

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Grunwaldt, Dennis Gladiator,
Carsten Ovens, Michael Westenberger (CDU) und Fraktion vom 06.03.17**

und Antwort des Senats

Betr.: Störungen und Pannen im Hamburger Schienennetz

Seit Jahresbeginn haben mehrere Störungen im Hamburger S-Bahn-Netz zu erheblichen Behinderungen im Schienenverkehr geführt. Ob diese Fälle zuletzt Ausdruck einer ansteigenden Tendenz sind, lässt sich allerdings bisher schlecht beurteilen, weil sowohl die Leistungsbringer des Schienenverkehrs in Hamburg, HOCHBAHN, Deutsche Bahn (DB) und AKN als auch der Auftrag- und Lizenzgeber, die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), vertreten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Vergleichsdaten über mehrere Jahre nicht transparent zur Verfügung stellen. So antwortet der Senat beispielsweise in Drs. 21/7854, dass der Anteil technisch bedingter Störungen in den vergangenen Jahren bei der HOCHBAHN nahezu unverändert geblieben sei, liefert aber keinerlei Indikatoren beziehungsweise Daten, um derlei Aussagen und Thesen bewerten zu können.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Die Anzahl der technisch bedingten Betriebsstörungen sowie die Anzahl der durch technische Betriebsstörungen beeinflussten Zugfahrten wird nicht erfasst, da sich insbesondere auf langen Linien oder bei Auftreten größerer Störungen mehrere Einflussfaktoren überlagern und eine eindeutige Zuordnung der Verspätung zu einer bestimmten Ursache häufig nicht valide möglich ist.

Es wurden die den Verkehrsunternehmen vorliegenden Daten übernommen. Bei der Deutschen Bahn AG kann eine systemische Auswertung nicht auf das Hamburger Gebiet, das Hamburger S-Bahn-Netz und nach einzelnen Linien der Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG), S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn), Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN), AKN Eisenbahn AG (AKN), metronom Eisenbahngesellschaft mbH (Metronom) und NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG (Nordbahn) wie folgt:

I. S-Bahn-Betrieb

1. Betriebsstörungen im Hamburger S-Bahn-Verkehr seit 2011:

- a) Wie viele Störmeldungen im S-Bahn-Netz wurden seit 2011 registriert? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das S-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen S-Bahn-Linien angeben.*

Störungsbedingte Ausfälle von Zugleistungen lagen in den letzten Jahren in der Regel unter 1 Prozent. Es erfolgt keine Auswertung nach Linien, da mehrere Linien von der

gleichen Störung betroffen sein könnten. Es gibt keine systemischen Auswertungen speziell für das „Hamburger Gebiet“ und/oder „Hamburger S-Bahnnetz“.

Die Qualität der S-Bahn Hamburg wird regelmäßig durch das Qualitätssteuerungsverfahren im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) gemessen und bewertet. Dabei werden unter anderem die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit des S-Bahn-Angebots berücksichtigt.

Nach vertraglicher Vorgabe sollen mindestens 94,7 Prozent der Zugfahrten pünktlich sein, das heißt nicht später als zwei Minuten und 59 Sekunden nach Fahrplanzeit abfahren. In den letzten Jahren wurden folgende Pünktlichkeitsquoten erreicht:

2011	2012	2013	2014	2015	2016
95,41 %	95,13 %	94,84 %	94,68 %	93,69 %	94,93 %

- b) *Welche Arten von Störungen traten im S-Bahn-Netz seit 2011 wie häufig auf? Bitte jahresweise für die Störungstypen „Weichen-/Signal-/Stellwerksstörung“, „Personenunfall“, „Person im Gleis“, „Polizei-/Feuerwehr-/Rettungseinsatz“, „Schienenbruch“, „Schadhafte Züge/Zugausfälle“, „Sonstige“ aufschlüsseln.*

Die Anzahl der Störungen und Störungstypen wird statistisch nicht erfasst. Das Störungsverhalten wird zu mehr als 50 Prozent durch externe Einflussgrößen, wie beispielsweise unbefugtes Betreten des Gleisbereichs, behördliche Anordnungen (zum Beispiel Rettungswageneinsätze) oder gefahrdrohende Witterung, bestimmt. Sonstige Fahrplanabweichungen sind in Mehrheit auf gestörte Infrastruktur- oder Fahrzeugeinrichtungen zurückzuführen.

