

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Michael Weinreich (SPD) vom 29.10.20

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Ausfälle und Verspätungen auf der Harburger S-Bahn (Hauptbahnhof – Harburg/Linien S3/S31)**

**Einleitung für die Fragen:**

*Jeden Tag nutzen Hunderttausende Bürgerinnen und Bürger den öffentlichen Personennahverkehr des Hamburger Verkehrsverbundes: 2,6 Millionen Menschen sind an Werktagen täglich mit U-Bahn, S-Bahn oder Bussen unterwegs, um beispielsweise zur Arbeit, zum Einkauf oder zur Familie zu gelangen. Durch Ausfälle und Verspätungen entstehen den Betroffenen hohe Kosten und Schäden, die Bürgerinnen und Bürger sind verärgert über die öffentliche Hand und die Attraktivität des ÖPNV nimmt ab. Diesbezüglich ist besonders darauf hinzuweisen, dass sozial weniger privilegierte Bürgerinnen und Bürger, ältere und kranke Hamburgerinnen und Hamburger, Einwohnerinnen und Einwohner der Randbezirke Hamburgs, Schülerinnen und Schüler sowie Studierende in einem besonderen Maße auf einen gut funktionierenden und ordentlich ausgebauten ÖPNV angewiesen sind.*

*Im gesamten Netz des Hamburger Verkehrsverbundes kommt es äußerst häufig zu Verspätungen und Ausfällen und der HVV verfehlt seit langer Zeit seine Pünktlichkeitsziele. Insbesondere die S-Bahn schneidet unter den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht ab. Ein funktionaler ÖPNV ist nicht nur aufgrund der Notwendigkeit wichtig, angesprochene Bevölkerungsteile in verstärktem Umfang unterstützen zu können. Auch im Hinblick auf die bevorstehenden ökologischen Herausforderungen ist ein gut funktionierender ÖPNV unabdingbar. Häufen sich derartige Vorkommnisse zu sehr, ist es gut denkbar, dass die Bürgerinnen und Bürger vermehrt auf private Verkehrsmittel zurückgreifen und die öffentlichen Verkehrsmittel durch private Verkehrsmittel substituieren, was die eh schon hohe Belastung der Straßeninfrastruktur zusätzlich unter Druck bringt.*

*Ich frage den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Eine hohe Zuverlässigkeit ist auch aus Sicht des Senats ein Kernpunkt der Attraktivität öffentlicher Verkehrssysteme. Dabei sind sich sowohl der Senat als auch die Verkehrsunternehmen ihrer Verantwortung dafür bewusst, einen wesentlichen Teil der individuellen Tagesabläufe der Kundinnen und Kunden zu prägen. Der möglichst reibungslose Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist als Daseinsgrundfunktion eine wesentliche Aufgabe, der sich der Senat in seiner Funktion als Aufgabenträger sowohl organisatorisch als auch finanziell intensiv widmet.

Dabei kommt es im Bereich der Busse und Bahnen bezogen auf die sehr hohe Anzahl an täglich beförderten Personen und durchgeführten Fahrten statistisch betrachtet nur selten zu Verspätungen oder Zugausfällen. Da diese mitunter wiederholt aus denselben Ursachen beziehungsweise an denselben Stellen auftreten, erhöht sich subjektiv die Wahrnehmung von Betroffenheit und Häufigkeit.

Der Senat verkennt nicht, dass es eine im Vergleich zu anderen Strecken erhöhte Unzufriedenheit auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Harburg – Neugraben gibt. Der Senat strebt an, die Zuverlässigkeit des ÖPNV stetig zu erhöhen. Wie in der Drs. 21/18369 dargelegt worden ist, werden zur grundsätzlichen Erhöhung der Zuverlässigkeit im S-Bahn-Verkehr die Modernisierung der Stellwerkslandschaft vorangetrieben und ergänzende Maßnahmen unternommen (siehe unter anderem Drs. 21/18091). Dies wird zum einen stellwerks- und infrastrukturbezogene Störungen reduzieren, aber es wird auch grundsätzlich die Leistungsfähigkeit weiter gesteigert und unter der Überschrift „Maßnahmen zur Flexibilisierung der S-Bahn-Infrastruktur“ wiederholt in Parlamentarischen Anfragen erläutert (siehe 21/17507, 21/12764, 21/7859).

Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auch auf der angesprochenen Strecke zwischen Hauptbahnhof und Harburg. Auf dieser Strecke sollen sowohl die Zuverlässigkeit als auch die Kapazität kurz- und mittelfristig erhöht werden, siehe dazu unter anderem Drs. 21/17507, 21/12764, 21/7859, 21/15168, 21/14263. Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 werden die Züge der S31 montags bis freitags nach Neugraben verlängert und enden beziehungsweise beginnen nicht mehr wie bisher in Harburg Rathaus. Dadurch entsteht zusammen mit der S3 zwischen Neugraben bis Hauptbahnhof künftig ein ganztägiger 5-Minuten-Takt. Außerdem wird die Betriebszeit nach Harburg Rathaus bis circa 22.00 Uhr (Montag bis Freitag) verlängert, diese Fahrten endeten/begannen bisher in Berliner Tor. Sonn- und feiertags werden ebenfalls zwischen 9.00 und 21.00 Uhr alle bisher in Berliner Tor beginnenden/endenden Fahrten nach Harburg Rathaus verlängert, siehe Drs. 22/1569.

Generell überwachen alle im Schienenverkehr tätigen Verkehrsunternehmen ihr Netz vollständig und rund um die Uhr über Betriebszentralen, um auf Störungen unverzüglich und angemessen reagieren und ihre Folgen minimieren zu können. Dazu sind für die häufigsten Störungsszenarien Betriebsverfahren vorbereitet, welche die Vorgehensweise beschreiben, wenn die Störung eintritt. Damit einhergehen die Vorhaltung von Reserven bei Fahrzeugen und Personal sowie eine entsprechende Infrastrukturausstattung, zum Beispiel mit Weichenverbindungen, die nur für Abweichungen vom Regelbetrieb (Bauarbeiten, Störungen) gebaut wurden. Zur Störungsvorsorge gehört zudem die vorbeugende oder präventive Instandhaltung bei Infrastruktur und Fahrzeugen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, zum Beispiel Einzäunung. Beide Komplexe, das heißt die Reservevorhaltung und die vorbeugende Instandhaltung, stehen allerdings im Spannungsfeld zwischen wünschenswertem Umfang und finanziellen Möglichkeiten der Gesellschafter und Aufgabenträger.

Im Hinblick auf Pünktlichkeitsvorgaben ist im Übrigen zu berücksichtigen, dass die verschiedenen Betriebszweige (insbesondere S-Bahn und U-Bahn) wegen unterschiedlicher Randbedingungen nicht ohne Weiteres vergleichbar sind. Die S-Bahn mit ihrem Mischbetrieb mehrerer Linien auf einer Strecke wird immer eine geringere Pünktlichkeit aufweisen als die U-Bahn mit ihrem weitgehend linienreinen Betrieb. Hiervon ausgehend gibt es unterschiedliche Zielwerte für die Pünktlichkeit. Weitere Unterschiede gibt es zwischen den Strecken und Linien eines Betriebszweiges. So ist die Harburger S-Bahn einerseits im Zulauf nach Hamburg den Unwägbarkeiten des Fernbahnbetriebes ausgesetzt (Mischbetrieb mit Regionalverkehr und Güterverkehr, störungsanfällige Bahnübergänge), andererseits auch die Strecke mit der höchsten Fahrgastnachfrage und damit den meisten fahrgastbedingten Störungen.

