

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter (SPD) und Martin Bill (GRÜNE)
vom 06.02.17**

und Antwort des Senats

Betr.: Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität in der S-Bahn-Infrastruktur

Das Mobilitätskonzept für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 wurde nach deren Absage daraufhin überprüft, inwieweit eine Übernahme oder eine vertiefende Bearbeitung der Erkenntnisse für Hamburg weiterhin von Bedeutung ist. Die Maßnahmen, die aus Sicht der Gutachter auch unabhängig von Olympia von Bedeutung sind, wurden ausgewählt und in der Sitzung des Mobilitätsbeirats am 3. Februar 2016 als Sachstand präsentiert.

Der überarbeitete Maßnahmenkatalog enthält im Abschnitt „Störanfälligkeit S-Bahn reduzieren“ acht ausgewählte Infrastruktur-Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit beziehungsweise der Störfallfestigkeit des S-Bahn-Systems, für die die Gutachter empfehlen, sie weiterzuverfolgen:

- 1. Umbau der Stromspeiseanlage im Knoten Hauptbahnhof*
- 2. Neuordnung Weichentrapeze zwischen Rothenburgsort und Bergedorf*
- 3. Neue Weichentrapeze und Signale zwischen Harburg Rathaus und Hammerbrook*
- 4. Sicherung der Bahnbetriebsanlagen*
- 5. Bahnsteige verlängern (S1 Hauptbahnhof - Barmbek)*
- 6. Optimierungen S-Bahn-Signalsystem Harburg-Harburg Rathaus*
- 7. Verbesserung der Wendemöglichkeiten S-Bahnhof Sternschanze*
- 8. Kapazitätserhöhung Altona durch direkte Nordeinfahrt/-ausfahrt Richtung Holstenstraße*

Sie entfalten ihre Wirkung umso besser, desto umfassender sie umgesetzt werden. Denn es ist auch heute erforderlich, dass das System nach einem (nie ausschließbaren) Störfall so schnell wie möglich wieder in den Normalzustand zurückkehren kann („Resilienz“). Tritt ein Störfall auf, fällt das System – je nach Ort der Störung – weiträumig aus und führt zu lang andauernden Unregelmäßigkeiten des Betriebes mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Fahrgäste.

Hierzu fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG) wie folgt:

1. *Mit jeweils welcher Priorität werden die einzelnen acht Maßnahmen weiterverfolgt?*

Die genannten Maßnahmen wurden im April des Jahres 2016 im Rahmen des Ländergesprächs zwischen der DB AG und der Freien und Hansestadt Hamburg zur Abstimmung von Infrastrukturmaßnahmen nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) vorgestellt. Danach entstand unter Leitung der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) eine Prioritätenliste, die im Oktober des Jahres 2016 vorgestellt wurde. Aus ihr ergibt sich folgende Reihenfolge der möglichen Maßnahmen:

- A. Umbau der Stromspeiseanlage im Knoten Hauptbahnhof inklusive Verbesserung der Wendemöglichkeiten S-Bahn Sternschanze (Dammtor),
- B. Neuordnung Weichentrapeze zwischen Rothenburgsort und Bergedorf,
- C. Neue Weichentrapeze und Signale zwischen Harburg Rathaus und Hammerbrook inklusive Optimierung S-Bahn-Signalsystem Harburg – Harburg-Rathaus,
- D. Sicherung der Bahnbetriebsanlagen (Einzäunung kritischer Bereiche des S-Bahn-Netzes)
- E. Bahnsteige verlängern (S1 Hauptbahnhof – Barmbek),
- F. Kapazitätserhöhung Altona durch direkte Nordeinfahrt/-ausfahrt Richtung Holstenstraße (Maßnahme erst nach Inbetriebnahme des neuen Fernbahnhofes in Altona (Nord) umsetzbar).

Der Bund und der DB werden voraussichtlich im Frühjahr dieses Jahres unter Einbeziehung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) beraten.

2. *Mit welcher zeitlichen Perspektive sollen die einzelnen Maßnahmen umgesetzt werden?*
3. *Welche konkreten Verbesserungen werden die zuerst umzusetzenden Maßnahmen erbringen?*

Eine Maßnahmenumsetzung hängt von den Ergebnissen der weiteren Planungen ab. Maßnahmen zur Sicherung der Bahnbetriebsanlagen werden bereits durchgeführt (zum Beispiel Zaunanlage am „Drob Inn“ nahe Hauptbahnhof).

- A. Ziel der Neuordnung der Gleichstromversorgung der S-Bahn Hamburg im Bereich des Hamburger Hauptbahnhofes soll sein, bei einer Vollsperrung des Hauptbahnhofes inklusive Abschaltung der Gleichstromversorgung Zugfahrten „stadtauswärts“ auf allen Gleisen der benachbarten Stationen (Berliner Tor, Hammerbrook, Stadthausbrücke und Dammtor) beginnen und enden zu lassen. Durch den Umbau der Stromspeiseanlage können somit die von einer Sperrung betroffenen Bereiche rund um den Hauptbahnhof wesentlich verkleinert werden. Die Vollsignalisierung von Dammtor als Bahnhofsteil von Sternschanze ermöglicht im Störfall am Hauptbahnhof den Betrieb vom Westen bis einschließlich Dammtor und korrespondiert daher mit der Maßnahme zum Umbau der Stromschienenanlage am Hauptbahnhof zur Schaffung kleinräumlicher Wendemöglichkeiten.
- B. Die Umsetzung dieser Maßnahme beinhaltet die Verlegung eines vorhandenen Trapezes (Überleitstelle Billwerder) Richtung Westen (die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2018 geplant) 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.
- C. 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 vereinfachen.
- D. Die Einzäunung der Gleisanlagen ist sinnvoll, um Betriebsstörungen („Personen im Gleis“) zu vermeiden. Diese Maßnahme befindet sich in einer schrittweisen Umsetzung.

- E. Derzeit können im Störfall auf dem Harburger Ast Langzüge der Linie S3 aus der Innenstadt kommend in der Abstellanlage Hasselbrook gewendet werden. Nach Wegfall dieser Anlage im Zusammenhang mit dem Bau der Linie S4 ist dies nicht mehr möglich, die Züge müssen stattdessen in Barmbek wenden. Deshalb müssen die Bahnsteige in diesem Abschnitt verlängert werden, um einen sicheren Betrieb mit Langzügen zu ermöglichen.
- F. Derzeit können die S-Bahn-Abstellanlagen in Altona aus Richtung Norden nur über eine Wende am Bahnsteig erreicht werden. Eine Nordeinfahrt in die Abstellgruppe Altona könnte die Reduzierung des Fahrzeugbestandes im Kernnetz im Störfall ermöglichen und dadurch die Pünktlichkeit erhöhen.

4. Für welche Maßnahmen wurden bereits Planungsaufträge erteilt?

Siehe Antwort zu 1.

5. Welche Finanzierungswege werden für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen angestrebt?

Grundsätzlich können ohne den Bund Ausbaumaßnahmen bei der Schieneninfrastruktur der DB Netz AG aus Mitteln des § 8 Absatz 2 BSchwAG finanziert werden.