- c) *Wie hat sich die Gesamtdauer der Störungen („Störbestehenszeit“, kurz: SBZ) im S-Bahn-Netz seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das S-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen S-Bahn-Linien angeben.*
- d) *Wie hat sich die durchschnittliche Störbestehenszeit (SBZ/Anzahl Störmeldungen) im S-Bahn-Netz seit 2011 entwickelt?*

Die Anzahl der Störmeldungen und die Störbestehenszeiten werden statistisch nicht erfasst.

- e) *Wie viele Störungsmeldungen hat die S-Bahn Hamburg GmbH seit 2011 veröffentlicht? Bitte jahresweise sowie nach den verwendeten Medien aufschlüsseln.*

Eine Dokumentation der störungsspezifischen Veröffentlichungen in verschiedenen Medien erfolgt bei der S-Bahn nicht.

2. *Über welche Kommunikationswege verbreitet die S-Bahn Hamburg ihre Störungsmeldungen? Welcher Kommunikationsweg wird wann gewählt?*
3. *Auf welche Art und Weise werden Fahrgäste der S-Bahn über einen etwaigen Schienenersatzverkehr (SEV) und die Dauer möglicher Verspätungen im Falle von Betriebsstörungen informiert?*

Die Information erfolgt nach Angaben der DB AG wie folgt:

Für Abweichungen, bei denen nur einzelne Züge betroffen sind, erfolgt die Kommunikation über Ansagen im Zug am Bahnsteig.

Für Abweichungen, bei denen mehrere Züge betroffen sind, erfolgt die Kommunikation zusätzlich über

- Twitter-Kanal S-Bahn Hamburg,
- Homepage S-Bahn Hamburg,
- Homepage des HVV (Meldungen) inklusive Fahrplanauskunft,
- HVV-App (Meldungen) inklusive Fahrplanauskunft,

- DB Streckenagent App (seit Februar 2017),
- DB Homepage (Fahrplanauskunft),
- DB Navigator App,
- DB Fahrkartenautomaten (Fahrplanauskunft),
- gegebenenfalls durch DB-/HVV-Personal (zum Beispiel Reisezentrum),
- auf Anfrage beim Kundendialog,
- über DB Kommunikation (Pressestelle).

4. *Wie hat sich die Zahl der Gesamtverspätungsminuten der S-Bahn-Züge in Hamburg seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie gesamt und, wenn möglich, für die einzelnen S-Bahn-Linien angeben.*

Die Gesamtverspätungsminuten werden statistisch nicht erfasst. Im Übrigen siehe Antwort zu 1. a).

5. *Wie viele Langsamfahrstellen wurden seit 2011 außerhalb des Fahrplans für das S-Bahn-Netz angeordnet? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das S-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen S-Bahn-Linien angeben.*

Die dafür erforderlichen Daten werden statistisch nicht erfasst.

6. *Wie viele Infrastrukturmängel wurden seit 2011 für das S-Bahn-Netz festgestellt? Bitte jahresweise und nach Art der Mängel aufschlüsseln.*

Die DB AG hat hierzu mitgeteilt, dass durch die angewandte, vorbeugende Instandhaltung Infrastrukturmängel auf ein Minimum reduziert werden sollen.

7. *Wie hat sich das mittlere Alter*

- a) *der Weichen,*
- b) *Gleise,*
- c) *Brücken*

im Hamburger S-Bahn-Netz seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

8. *Welche Maßnahmen zur Instandhaltung (IH) des S-Bahn-Netzes wurden seit 2011 durchgeführt, welche Kosten wurden dadurch insgesamt sowie jeweils durch die einzelnen Maßnahmen verursacht und wer hat die Kosten jeweils zu welchen Anteilen getragen? Bitte jahresweise*

- a) *für die Kategorien „Inspektion und Wartung“, „Entstörung“, „Instandsetzung und sonstige Instandhaltung“ aufschlüsseln.*
- b) *für die Kategorien „Brücken“, „Oberbau“, „Licht- und Signaltechnik“, „Telekommunikationsanlagen“, „Oberleitungsanlagen/Stromschienen“ und „Sonstige Objekte“ aufschlüsseln.*

Das Instandhaltungsmanagement gehört zur Betreiberverantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben führen die Infrastrukturbetreiber die Inspektionen und Wartungsarbeiten eigenverantwortlich durch. Die DB Netz AG hat dazu konzerneigene Richtlinien eingeführt. Danach müssen sämtliche Strecken inkl. Brücken und Streckenausrüstung in regelmäßigen Abständen inspiziert werden. Sofern sich sicherheitsrelevante Abweichungen ergeben, muss der Infrastrukturbetreiber geeignete Maßnahmen treffen, die die Sicherheit uneingeschränkt gewährleisten.

