

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Drucksache

21/16259: Wie kräftig ist das „Rückgrat der Mobilität“ wirklich? Störungen, Pannen und Verspätungen im Hamburger Schienennetz (Große Anfrage CDU)

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schrifführung: **Martin Bill**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 21/16259 ist dem Verkehrsausschuss auf Antrag der CDU-Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft vom 27. März 2019 überwiesen worden. Der Verkehrsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 11. April 2019 abschließend mit der Vorlage befasst.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten fest, dass die Schnellbahnlinien im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) einen wesentlichen Teil des Rückgrats der Mobilität in der Stadt bildeten und mit über 1 Million Fahrgästen täglich äußerst leistungsfähig, umweltfreundlich, zuverlässig und preiswert seien. Der Senat, erklärten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, habe sich zum Ziel gesetzt, das Netz auszubauen und die Taktzeiten weiter zu verbessern. Das hierfür verwendete Geld sei gut investiert, denn diese Maßnahmen sicherten die Zukunftsfähigkeit der Stadtmobilität und leisteten einen nachhaltigen Beitrag zur Luftreinhaltung. Dass der überwiegende Teil der rund 2,6 Millionen Menschen, die täglich im HVV-Gebiet unterwegs seien, problemlos ans Ziel gelange, verdeutliche, welche Leistung der HVV täglich erbringe. Die Verbesserung der Situation im Hamburger Süden stehe jedoch weiter im Fokus der Senatsvertreterinnen und -vertreter.

Der CDU-Abgeordnete führte aus, dass seiner Kenntnis nach viele HVV-Kunden mit der Pünktlichkeit der Bahn und teilweise auch der Busse unzufrieden seien. Wie die Antwort des Senats auf die Große Anfrage der CDU ergeben habe, seien die Zahlen nicht zufriedenstellend, speziell die Zahl der ausgefallenen S-Bahn-Fahrten liege auf einem 17-Jahres-Hoch, trotz aller Anstrengungen bei der S-Bahn Hamburg, die jedoch grundsätzlich gute Arbeit leiste. Der CDU-Abgeordnete meinte, dass im Januar einige S-Bahnen besonders unpünktlich gewesen seien, und er wollte wissen, ob hier Besserung in Aussicht sei und welche Maßnahmen der Senat ergreife, um das Problem gemeinsam mit der S-Bahn in den Griff zu bekommen. Überdies fragte der CDU-Abgeordnete, wie der Senat zu der Ankündigung des SPD-Fraktionsvorsitzenden, einen Störabbatt von 20 Prozent für alle HVV-Abokarten-Inhaber einzuführen, stehe und wie hier die Finanzierung aussehe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten zunächst einige infrastrukturelle Rahmenbedingungen im S-Bahn-Verkehr. So nutze etwa die S3 auf der Strecke Richtung Süden ab Neugraben die Gleise der Deutschen Bahn im Mischverkehr mit dem Güterverkehr und dem Metronom. Auf dieser Strecke befänden sich 20 Bahnübergänge. Zwischen Wedel und Blankenese sei nur ein eingleisiger Betrieb möglich. An den Bahnhöfen Neugraben und Elbgaustraße müssten die Züge verstärkt beziehungsweise geschwächt und am Bahnhof Ohlsdorf geflügelt werden. Zudem sei das Streckennetz sehr offen und leicht zugänglich. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bemerkten, dass die Hamburger S-Bahn im Deutschlandvergleich bei der Pünktlichkeit an zweiter Stelle stehe hinter der S-Bahn Rostock, die jedoch mit der Hamburger S-Bahn nicht zu vergleichen sei. Die besonderen Probleme im Januar und Februar 2019 seien bedingt gewesen durch eine Baustelle an einer Brücke über die Bille in Rothenburgsort, die die Einrichtung einer Langsamfahrstelle mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h beziehungsweise 40 km/h erfordert habe. Da sich alle S-Bahnen-Linien am Hauptbahnhof treffen, wirkten sich somit die Probleme einer S-Bahn-Linie auf alle anderen Linien aus. Im März sei der Zielwert wieder erreicht und sogar leicht überschritten worden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nannten als einen weiteren Grund für die Verspätungen Verzögerungen bei der Einflottung der neuen S-Bahn-Baureihe 490. Zum einen habe der Lieferant Bombardier zu wenige Fahrzeuge geliefert, zum anderen sei nach der Auslieferung ein Softwareproblem aufgetreten. Bombardier habe daraufhin eine neue Software entwickelt, die zunächst vom Eisenbahnbundesamt freigegeben werden musste. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen davon aus, dass Ende April/Anfang Mai 2019 alle Fahrzeuge mit der neuen Software ausgestattet seien, sodass die von diesem Problem besonders betroffene S21 deutlich an Pünktlichkeit zulegen werde und im laufenden Jahr das Pünktlichkeitsziel trotz des schlechten Starts erreicht werden könne.

