

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 07.02.22

und Antwort des Senats

Betr.: Wann kommen endlich die Langzüge auf der S3?

Einleitung für die Fragen:

Im Dezember 2021 wurde nach Pressemeldungen der letzte von 112 modernisierten S-Bahn-Triebwagen der Baureihe (BR) 474 an die S-Bahn Hamburg übergeben. Die Rückkehr der BR 474 aus dem Umbau erhöht den verfügbaren Fahrzeugbestand der Hamburger S-Bahn.

Trotz des erhöhten Fahrzeugbestands sind die Bedingungen auf den Harburger S-Bahn-Linien S3 und S31 weiterhin unerträglich. Der Einsatz von Langzügen hat Seltenheitswert und es fallen auch reihenweise Fahrten aus, wie entnervte Fahrgäste immer wieder berichten.

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der S-Bahn Hamburg GmbH wie folgt:

Frage 1: *Stehen inzwischen alle modernisierten Triebwagen der BR 474 dem S-Bahn-Betrieb zur Verfügung?*

Falls nein: Weshalb nicht und wie viele stehen derzeit zur Verfügung?

Antwort zu Frage 1:

Ja.

Frage 2: *Wie viele Züge der S3 wurden im Januar 2022 zur Hauptverkehrszeit im täglichen Durchschnitt als Langzüge gefahren und wie viele nur als Vollzüge?*

Antwort zu Frage 2:

Im Januar 2022 hat die S-Bahn Hamburg GmbH durchschnittlich 36 der 62 bestellten Langzugfahrten planmäßig durchgeführt. Alle restlichen Zugfahrten wurden mit Vollzugverbänden gefahren. Aufgrund der Witterungsbedingungen im Januar konnten an zwei Tagen keine Langzüge verkehren, was circa 10 Prozent der gesamten geplanten Langzugleistung im Januar entspricht.

Frage 3: *Für wie viele Züge der Linie S3 ist eine Führung als Langzug mit der S-Bahn Hamburg vereinbart?*

Antwort zu Frage 3:

Montags bis freitags ist der Langzugeinsatz in den letzten Jahren gezielt auf die nachfragestärksten Zeiten ausgeweitet worden und umfasst im Fahrplanjahr 2022 insgesamt 62 von 230 Fahrten der Linie S3. Dies sind im Einzelnen:

Tabelle 1: Richtung Norden (Neugraben => Harburg – Hauptbahnhof – Altona – Elbgaustraße – Pinneberg)

	Morgens (5 bis 9 Uhr)						Nachmittags (15 bis 18 Uhr)					
Ab Neugraben	6:09	6:19	6:29	6:39	6:49	6:59		16:19	16:29		16:49	16:59
	7:09	7:19	7:29	7:39	7:49	7:59	17:09	17:19	17:29		17:49	17:59
	8:09	8:19	8:29	8:39	8:49	8:59		18:19	18:29			18:49
	9:09											

Tabelle 2: Richtung Süden (Pinneberg => Elbgaustraße – Altona – Hauptbahnhof – Harburg – Neugraben)

	Morgens (5 bis 9 Uhr)						Nachmittags (15 bis 18 Uhr)						
Ab Pinneberg	5:09		5:29								15:39	15:49	15:59
									17:29	17:39			17:59
							18:09						
Ab Elbgaustraße			5:22*		5:42*		15:02	15:12	15:22	15:32	15:42	15:52*	
		6:12				6:52	16:02*	16:12*	16:22	16:32	16:42	16:52	
	7:02	7:12	7:22	7:32	7:42	7:52	17:02	17:12	17:22	17:32	17:42*	17:52*	
							18:02	18:12*					

* Langzugabfahrten ab Pinneberg fahren 13 Minuten später ab Elbgaustraße ab

Vorbemerkung: Fahrgäste berichten, dass insbesondere zu Jahresbeginn auf den Linien S3 und S31 massiv Fahrten ausfielen oder vorzeitig endeten, was immer auch einen teilweisen Ausfall einer Fahrt in der Gegenrichtung nach sich zieht.

Frage 4: Wie hat sich die Pünktlichkeit der S3/S31 zwischen dem Hauptbahnhof und Hamburg-Harburg in den letzten vier Wochen des Jahres 2021 und den ersten vier Wochen des Jahres 2022 jeweils entwickelt?

Frage 5: Wie viele Fahrten endeten vorzeitig? Bitte je Kalenderwoche angeben.

Frage 6: Wie viele Fahrten fielen aus? Bitte je Kalenderwoche angeben.

Antwort zu Fragen 4, 5 und 6:

In der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit kann keine abschnittsweise Pünktlichkeit ermittelt werden. Die übliche Auswertung geschieht auf Basis kompletter Linienwege, Teilauswertungen von mehreren Zehntausend Datensätzen müssten aufwendig manuell erstellt werden. Die Pünktlichkeit auf dem Gesamtlinienweg der Linien S3 und S31 lag in dem befragten Zeitraum bei 92,2 Prozent gegenüber dem Gesamtjahreswert von 93,0 Prozent. Die Gesamtpünktlichkeit aller Linien lag 2021 bei 94,62 Prozent. Saisonal bedingt liegt diese in den Wintermonaten aufgrund von witterungsbedingten Einflüssen unterhalb des Gesamtjahreschnitts.

Die Ausfallquote (bezogen auf Teil- und Gesamtausfälle) für den genannten Zeitraum liegt auf dem Gesamtlinienweg der Linien S3 und S31 saisonal durch besondere Witterungsverhältnisse bedingt bei rund 2,6 Prozent. Im Gesamtjahr 2021 lag die Ausfallquote bei 1,87 Prozent.

Vorbemerkung: Der fehlende Betrieb der S31 mit Langzügen wurde bisher immer mit ungeeigneten Signalstandorten am Bahnhof Hamburg-Altona und der unzureichenden Stromversorgung des Abschnitts Hauptbahnhof-Harburg begründet.

Frage 7: Sind die Signale in Hamburg-Altona inzwischen ersetzt worden? Falls ja: seit wann?

Falls nein: Weshalb nicht und wann ist damit zu rechnen?

Antwort zu Frage 7:

In Altona sind inzwischen alle Bahnsteiggleise langzugtauglich; das für den Betrieb der S31 wesentliche Kehrgleis 32 im Tunnel konnte aufgrund der besonderen Lage im Tunnel bisher nicht langzugtauglich aufgerüstet werden.

Frage 8: *Wie weit sind die Planungen oder Bauarbeiten zur Verbesserung der Stromversorgung zwischen dem Hauptbahnhof und Harburg vorangeschritten?*

Antwort zu Frage 8:

Siehe Drs. 22/7178.

Frage 9: *Wie viele Langzüge können bei der derzeitigen Stromversorgung gleichzeitig zwischen dem Hauptbahnhof und Harburg verkehren?*

Antwort zu Frage 9:

Im Regelbetrieb können im Zeitraum von je zehn Minuten je Richtung ein Langzug (S3) und ein Vollzug (S31) verkehren; dies entspricht dem derzeitigen regelhaften Fahrplanangebot.