Grundsätzlich müssen alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes dem Bund jährlich jeweils zum 30. April einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der

Schienenwege vorlegen, den sogenannten Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht (IZB). Sie haben darin nachzuweisen, dass sie im vorangegangenen Kalenderjahr ihrer Verpflichtung nachgekommen sind, die Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten. Diese für das gesamte Bundesgebiet erstellten Berichte sind hier abrufbar:

https://www.eba.bund.de/DE/Home/_service_nodes/izb/izb_node.html.

9. *Welche Ziele verfolgen der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde bei der Instandhaltungsplanung des S-Bahn-Netzes im*
 - a) *Kurzfristzeitraum,*
 - b) *Mittelfristzeitraum,*
 - c) *Langfristzeitraum**und mit welchen quantifizierbaren Indikatoren sind diese Ziele jeweils hinterlegt?*
10. *Welche Maßnahmen zur Erreichung der Instandhaltungsziele bezüglich des S-Bahn-Netzes plant der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde im*
 - a) *Kurzfristzeitraum,*
 - b) *Mittelfristzeitraum,*
 - c) *Langfristzeitraum?*

Die Instandhaltung des S-Bahn-Netzes ist keine Aufgabe der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH).

11. *Wie viele Kilometer umfasst die Betriebslänge des S-Bahn-Netzes?*

Die Streckenlänge des Hamburger Gleichstromnetzes beträgt 113,4 km.

12. *Wie viele Kilometer umfasst die Gesamtlänge des S-Bahn-Netzes?*

Die Länge des gesamten S-Bahnnetzes beträgt 147 km.

13. *Wie viele Weichen und Kreuzungen umfasst das S-Bahn-Netz?*

Siehe Vorbemerkung.

14. *Wie viele Brücken gibt es im S-Bahn-Netz und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Brücken jeweils?*

Die 229 Brücken befinden sich in einem betriebssicheren Zustand.

15. *Wie viele Tunnel gibt es im S-Bahn-Netz und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Tunnel jeweils?*

Die 12,465 km Tunnel befinden sich in einem betriebssicheren Zustand.

16. *Wie viele Stellwerke gibt es im S-Bahn-Netz?*

Die Anzahl beträgt 15 Stück.

17. *Welche Länge in Kilometer haben die Bahnstromleitungen (Stromschienen und Oberleitungen) im S-Bahn-Netz?*

Siehe Vorbemerkung.

II. U-Bahn-Betrieb

18. *Betriebsstörungen im Hamburger U-Bahn-Verkehr seit 2011:*

- a) *Wie viele Störmeldungen im U-Bahn-Netz wurden seit 2011 registriert? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das U-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen U-Bahn-Linien angeben.*

Betriebsstörungen im Sinne dieser Auswertung sind Ereignisse, die zu einer Unterbrechung des U-Bahn-Betriebes beziehungsweise zu Verspätungen von jeweils mehr als 20 Minuten führen. Eine linienweise Auswertung ist nicht möglich.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Gesamt
Gesamt	52	74	98	77	101	101	503

- b) Welche Arten von Störungen traten im U-Bahn-Netz seit 2011 wie häufig auf? Bitte jahresweise für die Störungstypen „Weichen-/Signal-/Stellwerksstörung“, „Personenunfall“, „Person im Gleis“, „Polizei-/Feuerwehr-/Rettungseinsatz“, „Schienenbruch“, „Schadhafte Züge/Zugausfälle“, „Sonstige“ aufschlüsseln.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Weichen-/Signal-/Stellwerksstörung	13	22	20	14	17	13
Personenunfall	1	4	11	9	4	11
Person im Gleis	1	0	4	3	3	2
Polizei-/Feuerwehr-/Rettungseinsatz	25	31	14	10	39	40
Schienenbruch	0	0	1	1	0	1
Schadhafte Züge/Zugausfälle	7	13	16	23	18	25
Sonstige	5	4	32	17	20	9
Gesamt	52	74	98	77	101	101

- c) Wie hat sich die Gesamtdauer der Störungen („Störbestehenszeit“, kurz: SBZ) im U-Bahn-Netz seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das U-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen U-Bahn-Linien angeben.

