

Antrag

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Julia Barth-Dworzynski,
Matthias Czech, Clarissa Herbst, Martina Koeppen, Jörg Mehlau,
Lars Pochnicht, Frank Schmitt, Ali Simsek (SPD) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Gerrit Fuß, Rosa Domm, Olaf Duge, Dominik Lorenzen,
Sonja Lattwesen, Zohra Mojadeddi, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne,
Lisa Maria Otte, Dr. Miriam Putz, Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion**

**Betr.: Auf dem Weg zum Hamburg-Takt: S-Bahn-Liniennetz fit machen für
mehr Angebot und Qualität**

Die Hamburger S-Bahn ist für viele Hamburger:innen zentraler Bestandteil ihrer täglichen Mobilität. In den letzten Jahrzehnten wurde das Liniennetz immer wieder erweitert, und auch zukünftig werden neue Linien und Bahnhöfe die S-Bahn für noch mehr Hamburger:innen attraktiv machen.

Seit der vollständigen Inbetriebnahme des City-Tunnels im Jahre 1979, der S-Bahn-Verbindung von Altona Richtung Pinneberg und dem neuen Tunnelbahnsteig des Hamburger Hauptbahnhofs (Gleise 1 und 2) im Jahre 1981 und der Inbetriebnahme der Harburger S-Bahn in den Jahren 1983/1984 blieb die Struktur des Liniennetzes im Wesentlichen unverändert: Die Linien S1, S2 und S3 verkehren durch den City-Tunnel (Jungfernstieg), die Linien S11, S21 und S31 über die Verbindungsbahn (Dammtor). Die Linien S2 und S11 verkehren dabei nur zeitweilig. Später vorgenommene Netzerweiterungen (S3 nach Stade, S1 nach Airport) haben an der Netzstruktur nichts geändert.

Hamburg hat sich beim Thema Schnellbahnausbau ein großes Ausbauprogramm vorgenommen. Für die S-Bahn Hamburg bedeutet das in den nächsten Jahren:

- Die neue S-Bahn-Linie S4 wird zukünftig zwischen Altona und Bad Oldesloe verkehren (vergleiche Drs. 21/18822, 21/19189). Mit den Bauarbeiten im ersten Abschnitt wurde 2021 begonnen.
- Die Linie S21 soll über Eidelstedt hinaus bis nach Kaltenkirchen verlängert werden. Die Strecke der bisherigen AKN-Linie A1 wird dafür elektrifiziert und ausgebaut. Für den Hamburger Abschnitt liegt der Planfeststellungsbeschluss seit 2018 vor (vergleiche Drs. 21/19140), für den Abschnitt in Schleswig-Holstein ist dieser Ende Februar endlich ergangen.
- Die neue Linie S32 soll einerseits die Strecke der Harburger S-Bahn um eine weitere Linie verdichten, sodass künftig drei Zugfahrten innerhalb eines 10-Minuten-Intervalls angeboten werden können (vergleiche Drs. 21/12920).
- Andererseits soll die neue Linie S32 auf einer Neubaustrecke im Westen Bahrenfeld, Lurup und Osdorf an das S-Bahn-Netz anbinden (vergleiche Drs. 21/18875, 22/5776).

- Im Zuge der Umsetzung des Hamburg-Takts sollen die Linien S2 und S11 zu vollwertigen S-Bahn-Linien werden, die nicht nur in den Hauptverkehrszeiten verkehren. Auf der Linie S2 sollen zudem Langzüge zum Einsatz kommen (vergleiche Drs. 21/18589).

Damit wird es im Innenstadtbereich perspektivisch insgesamt acht S-Bahn-Linien geben, wovon vier durch den City-Tunnel und vier über die Verbindungsbahn fahren werden. Rechnerisch bedeutet dies auf den beiden Innenstadtstrecken eine Zugfolge von 150 Sekunden.

Die geplanten neuen Linien, Bahnhöfe und höheren Kapazitäten der S-Bahn sind wichtiger Bestandteil für ein attraktives, erreichbares Angebot im öffentlichen Personennahverkehr. Dennoch steht das heutige Hamburger S-Bahn-Netz vor einigen Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt, damit auch das zukünftige Netz zuverlässig, belastbar und attraktiv sein kann:

- Die S-Bahn hat zwar im vergangenen Jahr ihr Pünktlichkeitsziel im Hamburger Verkehrsverbund hvv von 94 Prozent erreicht, die Zuverlässigkeit auf einzelnen Linien ist aber für die Fahrgäste verbesserungsbedürftig. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der S-Bahn müssen daher insgesamt besser werden.
- Zusätzliche S-Bahn-Linien und weitere Angebotsausweitungen im Zuge der Umsetzung des Hamburg-Takts müssen mit einer hohen Betriebsqualität erbracht werden können.
- Das Flügeln der Züge der Linie 1 in Ohlsdorf (Richtung Poppenbüttel und Airport) und das Zusammen- und Auseinanderkuppeln der Züge der Linie S3 in Neugraben (Vollzug/Langzug) führt zu längeren Reisezeiten und ist zudem eine Ursache für Probleme beim planmäßigen Fahrzeugeinsatz.
- Das Kreuzen der Züge um den Hauptbahnhof sorgt regelmäßig für Verzögerungen im Betriebsablauf.
- Der Langzugverkehr auf der Linie S3 nach Neugraben ist aufgrund des erforderlichen Zusammen- und Auseinanderkuppelns im laufenden Betrieb seit seiner Ausweitung sehr störanfällig.

Hamburg plant in den nächsten Jahren größere Erweiterungen des S-Bahn-Netzes, Teile davon befinden sich bereits in der Umsetzung. Die stetige Erweiterung erfordert nun einen Blick auf das Gesamtnetz, um nicht nur zu erweitern, sondern auch das Zusammenspiel der Linien zu verbessern. Die heute bestehenden Herausforderungen sollen dabei miteinbezogen werden, um das zukünftige Netz stabiler, zuverlässiger und leistungsfähiger zu machen. So schöpfen wir das volle Potenzial der S-Bahn aus und stärken ihre Bedeutung für die vielen Hamburger:innen, die heute und in Zukunft die S-Bahn als zentralen Bestandteil ihrer täglichen Mobilität nutzen.

Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. gemeinsam mit der S-Bahn Hamburg GmbH, dem Hamburger Verkehrsverbund hvv und den benachbarten Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr das Hamburger S-Bahn-Netz hinsichtlich der Linienführungen sowie der erforderlichen Fahr- und Haltezeiten zu überprüfen und sich dabei an den folgenden Zielsetzungen und Zukunftsanforderungen zu orientieren:
 - höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des S-Bahn-Betriebs,
 - optimierte und – wo möglich – kürzere Reisezeiten,
 - klare und intuitive Linienführungen,
 - größeres Angebot und mehr Kapazität („Hamburg-Takt“) und
 - dadurch Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste;
2. der Bürgerschaft über das Ergebnis der Prüfung und eine eventuelle Neuordnung des S-Bahn-Liniennetzes bis zum 31. Dezember 2022 zu berichten.