Des Weiteren gaben die Senatsvertreterinnen und -vertreter zu bedenken, dass die S-Bahn seit 2007 fast 30 Prozent mehr Fahrgäste verzeichne mit entsprechenden Auswirkungen auf die Vertaktung im Hauptbahnhof und auf den Fahrgastwechsel. Ebenfalls zu berücksichtigen sei ein großer Zuwachs von externen Einflüssen wie Einsätzen von Polizei und Rettungswagen. Die Steigerung von Zugausfällen sei in diesem Gesamtzusammenhang zu betrachten. Dennoch bleibe das Ziel, die Zahl der Zugausfälle zu reduzieren. Bezüglich eines Störrabatts von 20 Prozent liege den Senatsvertreterinnen und -vertretern kein offizieller Auftrag vor.

Der CDU-Abgeordnete hakte nach, ob die Senatsvertreterinnen und -vertreter sich einen Störrabatt von 20 Prozent vorstellen könnten und welche Auswirkung dessen Finanzierung für den Gesamthaushalt hätte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass ihre Handlungspriorität auf den Verbesserungen des Zugverkehrs im Hamburger Süden liege, und schlugen vor, die SPD-Abgeordneten bezüglich des Störrabatts anzuhören.

Die SPD-Abgeordneten erläuterten, dass hinter der Idee eines möglichen Störrabatts der Gedanke einer Entbürokratisierung beim HVV stehe. Wenn Zugverspätungen sich häuften und jeder betroffene Kunde die Pünktlichkeitsgarantie beanspruche, stelle sich die Frage, ob es nicht betriebswirtschaftlich sinnvoller und kundenfreundlicher wäre, von vornherein einen Rabatt zu gewähren, wobei das grundsätzliche Ziel aber die Vermeidung von Verspätungen sein müsse. Die SPD-Abgeordneten stellten klar, dass sie die Sorgen der Fahrgäste ernst nähmen. Bei der Diskussion um die Entlastung der Situation am Hauptbahnhof habe sich unter anderem durch ein Gespräch des Ersten Bürgermeisters mit Deutsche-Bahn-Vorstand Infrastruktur Roland Pofalla ergeben, dass nicht nur die langfristigen Ziele verfolgt werden müssten, sondern auch temporäre Maßnahmen erforderlich seien. Für eine Verbesserung der Situation in den hochbelasteten Verkehrszeiten im Hamburger Süden müssten zunächst die Gründe für die Probleme identifiziert und geklärt werden, ob und durch wen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erforderlich seien. Die SPD-Abgeordneten erkundigten sich, wie die S-Bahn mit der Situation umgehe und ob es in Bezug auf mögliche temporäre Maßnahmen Gespräche mit dem Senat oder mit dem Bund gebe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben bekannt, dass im Rahmen der kurzfristigen Verbesserung der Situation im Hamburger Süden Gespräche mit Berlin anstünden, und wiesen darauf hin, dass es schon diverse Verbesserungen gebe. Zum Beispiel fahre die Linie S3 in der Hauptverkehrszeit aus Richtung Süden inzwischen ausschließlich als Langzug für jeweils 1 500 Fahrgäste, und die Gleise auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Harburg seien bereits komplett erneuert worden. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass die beiden zusätzlichen S-Bahn-Linien S4 und S32 ein Drittel mehr Züge bedeuteten. Um weiter zu wachsen, müsse sich um die Infrastruktur gekümmert werden, die mittlerweile 100 Jahre alt und nie grunderneuert worden sei. Für die Realisierung sei die Digitalisierung die einzige Lösung. Als ein gemeinsames Projekt von Senat und Siemens AG solle 2021 ein hochautomatisierter Zugbetrieb zwischen den Haltestellen Berliner Tor und Bergedorf eingeführt werden mit dem Ziel, dies auf das gesamte Netz zu erweitern. Dafür sei in einem ersten Schritt die Umstellung auf digitale Stellwerke erforderlich. In einem zweiten Schritt erfolge mit dem automatisierten Betrieb die Erhöhung der Kapazität auf dem vorhandenen Netz. Dadurch werde zugleich die Qualität erhöht, denn mit mehr Kapazitäten könnten Störungen besser bewältigt werden. Die Umsetzung dieses Konzepts werde nicht kurzfristig erfolgen, sondern fünf bis zehn Jahre beanspruchen. Aber für die Perspektive des Wachstums der S-Bahn werde es gebraucht.