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Minuten	2.809	3.582	4.673	3.983	7.114	4.997

Ein Jahr umfasst 525.600 Minuten. Bei einer Störung ist jeweils nur ein Teil des U-Bahn-Netzes betroffen, während auf dem übrigen Netz der Betrieb weiterläuft. Eine linienweise Auswertung ist nicht möglich.

- d) Wie hat sich die durchschnittliche Störbestehenszeit (SBZ/Anzahl Störmeldungen) im U-Bahn-Netz seit 2011 entwickelt?

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Minuten	54	48	48	51	70	49

- e) Wie viele Störungsmeldungen hat die HOCHBAHN seit 2011 veröffentlicht? Bitte jahresweise sowie nach den verwendeten Medien aufschlüsseln.

Eine Dokumentation der störungsspezifischen Veröffentlichungen in verschiedenen Medien erfolgt bei der HOCHBAHN nicht.

19. Über welche Kommunikationswege verbreitet die HOCHBAHN ihre Störungsmeldungen? Welcher Kommunikationsweg wird wann gewählt?

20. Auf welche Art und Weise werden Fahrgäste der U-Bahn über einen etwaigen Schienenersatzverkehr (SEV) und die Dauer möglicher Verspätungen im Falle von Betriebsstörungen informiert?

Im Falle von Betriebsstörungen erfolgt die Fahrgastinformation immer über die Zugzielanzeiger sowie Durchsagen per Haltestellen- und Fahrzeuglautsprecher. Je nach Störungsart und -umfang erhalten Fahrgäste Informationen über die voraussichtliche Dauer beziehungsweise Verspätung ihrer U-Bahn, den Einsatz von Ersatzverkehren sowie über mögliche Alternativen.

In Abhängigkeit von der jeweiligen Störungsauswirkung (Dauer der geschätzten Störung, Tageszeit, Linienabschnitt) werden die Fahrgäste zusätzlich über die HVV-

Website und die HVV-App informiert. Darüber hinaus informiert die HOCHBAHN Fahrgäste ab einer prognostizierten Störungsdauer von mehr als 20 Minuten über Twitter, die Medien (Radio, Fernsehen, Print) und über Verkehrsmeldungen per E-Mail oder telefonisch. Soweit mehrere Linien betroffen sind, werden Tweets und Verkehrsmeldungen auch bei kürzeren Störungen herausgegeben, sodass ein Umsteigen auf andere Verkehrsmittel notwendig ist. Bei größeren Störungslagen informiert die HOCHBAHN auf Facebook und gegebenenfalls über das Unternehmensblog.

21. *Wie hat sich die Zahl der Gesamtverspätungsminuten der U-Bahn-Züge in Hamburg seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie gesamt und, wenn möglich, für die einzelnen U-Bahn-Linien angeben.*

Die auswertbare Datenstruktur lässt keine Auswertung von Gesamtverspätungsminuten zu. Die nachfolgende Tabelle zeigt prozentuale Pünktlichkeitswerte (Kennzahl „Pünktlichkeit“). Diese werden haltestellengenau ermittelt. Als pünktlich gelten Haltestellenabfahrten mit einer Verspätung von weniger als zwei Minuten und 59 Sekunden nach Fahrplanzeit.

Linie	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Gesamt
U1	97,9%	97,3%	97,3%	97,5%	96,9%	96,9%	97,3%
U2	99,0%	98,5%	98,3%	98,1%	98,2%	98,4%	98,4%
U3	99,2%	98,6%	98,8%	97,9%	97,3%	97,2%	98,1%
U4	*	99,4%	98,8%	98,8%	98,7%	98,7%	98,8%

* Die Linie U4 wurde am 28. November 2012 eröffnet, sodass Werte erst ab diesem Datum vorliegen.

22. *Wie viele Langsamfahrstellen wurden seit 2011 außerhalb des Fahrplans für das U-Bahn-Netz angeordnet? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das U-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen U-Bahn-Linien angeben.*

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Gesamt
Gesamt	53	62	77	78	103	95	468

Eine linienweise Auswertung ist nicht möglich.

