müssen, bis die letzten LuFV-Mittel vorliegen. Als Beispiel führten sie die Maßnahme „Neubau der S-Bahnstation Ottensen“ an. Dort liege eine Ermächtigung vor, Regionalisierungsmittel einzusetzen, davon ausgehend, dass eine Refinanzierung durch LuFV-Mittel stattfinde. Dieses Vorgehen könnten sie sich durchaus auch für andere Maßnahmen vorstellen. Mitnichten hätten sie die Absicht, dem U-Bahn-Ausbau andere Maßnahmen vorzuziehen beziehungsweise diesen hintenanzustellen.

Die Möglichkeit der Vorfinanzierung durch Regionalisierungsmittel bestehe, bestätigten die Vertreter des Senats, und sie wiederholten, dass ein gutes, durchgeplantes und berechnetes Projekt in der Regel nicht an der Finanzierung scheitere. Ob die Vorfinanzierung über Regionalisierungsmittel erfolge, ob direkt auf LuFV-Mittel zurückgegriffen werde oder ob über andere Wege die Finanzierung der Maßnahmen, die die S-Bahn plane, vorgesehen sei, würde zeitgerecht geregelt. Das, was sie vermeiden wollten, sei, dass der Eindruck entstehe, dass Hamburg Stück für Stück die Bundesfinanzierungsaufgaben übernehme und den Bund als kontinuierlichen Finanzier ersetze.

Auf die Frage der SPD-Abgeordneten, ob es der DB AG möglich sei, die Planungen und die Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu beschleunigen, erwiderten die Senatsvertreter, dass es sich hierbei um Maßnahmen handele, die bereits einen gewissen Planungsstand, der unterschiedlich sei, hätten. Teilweise befänden sich die Maßnahmen noch in der betrieblichen Aufgabenstellung, teilweise schon in einer Entwurfs- oder Genehmigungsplanung. Sie sagten zu, in einem Gespräch mit DB Netz AG gemeinsam zu überlegen, wie die Maßnahmen beschleunigt werden könnten.

Der Ausschussvorsitzende bat die Senatsvertreter, mitzunehmen, dass der Verkehrsausschuss, und das könne er im Namen aller Fraktionen sagen, froh über die guten Werte der S-Bahn sei, sich aber dennoch wünsche, dass diese noch besser würden. Er räumte ein, dass nach den Ausführungen der Senatsvertreter nachvollziehbar sei, dass die S-Bahn möglicherweise nicht die gleichen Werte wie die HOCHBAHN erreichen könne, dennoch hielt er weitere Verbesserungen für möglich.

In der Berichterstattung sei in den vergangenen Monaten mehrmals die Rede von Signalstörungen im Hauptbahnhof gewesen. Dies vorausgeschickt fragten die SPD-Abgeordneten, ob die Senatsvertreter diesbezüglich Stellung nehmen könnten.

Hierbei, erklärten die Senatsvertreter, hatte es sich um eine sehr untypische Häufung von Infrastrukturstörungen am Hauptbahnhof, die auf unterschiedliche Anlagen zurückzuführen gewesen seien, gehandelt. Zum einen hatte es eine Stellwerksstörung im Stellwerk am Hauptbahnhof gegeben. Nachdem dort bestimmte Baugruppen des Stellwerks ausgetauscht worden seien, laufe es seither sehr zuverlässig. Zum anderen hatte es Störungen an Signalanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs gegeben. Diese Anlagen seien ausgetauscht worden, um ihre Zuverlässigkeit sicherzustellen. Außerdem hatte es eine Störung an einer Weiche gegeben, an der ein Herzstück ausgetauscht werden musste. In der Summe habe es sich um drei voneinander unabhängige Ursachen gehandelt, die, mit den entsprechenden Folgen, alle am Hauptbahnhof lokalisiert waren. Um weitere Störungen für die Zukunft zu vermeiden, seien die Störungsursachen inzwischen behoben worden.

Der Abgeordnete der AfD erkundigte sich, nachdem Züge offenbar nicht oder nur selten Störungsursache gewesen waren, wie die internen Störungen, die etwa 50 Prozent aller Störungen ausmachen würden, kategorisiert und gewichtet werden könnten.

Von den 50 Prozent interner Störungen entfielen etwa die Hälfte auf Infrastruktur und Fahrzeuge, entgegneten die Senatsvertreter. Bei den Fahrzeugen gebe es insbesondere das Problem, dass die alte Baureihe 472, die ein Durchschnittsalter von 35 Jahren habe, häufig, sowohl im Antrieb als auch bei den Türschließen Störungen aufweise. Deshalb, um der Hauptursache der Störungen entgegenzuwirken, seien sie dabei, ihre Flotte zu modernisieren. Störungen im Bereich der Infrastruktur seien nicht

ausschließlich auf bestimmte Anlagen zurückzuführen, sondern kämen sowohl im Gleisbereich als auch bei der Stellwerkstechnik und der Signalisierung vor.

Die Abgeordneten der FDP widersprachen der Aussage des Ausschussvorsitzenden, der im Namen aller Fraktionen die Zahlen der S-Bahn gut, wenn auch weiter verbesserungsfähig, geheißen hatte, und betonten, dass die FDP-Fraktionen die präsentierten Zahlen katastrophal fände. Noch schlechter fanden sie die heutigen Erklärungen, ebenso wie die Antworten auf die Fragen ihrer Schriftlichen Kleinen Anfrage. Sie begrüßten die vorgestellten Maßnahmen, obgleich die meisten der Maßnahmen weder terminiert noch finanziert seien. Den Vorschlag, die Maßnahmen vorzufinanzieren, hielten sie, ähnlich wie die Senatsvertreter, für fragwürdig und nur in begründeten Ausnahmefällen für tragbar, zumal es klare Zuständigkeiten gebe. Sie erkundigten sich, wie viele Regionalisierungsmittel Hamburg für die nächsten drei Jahre, bis 2019, zur Verfügung stünden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ihrer Einschätzung nach ein Großteil dieser Mittel auch ohne die Projekte „U5“ und „Horner Geest“ für den barrierefreien Ausbau von Schnellbahnhaltestellen und ähnliche Projekte bereits über Jahre verplant sei.

Es seien ausreichende Regionalisierungsmittel vorhanden, erklärten die Vertreter des Senats.

Der Ausschussvorsitzende stellte abschließend fest, dass, obwohl auch er verwundert darüber gewesen sei, dass keine Vertreter von DB Netz AG und DB Station&Service zugegen gewesen waren, dennoch alle Fragen umfassend und abschließend beantwortet werden konnten.

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Martin Bill, Berichterstattung