Zugausfälle und insbesondere Zugverspätungen sind überdies oftmals nicht einer bestimmten Ursache zuzuordnen oder ergeben sich erst als indirekte Folge einer Ursache. Erfahrungsgemäß gelten externe Einflüsse beziehungsweise Eingriffe durch Dritte (Rettungs-, beziehungsweise Notarztwagen- oder Polizeieinsatz, behördliche Streckensperrung, Witterungseinflüsse und Ähnliches) sowie Störungen an der Infrastruktur (Weichenstörung, Signal-/Stellwerkstörungen, Fahrzeugstörungen) neben verlängerten Fahrgastwechselzeiten und betrieblichen Verzögerungen als die wesentlichen Störungsursachen. Tendenziell führen Störungen an Fahrzeugen und Infrastruktur sowie längere Streckensperrungen (externe Gründe) eher zu Zugausfällen, wohingegen die Ursache für Verspätungen vermehrt in den Bereichen längerer Fahrgastwechselzeiten und externer Störungen (Folgeverspätungen) und Kurzzeitsperrungen fallen.

So sind konkret im Bereich der S-Bahnen Verspätungen oder Zugausfälle die Ausnahme, sie treten aber tatsächlich häufiger auf, als es nach den vertraglich berücksichtigten Schwankungstoleranzen vorgesehen ist.

Unbestritten obiger Anstrengungen, den Betrieb auf dem angesprochenen Streckenabschnitt zu verbessern, zeigt sich im Vergleich mit anderen großstädtischen S-Bahn-Netzen (und vergleichbarer Pünktlichkeitsvorgabe: Zählung einer Abfahrt mit 2:59 Minuten Verspätung als „verspätete“ Abfahrt) eine grundsätzlich zu verbessernde aber im Verhältnis sehr hohe Pünktlichkeitsquote (Zusammenstellung aus <https://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/188/1918864.pdf>):

Tabelle 1

S-Bahnen	2016	2017	2018	2019
Hamburg	94,9	94,7	94,3	92,4
Berlin	93,1	91,4	92,2	94,0
München	87,1	86,6	81,8	80,5
Rhein-Main	79,2	78,9	80,2	81,2
Stuttgart	88,3	88,2	86,8	84,4

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), der Deutschen Bahn AG beziehungsweise der S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn) und der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

**Frage 1:** *Welche Werte formulierte der HVV für das Pünktlichkeitsziel in den Jahren 2019 und 2020? Inwiefern wurden diese Grenzwerte eingehalten?*

**Frage 2:** *Wie viele Zugverspätungen gab es im Jahr 2019 und in den abgelaufenen Monaten des Jahres 2020 im HVV-Verkehrsbereich? Was waren die genauen Ursachen? Um welche Verkehrslinien und Transportmittel handelte es sich jeweils?*

**Antwort zu Fragen 1 und 2:**

Im Rahmen des HVV-Qualitätssteuerungsverfahrens (QSV) sind seit 2019 die folgenden Pünktlichkeitsziele als Jahreswerte vorgegeben: S-Bahn: 94 Prozent und U-Bahn: 96 Prozent.

Beide Werte beziehen sich auf das Gesamtnetz des jeweiligen Verkehrsmittels und stellen den Anteil pünktlicher (das heißt mit Verspätung geringer als 2:59 Minuten) Stationsabfahrten gegenüber allen durchgeführten Abfahrten dar.

Im Jahr 2019 wurde der Zielwert von der S-Bahn mit 92,39 Prozent nicht erreicht, die U-Bahn lag mit 98,01 Prozent über ihrem Pünktlichkeitsziel. Die Erreichung des Pünktlichkeitsziels für das Jahr 2020 kann erst nach Abschluss des Kalenderjahres festgestellt werden. Eine Aufschlüsselung nach Verspätungsursachen wird im Rahmen des QSV nicht vorgenommen.