Der Abgeordnete der GRÜNEN meinte, dass die meisten HVV-Fahrten grundsätzlich sehr gut funktionierten. Bestehende Fehler seien derzeit primär bei der S-Bahn zu finden. Er sprach sich dafür aus, die aktuellen Probleme in größerer Dimension zu betrachten, und zwar seien durch die Verschränkung von der Industrie, die die Züge herstelle, den staatlichen Stellen, die die Züge abnähmen, und den Verkehrsunternehmen, die die Züge betrieben, viele Synergieverluste zu beklagen. Hier sehe er grundsätzlichen Handlungsbedarf. Überdies sei festzustellen, dass die Gleisanlagen nicht in der Weise gewartet würden wie notwendig und stattdessen in der Vergangenheit auf Verschleiß gefahren worden sei. Der Bund als Eigentümer sei gefordert, die Gleise korrekt instand zu setzen. Ein besonderes Problem des S-Bahn-Verkehrs in Richtung Hamburger Süden sah der Abgeordnete der GRÜNEN darin, dass diese Strecken bis auf wenige Ausnahmen nicht redundant bedient würden, was bedeute, dass bei einem Ausfall kein Ersatz vorhanden sei. Höchste Prämisse müsse daher sein, dass diese Strecken funktionierten. DB Netz müsse Störungen antizipieren und für solche Fälle eine schnelle Reparatur sicherstellen. Den Abgeordneten der GRÜNEN interessierte, wie viele der 15 pro Lastrichtung bestellten Langzüge gefahren werden könnten und wie viele davon zurzeit im Fahrgastbetrieb seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass abgesehen von einzelnen Ausfällen derzeit alle Langzüge gestellt würden, weil auch die Züge der Baureihe 472 weiterhin in Betrieb gehalten würden, obwohl geplant gewesen sei, diese bereits Ende 2018 auszumustern. 30 Züge der Baureihe 490 seien aktuell an Bord und weitestgehend in Betrieb. Somit seien genug Fahrzeugkapazitäten vorhanden. Zudem würden auf den Linien S2 und S11 keine Kurzzüge mehr und auf der Linie S3 nur Langzüge eingesetzt. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter widersprachen der Darstellung, dass die Wartung und Erhaltung durch DB Netz schlecht sei. Vielmehr bestehe eine außerordentliche Belastung auf dem Netz, weil der Verkehr sehr eng vertaktet sei. Außer in den Nächten ohne Betriebspause würden jede Nacht etwa zehn verschiedene Bauarbeiten beziehungsweise Wartungen durchgeführt. Es werde keinesfalls zu wenig instand gehalten. Vielmehr sei die 40 Jahre alte Leittechnik sehr stör anfällig. So sei der Weg, sich von der Signaltechnik des letzten Jahrhunderts zu verabschieden und die moderne ETCS-gestützte Leittechnik einzuführen, auch deshalb richtig, weil die Technik weniger störungsanfällig sei und sich der Instandhaltungs- und Wartungsaufwand deutlich verringere.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE merkte an, dass ihrer Beobachtung nach Fahrgäste der S2, S21, S3 und S31 in jüngster Zeit weniger gute Erfahrungen gemacht hätten, bei Störungen zunehmend aggressiv reagierten und möglicherweise bald gar nicht mehr die Bahn nutzten. Gemäß Drs. 21/16639 befänden sich die Maßnahmen, um die die Bürgerschaft den Senat mit Beschluss der Drs. 21/10918 Ende November 2017 ersucht hatte, derzeit noch in der Planung. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte, ob die anteilige Vorfinanzierung der Maßnahmen gesichert