23. *Wie viele Infrastrukturmängel wurden seit 2011 für das U-Bahn-Netz festgestellt? Bitte jahresweise und nach Art der Mängel aufschlüsseln.*

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Stromschiene	22	14	20	19	25	11
Oberbau	46	59	45	59	48	41
Brücken	6	3	4	6	8	7
Stellwerke	6	13	6	13	6	5
Bahnstrom	33	38	48	53	62	48
U-Bahn- Haltestellen (Bauwerk)	64	62	51	68	39	44
Gesamt	177	189	174	218	188	156

Bei den vorgenannten Mängeln, handelt es sich um Mängel, bei denen umgehend Maßnahmen eingeleitet wurden, um betriebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren.

24. *Wie hat sich das mittlere Alter*

- a) *der Weichen,*
- b) *Gleise,*
- c) *Brücken*

im Hamburger U-Bahn-Netz seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Weichen	23	23	23	23	23	23
Gleise	20	20	20	20	20	20
Brücken	80	80	79	80	81	80

25. Welche Maßnahmen zur Instandhaltung (IH) des U-Bahn-Netzes wurden seit 2011 durchgeführt, welche Kosten wurden dadurch insgesamt sowie jeweils durch die einzelnen Maßnahmen verursacht und wer hat die Kosten jeweils zu welchen Anteilen getragen? Bitte jahresweise

- a) für die Kategorien „Inspektion und Wartung“, „Entstörung“, „Instandsetzung und sonstige Instandhaltung“ aufschlüsseln.
- b) für die Kategorien „Brücken“, „Oberbau“, „Licht- und Signaltechnik“, „Telekommunikationsanlagen“, „Stromschienen“ und „Sonstige Objekte“ aufschlüsseln.

In Tsd. EUR	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inspektion und Wartung	5.825	5.434	6.125	6.431	6.925	7.012
Oberbau	2.140	1.987	2.310	2.367	2.743	2.822
Brücken	286	304	333	380	342	459
Tunnel	78	68	97	93	107	120
Signaltechnik und Telekommunikation	2.412	2.174	2.444	2.553	2.819	2.602
Stromversorgung	790	799	859	891	808	898
Beleuchtung	119	102	82	147	106	111
Entstörung	2.681	2.560	2.579	2.622	2.655	2.655
Oberbau	195	176	231	198	236	189
Brücken	2	5	10	4	13	42
Tunnel	0	0	0	0	0	1
Signaltechnik und Telekommunikation	2.114	2.075	2.063	2.118	2.118	2.136
Stromversorgung	232	189	181	194	211	207
Beleuchtung	138	115	94	108	77	80
Instandsetzung	7.451	6.749	6.746	6.689	7.226	8.123
Oberbau	4.772	4.010	3.949	3.916	4.641	4.884
Brücken	210	181	395	247	244	497
Tunnel	592	975	429	683	318	376
Signaltechnik und Telekommunikation	1.323	1.152	1.476	1.322	1.372	1.849
Stromversorgung	473	382	388	449	483	421
Beleuchtung	81	49	109	72	168	96

26. Welche Ziele verfolgen der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde bei der Instandhaltungsplanung des U-Bahn-Netzes im

- a) Kurzfristzeitraum,
- b) Mittelfristzeitraum,
- c) Langfristzeitraum

und mit welchen quantifizierbaren Indikatoren sind diese Ziele jeweils hinterlegt?

Der Senat und die HOCHBAHN verfolgen das dauerhafte Ziel der Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie Verfügbarkeit und die kontinuierliche Instandsetzung und Erneuerung des U-Bahn-Netzes.

27. Welche Maßnahmen zur Erreichung der Instandhaltungsziele bezüglich des U-Bahn-Netzes plant der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde im

- a) *Kurzfristzeitraum,*
- b) *Mittelfristzeitraum,*
- c) *Langfristzeitraum?*

Als Instandhaltungs- und Erneuerungsrate gelten als Messgröße für den Fahrweg circa 2.500 m bis 3.500 m Gleislänge jährlich und für die Brücken im zehnjährigen Jahresmittel circa 90 m bis 100 m Brückenlänge. Im Mittel soll jede U-Bahn-Haltestelle alle 30 Jahre einer Grundinstandsetzung, jedes Stellwerk alle 25 Jahre einer Erneuerung und jedes Bahnstrom-Unterwerk alle 30 Jahre einer Erneuerung unterzogen werden.

28. *Wie viele Kilometer umfasst die Betriebslänge des U-Bahn-Netzes?*

Die Netzlänge beträgt 108 km.