Pünktlichkeitsziele für den Regionalverkehr (RE, RB, A) werden durch die federführenden Aufgabenträger in Niedersachsen und Schleswig-Holstein vorgegeben und sind im Weiteren nicht Bestandteil der Beantwortung.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

**Frage 3:** *Wie viele Zugausfälle gab es im Jahr 2019 und in den abgelaufenen Monaten des Jahres 2020 im HVV-Verkehrsbereich? Was waren die genauen Ursachen? Um welche Verkehrslinien und Transportmittel handelte es sich jeweils?*

**Antwort zu Frage 3:**

Tabelle 2: Ungeplante Ausfälle (in Zugkilometern)

	2019	2020
S-Bahn	391.342	258.245 (bis 25.09.2020)
U-Bahn	26.761	17.550 (bis 30.09.2020)

Eine detaillierte vergleichbare Auswertung ist durch die Vielzahl an Datensätzen und je nach Betriebszweig unterschiedlichen Datenaufbereitung nach Stationsabfahrten beziehungsweise Fahrplanfahrten in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Für den Bereich S-Bahn (Gesamtnetz) kann eine Ausfallquote für 2019 von 2,9 Prozent beziehungsweise für 2020 (bis 02.11.2020) von 1,7 Prozent angegeben werden.

Im Übrigen siehe Antwort zu 1 und 2.

**Frage 4:** *Welche Maßnahmen werden seitens der Verkehrsunternehmen, die den Schienennahverkehr in Hamburg betreiben, unternommen, um Zugverspätungen, -unterbrechungen und -ausfälle zu reduzieren? Ist die Strategie Erfolg versprechend?*

**Antwort zu Frage 4:**

S-Bahn:

Die S-Bahn Hamburg hat mit der Freien und Hansestadt Hamburg als Aufgabenträger – wie in der Vorbemerkung bereits erwähnt – fortlaufende Programme zur Qualitätssicherung aufgesetzt. Diese zielen unter anderem auf die Stabilisierung der neuen Baureihe ET 490 sowie eine Erneuerung und Ausbau der teils störanfälligen Infrastruktur. Es wurde ein umfangreiches Programm zum Bau von Zäunen entlang der Gleise aufgesetzt, um das Eindringen betriebsfremder Personen zu verhindern. Ferner wurde ein Runder Tisch mit den Hamburger Behörden und den DB Infrastrukturgesellschaften aufgesetzt, in welchem umfangreiche Maßnahmen zur Stabilisierung der Infrastruktur (vergleiche <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/12789142/2019-08-13-bwvi-sbahnnetz/>) beschlossen wurden.

HOCHBAHN:

Die folgenden Maßnahmen finden statt, um die Pünktlichkeit im U-Bahn-Netz zu erfüllen:

- 1) Regelmäßige Zusammenkunft der Arbeitsgruppe Pünktlichkeit mit Bericht an den Lenkungskreis Pünktlichkeit. Aufgabe: regelmäßige Überprüfung der Pünktlichkeitsstatistik, Erkennung und Analyse von Abweichung sowie Ableitung von Maßnahmen.
- 2) Punktuelle Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeiten, um unter anderem mehr Zeitrückhalt im Fahrplan zu gewinnen.
- 3) Punktuelle Abfertigungsunterstützung durch Personal auf relevanten Haltestellen. Bei Veranstaltungen regelmäßig, in den Hauptverkehrszeiten aus Personalkapazitätsgründen derzeit nur bedarfsweise.
- 4) Nennung der Verstärkerzüge im Auskunftssystem Geofox zur besseren Verteilung der Nachfrage.
- 5) Zentrales Öffnen der Türen an relevanten Haltestellen mit hohem Fahrgastwechsel, um diesen zu beschleunigen (bereits vor der Corona-Epidemie).
- 6) Anpassung der Fahrvorschriften, um das Warten auf einzelne Fahrgäste zu vermeiden und Zwangsschließen zu ermöglichen.
- 7) Konsequenter Einsatz von Langzügen, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen.
- 8) Beschleunigung des Türschließvorgangs an allen Fahrzeugen durch Softwareänderung.
- 9) Teilweise Aufhebung der Anschlusssicherung, um Anschlussverspätungen zu vermeiden.
- 10) Optimierung der planmäßigen Haltezeiten pro Haltestelle.

