

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Gladiator (CDU) vom 14.02.19

und Antwort des Senats

Betr.: Verspätungen der S-Bahnen Richtung Bergedorf

Die S-Bahn-Verbindung von Bergedorf zum Hauptbahnhof stellt sich den Pendlern derzeit als desolat dar. Obwohl zum Fahrplanwechsel der Takt der S2 erweitert wurde, im vergangenen August neue Weichen auf der Strecke verbaut wurden und zunehmend neue Züge der Baureihe 490 auf der Strecke verkehren, berichten Fahrgäste insbesondere in den Stoßzeiten über eklatante Verspätungen von mehr als zehn Minuten. Dies unterstrich jüngst auch ein Bericht in der „Bergedorfer Zeitung“ vom 6. Februar 2019. Zudem liegt der CDU-Fraktion die Angabe eines Triebfahrzeugführers vor, nach der die Züge der Reihe 490 andere S-Bahnen zusätzlich ausbremsen, da sie derzeit nur mit maximal 80 km/h verkehren dürfen.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

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

- 1. Wie hoch ist die Pünktlichkeitsquote auf der S21/S2 jeweils im laufenden Jahr und wie hoch war sie jeweils in den Jahren 2011 – 2018?*

Für das Jahr 2011 liegen keine Zahlen vor. Die Werte für das Jahr 2018 werden noch validiert. Im Übrigen siehe Drs. 21/15948.

Pünktlichkeitsquoten		
	Linie S2	Linie S21
2012	91,05 %	94,10 %
2013	92,60 %	94,35 %
2014	89,35 %	94,05 %
2015	88,50 %	93,30 %
2016	87,70 %	93,80 %
2017	85,55 %	93,20 %

Diese Pünktlichkeitsquote stellt das Verhältnis der pünktlichen Abfertigungsfälle zu den unpünktlichen Abfertigungsfällen, das heißt mit mehr als 2:59 Minuten Verspätung dar.

- 2. Als Hauptursache für die Verspätungen werden immer wieder die Brückenschäden zwischen Rothenburgsort und Berliner Tor angeführt. Was ist aber die Ursache dafür, dass für S-Bahnen insbesondere im morgendlichen Verkehr Bergedorf bereits mit signifikanten Verspätungen Richtung Hauptbahnhof verlassen?*

Die Ursache für Verspätungen entsteht im gesamten S-Bahn-Netz aus verschiedenen Gründen. Beispielsweise nutzen die Züge verschiedener Linien im Innenstadtbereich gemeinsam die Verbindungsbahn, den City-Tunnel und den Hauptbahnhof. Daher

können für Verspätungen der Linien S2 und S21 auch Verspätungen auf anderen Linien ursächlich sein. Zudem verkehren die Züge linienrein, daher kann es zu Folgeverspätungen aus vorherigen Umläufen kommen, sodass Züge Richtung Hauptbahnhof den Bahnhof Bergedorf verspätet verlassen. Darüber hinaus können auch technische Gründe relevant sein. Ähnlich wie bei anderen Schienenfahrzeugen in der Einführungsphase, gibt es auch bei den Fahrzeugen der Baureihe ET 490 kleinere technische Anpassungen, an denen kontinuierlich gearbeitet wird.

3. *Ist es zutreffend, dass die Züge der Baureihe 490 nur mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke verkehren dürfen?*

Wenn ja, was ist der Grund dafür?

4. *Wie lange gilt die beschränkte Höchstgeschwindigkeit für die Neuzüge? Wie wirkt sich diese Drosselung auf den Fahrplan aus?*
5. *Warum findet keine Einsatzplanung statt, die verhindert, dass die gedrosselten Züge nachfolgender Bahnen anderer Baureihen ausbremsen?*

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für die neuen Fahrzeuge der Baureihe 490 wurde zum 11. Februar 2019 durch das Eisenbahnbundesamt aufgehoben. Die Geschwindigkeitsreduzierung hatte keine Auswirkung auf den Fahrplan.

6. *Immer wieder ist im morgendlichen Berufsverkehr zu beobachten, dass bereitstehende Züge der Linie S2 im Bahnhof Bergedorf auf eine bereits verspätete S21 warten müssen, damit diese sich dann zuerst auf den Weg Richtung Hauptbahnhof machen kann. In der Folge hat die S2 eine noch höhere Verspätung als die S21. Wie ist diese Priorität zu erklären?*

Die Disposition der Züge ist grundsätzlich von vielfältigen Einflüssen abhängig. Langlaufende Linien – wie die Linie S21 – sind verspätungsanfälliger als kurze Linien – wie die Linie S2. Zur Stabilisierung des Gesamtsystems kann es daher sinnvoll sein, langlaufende Linien prioritär in ihrer Pünktlichkeit zu behandeln, um so das Risiko von Folgeverspätungen für das Gesamtsystem zu reduzieren.

7. *Warum wird die marode Brücke zwischen Rothenburgsort und Berliner Tor nicht saniert und wie lange wird dieser Zustand noch andauern?*

Siehe Drs. 21/15948. Gegenwärtig besteht an der Billebrücke in beiden Richtungen eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40km/h, zum Monatsende wird mit einer Anhebung der erlaubten Geschwindigkeit auf die vorgesehene Streckengeschwindigkeit gerechnet.

8. *Ist bei einer Sanierung der Brücke mit Sperrungen der Strecke zu rechnen?*

Wenn ja, wann und wie lange?

Ja. Es ist derzeit geplant, die Eisenbahnbrücke über die Bille voraussichtlich im Oktober des Jahres 2019 zu erneuern.

9. *Wie ist der Zustand der weiteren Brückenbauwerke im Abschnitt Mittlerer Landweg bis Berliner Tor? Bitte für alle Brücke einzeln aufschlüsseln mit der Angabe, ob und wann Sanierungen, Temporeduzierungen oder Sperrungen geplant sind.*

Bei den in der Frage aufgeführten Brücken besteht derzeit kein Instandhaltungsbedarf. Weitere Sperrungen sind für das Jahr 2019 derzeit nicht geplant.

10. *Was unternimmt der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde, um kurzfristig die Verspätungen auf der Bahnstrecke Bergedorf-Hauptbahnhof zu beseitigen und wann sollen Verbesserungen umgesetzt werden?*

Die zuständige Behörde befindet sich im regelmäßigen und engen Austausch mit der S-Bahn Hamburg GmbH und dem Hamburger Verkehrsverbund.

Die zuständige Behörde wurde von der Deutschen Bahn AG darüber informiert, dass auf der Strecke Berliner Tor – Bergedorf voraussichtlich ab Ende Februar des Jahres 2019 wieder mit der Regelgeschwindigkeit gefahren werden kann.