sei, wann die Planungen konkret in Maßnahmen umgesetzt werden würden und ob die Senatsvertreterinnen und -vertreter prognostizieren könnten, zu welchem Zeitpunkt es keine durch die fehlenden Maßnahmen bedingten Ausfälle mehr geben werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter informierten darüber, dass in Richtung Bergedorf und Harburg zusätzliche Maßnahmen umgesetzt würden, um die Flexibilität zu erhöhen. Richtung Bergedorf seien diese zum Teil schon umgesetzt, und zwar sei ein erstes Weichentrapez in Billwerder-Moorfleet bereits eingebaut und für ein zweites die Baustelle für Herbst 2019 oder Frühjahr 2020 geplant. In Richtung Harburg befänden sich die Maßnahmen in Planung. Die mit Drs. 21/10918 geforderten Maßnahmen seien im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes mit der Bahn aufgenommen worden in die Maßnahmen, die dem Land Hamburg zustünden. Hier führe die Bahn bis 2020 die Vorplanung durch, und deswegen bedürfe es keiner Vorfinanzierung, denn die Finanzierung der Vorplanung sei gesichert. Auf Basis der Vorplanung, die im nächsten Jahr abgeschlossen sein werde, falle die Entscheidung, welche Maßnahmen wann umgesetzt werden.

Der FDP-Abgeordnete schilderte, dass der HVV sich in seinen Imagekampagnen als zuverlässiger und moderner Verkehrsbetrieb vorstelle, die meisten Züge jedoch voll und unpünktlich seien. Er schlug vor, dass der HVV, statt nur von künftig geplanten Vorhaben zu sprechen, auch handele und zum Beispiel statt der freiwilligen eine verpflichtende Pünktlichkeitsgarantie gebe und einen auf mindestens 2 Euro pro Fahrt erhöhten Betrag bereits ab fünf Minuten Verspätung erstatte. Zur Verbesserung der Informationspolitik, empfahl der FDP-Abgeordnete, sollten den Fahrgästen jeweils die Gründe für die Verspätungen genannt werden. Zudem regte er an, den Netzausbau weiter voranzutreiben. Die FDP-Fraktion habe beantragt, eine Erweiterung der U4 über den Kleinen Grasbrook hinaus Richtung Wilhelmsburg und Harburg zu planen, damit bei Ausfall der S-Bahn als derzeit einzigem gebundenen und fahrgastintensiven System Richtung Süden eine Alternative bereit stehe. Der FDP-Abgeordnete bat um Auskunft, warum der Senat diesen Vorschlag ohne ordnungsgemäße Begründung abgelehnt habe. Überdies habe er einem Zeitungsinterview entnommen, dass die Bundesbahn die S-Bahn-Station Elbrücken nur baue, damit die U-Bahn Elbrücken einen sinnvollen Anschluss bekomme, und fragte, ob dies tatsächlich der Grund sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten heraus, dass eine Verlängerung der Linie U4 nicht das Thema der heutigen Besprechung sei. Bezüglich der Aussagen des FDP-Abgeordneten wiesen sie darauf hin, dass der Senat sich vor Entscheidungen grundsätzlich zunächst mit den Betroffenen bespreche und Experten zu Rate ziehe, sie aber durchaus der Meinung seien, dass der Senat den öffentlichen Nahverkehr dort, wo es notwendig sei, verbessern müsse. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, dass der Bau des S-Bahnhofs Elbrücken ein völlig anderes, deutlich schwierigeres Bauvorhaben als der Bau des Bahnhofs der HOCHBAHN darstelle. Der S-Bahnhof werde unter laufendem Betrieb gebaut und liege in einer Kurve mit Längs- und Quergefälle. Die vor sechs Jahren getroffene Entscheidung, dass die U-Bahn-Linie U4 an der Station Elbrücken ihren vorläufigen Endpunkt finde und dort der Übergang zur S-Bahn ermöglicht werde, sei nach wie vor richtig.