- 11) Regelmäßige Sensibilisierung des Fahrpersonals zum Beispiel in jährlichen Nachschulungen.

**Frage 5:** *Im Januar 2020 kam es auf der S3 und S31 zu insgesamt 214 Gesamtausfällen an Zugfahrten (1,6 Prozent der gesamten Zugfahrten). Nur 90 Prozent aller Zugfahrten im Januar 2020 waren pünktlich. Insgesamt musste zweimal ein Busnotverkehr organisiert und eingerichtet werden. Wie viele Zugausfälle, Zugunterbrechungen und Zugverspätungen ergaben sich seit Januar 2020 für die S31 und S3? Was waren die genauen Ursachen hierfür? Wie häufig musste ein Schienenersatzverkehr organisiert werden? Bitte geben Sie auch die zeitliche Verteilung an.*

**Antwort zu Frage 5:**

Die vergleichbare Ausfallquote der Linien S3 und S31 liegt für den Zeitraum Januar bis Oktober bei 1,76 Prozent.

Seit Jahresbeginn sind von rund 140.000 Fahrten 4.337 auf Teilabschnitten der Linienwege S3 beziehungsweise S31 ausgefallen. Die durchschnittliche Pünktlichkeit lag bei der Linie S3 bei 93,54 Prozent beziehungsweise bei der S31 bei 88,3 Prozent (durch eine zwischenzeitlich bestehende und behobene Langsamfahrstelle im Bereich Sternschanze war die Pünktlichkeit hier zusätzlich beeinträchtigt).

Ursachen waren kurzfristige Ausfälle insbesondere aufgrund von externen Einflüssen (unter anderem Personen im Gleis), Infrastruktur- und Fahrzeugstörungen. Zu folgenden Zeiten wurden umfassendere Schienenersatzverkehre aufgrund von Bau- und Instandsetzungsarbeiten gefahren:

- 10./11.2.2020, 21.00 bis 1.00 Uhr, Wilhelmsburg – Harburg Rathaus
- 29. bis 30.8.2020, ganztägig, Harburg Bahnhof – Wilhelmsburg
- 12. bis 18.10.2020, ganztägig, Hammerbrook – Wilhelmsburg
- 24. bis 25.10. und 31.10. bis 1.11.2020, ganztägig, Hammerbrook – Wilhelmsburg

**Frage 6:** *Sind Modernisierungsleistungen der Stellwerkstechnik entlang der Harburger S-Bahn (Hauptbahnhof – Harburg/Linien S3/S31) geplant? Für welchen Zeitraum sind diese geplant? Um welche Modernisierungsleistungen handelt es sich?*

**Antwort zu Frage 6:**

Für den Harburger S-Bahn-Korridor (bis einschließlich Harburg Rathaus) ist eine umfassende Erneuerung der signaltechnischen Ausrüstung geplant, unter anderem mit neuen Stellwerken und Signalen (siehe auch Vorbemerkung). Die Vorentwurfsplanung für ein elektronisches Stellwerk wurde abgeschlossen und die weiteren Planungsschritte wurden begonnen. Für den Abschnitt bis Neugraben ist ein weiterer Ausbau in Prüfung.

**Frage 7:** *Welche Modernisierungs- beziehungsweise Digitalisierungsmaßnahmen sind darüber hinaus auf der Harburger S-Bahn (Hauptbahnhof – Harburg/Linien S3/S31) geplant? Für welchen Zeitraum sind diese vorgesehen?*

**Antwort zu Frage 7:**

Die Modernisierung einzelner Abschnitte soll im Rahmen einer Digitalisierung des Gesamtsystems fortgeführt werden, wozu bis Jahresende eine Machbarkeitsstudie erstellt wird.