29. *Wie viele Kilometer umfasst die Gesamtlänge des U-Bahn-Netzes?*

Die Gesamt-Gleislänge beträgt 256 km.

30. *Wie viele Weichen und Kreuzungen umfasst das U-Bahn-Netz und in welchem durchschnittlichen, baulichen Zustand befinden sich die Weichen und Kreuzungen?*

Die 482 Weichen befinden sich in einem betriebssicheren Zustand.

31. *Wie viele Brücken gibt es im U-Bahn-Netz und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Brücken jeweils?*

Die 481 Brücken befinden sich in einem betriebssicheren Zustand.

32. *Wie viele Tunnel gibt es im U-Bahn-Netz und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Tunnel jeweils?*

Die 52 km Tunnel befinden sich in einem betriebssicheren Zustand.

33. *Wie viele Stellwerke gibt es im U-Bahn-Netz?*

Die Anzahl beträgt 13 Stück.

34. *Welche Länge in Kilometer haben die Bahnstromleitungen im U-Bahn-Netz?*

Die Länge der Stromschiene beträgt 250 km.

III. AKN-Betrieb

Unter der nachstehenden Bezeichnung „AKN-Bahnnetz“ sind idealtypisch die AKN-Linien A1 und A2 auf Hamburger Gebiet bis zur Haltestelle „Ulzburg Süd“ zu verstehen. Die weiteren Verläufe der Linien A1 und A2 auf schleswig-holsteinischem Gebiet sowie der komplette Verlauf der Linie A3 sind, soweit es bei der Beantwortung möglich ist, nicht zu betrachten.

Die Beantwortung erfolgt für die gesamte Linie A1, da eine Auswertung mit Unterscheidung nach Gebietskörperschaften nicht möglich ist. Die Linien A2 und A3 liegen nicht auf Hamburger Gebiet.

35. *Betriebsstörungen im Hamburger AKN-Bahnverkehr seit 2011:*

- a) *Wie viele Störmeldungen im AKN-Bahn-Netz wurden seit 2011 registriert? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das AKN-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen AKN-Bahn-Linien angeben.*

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Gesamt
A1	58	49	51	41	44	40	283

- b) *Welche Arten von Störungen traten im AKN-Bahn-Netz seit 2011 wie häufig auf? Bitte jahresweise für die Störungstypen „Weichen-/Signal-/Stellwerksstörung“, „Personenunfall“, „Per-*

son im Gleis“, „Polizei-/Feuerwehr-/Rettungseinsatz“, „Schienenbruch“, „Schadhafte Züge/Zugausfälle“, „Sonstige“ aufschlüsseln.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Weichen-/Signal-/Stellwerksstörung	26	22	20	17	17	17
Personenunfall	1	0	1	0	0	2
Person im Gleis	7	6	5	4	5	3
Polizei-/Feuerwehr-/Rettungseinsatz	6	4	4	3	3	4
Schienenbruch	0	0	0	0	0	0
Schadhafte Züge/Zugausfälle	18	17	21	17	19	14
Sonstige	0	0	0	0	0	0
Gesamt	58	49	51	41	44	40

c) *Wie hat sich die Gesamtdauer der Störungen („Störbestehenszeit“, kurz: SBZ) im AKN-Bahnnetz seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das AKN-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen AKN-Bahn-Linien angeben.*

d) *Wie hat sich die durchschnittliche Störbestehenszeit (SBZ/Anzahl Störmeldungen) im AKN-Bahnnetz seit 2011 entwickelt?*

Über die Störbestehenszeit führt die AKN keine Statistik, da viele technische Störungen nicht zwangsläufig zu Zugausfällen oder Verspätungen führen.

e) *Wie viele Störungsmeldungen hat die AKN seit 2011 veröffentlicht? Bitte jahresweise sowie nach den verwendeten Medien aufschlüsseln.*

Eine Dokumentation der störungsspezifischen Veröffentlichungen in verschiedenen Medien erfolgt bei der AKN nicht.

36. *Über welche Kommunikationswege verbreitet die AKN ihre Störungsmeldungen? Welcher Kommunikationsweg wird wann gewählt?*

Bei Störungen erfolgt die Bekanntgabe nach Möglichkeit über Zugzielanzeiger und Lautsprecher an den Stationen, per Durchsage in den Zügen durch die Triebfahrzeugführer sowie in der Regel während der Büroarbeitszeiten über die AKN-Homepage, den Hafas Information Manager (HIM) mit den Informationskanälen der DB sowie die HVV-Website und HVV-App.