Auf die erneute Bitte des FDP-Abgeordneten um Antworten auf seine Fragen und Anregungen, verdeutlichten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass die Fahrgastbefragungen im HVV stets zufriedenstellende bis gute Ergebnisse erbracht hätten und die HVV-Kunden zu den zufriedensten Kunden im Bundesgebiet gehörten. Verspätungen, erklärten sie, gebe es immer wieder und seien ein berechtigter Grund zum Ärger. Die zurzeit vom HVV gebotene Pünktlichkeitsgarantie bei einer Verspätung von mehr als 20 Minuten werde gut angenommen, die Fahrgäste stellten mehrere Zehntausend Anträge im Jahr, was bezogen auf 780 Millionen Fahrten im Jahr eine relativ geringe Zahl sei. Nach Meinung der Senatsvertreterinnen und -vertreter fördere eine veränderte Pünktlichkeitsgarantie ab fünf Minuten nicht die Zufriedenheit der Fahrgäste, sondern rufe stattdessen möglicherweise Menschen auf den Plan, die professionell versuchten, ihr Fahrgeld zurückzuerhalten. Für bessere Information bei Störungen arbeiteten die Bahnen derzeit an technischen Lösungen. Es gebe aber auch schon Verbesserungen, etwa in der Zusammenarbeit von S- und U-Bahn.

Der AfD-Abgeordnete führte aus, dass nicht nur die S-Bahn, sondern alle Bestandteile des ÖPNV in Hamburg gute Arbeit leisteten. Die aktuellen Projekte, zum Beispiel mit Siemens, zeigten, dass der Wille bestehe, Verbesserung zu erreichen. Er stimmte dem FDP-Abgeordneten zu, dass ein Ausbau der U4 schnell vorangehen müsse, denn dann hänge der Süden verkehrstechnisch nicht mehr am seidenen Faden. Der AfD-Abgeordnete ließ wissen, dass er bezüglich der Verdichtung des Verkehrs Richtung Süden durch den Einsatz der zusätzlichen S-Bahn-Linien S4 und S32 Befürchtungen hege und hoffe, in dieser Hinsicht eines Besseren belehrt zu werden. Er schilderte, dass seiner Beobachtung nach bei Störungen die Informationspolitik in den Zügen verbessert worden sei und seiner Meinung nach weiter verbessert werden könnte. Um Störungen durch auf Gleise gestürzte Bäume zu verhindern, sei die Politik gefordert, und würde sofort gehandelt werden, gebe es eine Fehlerquelle weniger für Störungen. Seines Erachtens sei diese Chance jedoch verpasst worden.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fragte, wie der aus Drs. 21/16259 ersichtliche Widerspruch zu erklären sei, dass es bei der HOCHBAHN mehr Störmeldungen in den Bereichen „Weichen/Signal/Stellwerk“ und „Schadhafte Züge/Zugausfälle“ sowie mehr Infrastrukturmängel bei „Oberbau“ und „Bahnstrom“ gegeben habe, die Ausgaben für Inspektion und Wartung jedoch um rund 700 000 Euro gesenkt worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, dass bei der HOCHBAHN Inspektion und Wartung reguläre Maßnahmen und die Kosten dafür geplante Ausgaben seien, die auf den für das Jahr 2018 geplanten Streckenabschnitten vermutlich aufgrund eines geringeren Aufwands niedriger als im Jahr zuvor gewesen seien. Bezogen auf das langjährige Mittel, so die Einschätzung der Senatsvertreterinnen und -vertreter, schwankten die Zahlen deutlich weniger. Sie merkten zudem an, dass sich auch die Hochbahn mit dem Anstieg von Polizei-, Feuerwehr und Rettungswageneinsätzen beschäftige.

Auf die Frage des Abgeordneten der GRÜNEN, ob es der HOCHBAHN nach der Angebotsoffensive zum jüngsten Fahrplan mit neuen Buslinien und der Taktverdichtung bei den U-Bahn-Linien U1 und U3 bezüglich des Fahrzeug- und Personaleinsatzes gelinge, zuverlässig zu fahren, und ob dies verspätungsrelevant sei oder planmäßig laufe, versicherten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass der Drei-Minuten-Takt mit dem vorhandenen Signalsystem sowie dem Fahrzeug- und Personalpool ohne externe Störungen stabil fahrbar sei.

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von seinen Beratungen zu der Drs. 21/16259 Kenntnis zu nehmen.

Martin Bill, Berichterstattung