37. *Auf welche Art und Weise werden Fahrgäste der AKN über einen etwaigen Schienenersatzverkehr (SEV) und die Dauer möglicher Verspätungen im Falle von Betriebsstörungen informiert?*

Im Falle von ungeplantem Ersatzverkehr siehe Antwort zu 36. Grundsätzlich erfolgt bei geplantem Schienenersatzverkehr (SEV) darüber hinaus eine Information der Kunden über Aushänge in Vitrinen und Fahrzeugen. Bei den Fahrzeugen des Typs Lint 54 werden die Aushänge durch Anzeigen in den Monitoren ersetzt. Bei größeren SEV erfolgt die Information über Auslagen von Flyern in Zügen und in den Servicestellen.

38. *Wie hat sich die Zahl der Gesamtverspätungsminuten der AKN-Züge seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie gesamt und, wenn möglich, für die beiden AKN-Linien angeben.*

Die nachfolgende Tabelle zeigt prozentuale Pünktlichkeitswerte (null – fünf Minuten):

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Gesamt
A1	99,4 %	98,6 %	98,1 %	98,7 %	98,2 %	97,9 %	98,5 %

39. *Wie viele Langsamfahrstellen wurden seit 2011 außerhalb des Fahrplans für das AKN-Bahn-Netz angeordnet? Bitte jahresweise*

aufschlüsseln sowie für das AKN-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die beiden AKN-Linien angeben.

Keine.

40. *Wie viele Infrastrukturmängel wurden seit 2011 für das AKN-Bahn-Netz festgestellt? Bitte jahresweise und nach Art der Mängel aufschlüsseln.*
41. *Wie hat sich das mittlere Alter*
- a) *der Weichen,*
 - b) *Gleise,*
 - c) *Brücken*
- im AKN-Bahnnetz seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*
42. *Welche Maßnahmen zur Instandhaltung (IH) des AKN-Bahn-Netzes wurden seit 2011 durchgeführt, welche Kosten wurden dadurch insgesamt sowie jeweils durch die einzelnen Maßnahmen verursacht und wer hat die Kosten jeweils zu welchen Anteilen getragen? Bitte jahresweise*
- a) *für die Kategorien „Inspektion und Wartung“, „Entstörung“, „Instandsetzung und sonstige Instandhaltung“ aufschlüsseln.*
 - b) *für die Kategorien „Brücken“, „Oberbau“, „Licht- und Signaltechnik“, „Telekommunikationsanlagen“, „Bahnübergänge“, „Oberleitungen/Stromschienen“ und „Sonstige Objekte“ aufschlüsseln.*

Die AKN führt hierzu keine Statistiken.

43. *Welche Ziele verfolgt der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde bei der Instandhaltungsplanung des AKN-Bahn-Netzes im*
- a) *Kurzfristzeitraum,*
 - b) *Mittelfristzeitraum,*
 - c) *Langfristzeitraum*
- und mit welchen quantifizierbaren Indikatoren sind diese Ziele jeweils hinterlegt?*

Der Senat und die AKN verfolgen das dauerhafte Ziel der Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie die kontinuierliche Instandsetzung und Erneuerung des AKN-Bahnnetzes.

44. *Welche Maßnahmen zur Erreichung der Instandhaltungsziele bezüglich des AKN-Bahn-Netzes plant der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde im*
- a) *Kurzfristzeitraum,*
 - b) *Mittelfristzeitraum,*
 - c) *Langfristzeitraum?*

Dieses Ziel wurde nicht quantifiziert.

45. *Wie viele Kilometer umfasst die Betriebslänge des AKN-Bahn-Netzes?*

Die Betriebslänge zwischen der Infrastrukturanschlussgrenze AKN/DB AG und der Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein auf der Linie A1 beträgt 6,321 km.

46. *Wie viele Kilometer umfasst die Gesamtlänge des AKN-Bahn-Netzes?*

Die Gesamtgleislänge in dem vorgenannten Abschnitt beträgt 12,178 km. Weichenlängen blieben unberücksichtigt.

47. *Wie viele Weichen und Kreuzungen umfasst das AKN-Bahn-Netz und in welchem durchschnittlichen, baulichen Zustand befinden sich die Weichen und Kreuzungen?*

In dem betreffenden Abschnitt befinden sich acht Weichen, keine Kreuzungen. Diese befinden sich in einem betriebssicheren Zustand.

48. *Wie viele Brücken gibt es im AKN-Bahn-Netz und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Brücken jeweils?*

In dem betreffenden Abschnitt befinden sich vier Brücken. Diese befinden sich in einem betriebssicheren Zustand.

49. *Wie viele Tunnel gibt es im AKN-Bahn-Netz und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Tunnel jeweils?*

Es gibt keine Tunnelbauwerke im Netz der AKN.

50. *Wie viele Bahnübergänge gibt es im AKN-Bahn-Netz?*

Es gibt insgesamt 28 technisch gesicherte Bahnübergangsanlagen im Hamburger Stadtgebiet (Strecke A1, Billbrook und Teile der Strecke Bergedorf – Geesthacht).

51. *Wie viele Stellwerke gibt es im AKN-Bahn-Netz?*

Auf Hamburger Gebiet gibt es zwei Stellwerke.

IV. Fern- und Regionalbahnbetrieb

52. *Betriebsstörungen im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet seit 2011:*

a) *Wie viele Störmeldungen im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet wurden seit 2011 registriert? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das Fern- und Regionalverkehrsnetz auf Hamburger Gebiet insgesamt angeben.*

b) *Welche Arten von Störungen traten im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet seit 2011 wie häufig auf? Bitte jahresweise für die Störungstypen „Weichen-/Signal-/Stellwerksstörung“, „Personenunfall“, „Person im Gleis“, „Polizei-/Feuerwehr-/Rettungseinsatz“, „Schienenbruch“, „Schadhafte Züge/Zugausfälle“, „Sonstige“ aufschlüsseln.*

Die DB AG und die Nordbahn verfügen über keine Angaben, da den Unternehmen keine Daten beziehungsweise Auswertungsmethoden vorliegen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Metronom

Die Arten von Störungen werden bei der Metronom nach einer einheitlichen Codierungsliste erfasst. Darin sind die oben genannten Störungstypen enthalten. Eine Differenzierung kann jedoch nicht weiter erfolgen. Aufgrund einer Änderung der Datenschnittstellen ist eine Auswertung der Daten nur für die Jahre 2014 bis 2016 möglich.

Kategorie	Beschreibung	Anzahl Störungen		
		2014	2015	2016
Betriebsplanung/ Betriebsführung	Fahrplanerstellung (Vertrieb)	55	18	39
	Fehldisposition	14	10	0
	Vorbereitung (Betrieb)	9	0	15
	Anfangsverspätung bei Zügen des Netzes	9	0	0
	Betriebliches Personal Netz	152	72	35
	Sonstiges Betrieb Netz	28	12	31
Infrastruktur Technik	Oberleitungsanlagen	124	138	274

Kategorie	Beschreibung	Anzahl Störungen		
		2014	2015	2016
	Telekommunikationsanlagen	3	0	9
	Bauwerke	0	0	1
	Fahrbahn	4.943	4.164	6.356
	Bahnübergangssicherungsanlagen	119	126	275
	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	1.778	2.629	3.295
	Netzfahrzeuge	3	0	0
	Technisches Personal Netz	15	5	7
	Sonstiges Technik Netz	10	24	28
Bauliche Gründe	Mängellangsamfahrstelle	1.621	2.198	3.527
	Bauarbeiten	14.231	4.395	1.940
	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten	163	297	853
Andere Infrastruktur	Nächster EIU	87	142	123
	Anlagen DB Energie	30	14	3
	Anlagen S&S	48	9	0
	Personal S&S und DB Energie	9	143	72
	Sonstiges DB S&S und DB Energie	3	6	0
Verkehrliche Durch- führung	Haltezeitüberschreitung	9.346	10.894	9.531
	Antrag EVU	1.091	916	621
	Verkehrliche Zugvorbereitung	1.614	2.375	1.991
	Fehlender Triebfahrzeugführer	0	0	0
	Streik EVU	0	0	0
	Keine Meldung durch EVU	1.418	1.084	1.223
	Verkehrliches Personal EVU	129	187	210
	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	31	43	39
Fahrzeuge	Umlaufeinsatzplanung	1.249	1.664	1.233
	Zugbildung durch EVU	52	21	81
	Reisezugwagen	820	859	929
	Triebfahrzeuge	1.641	1.716	1.812
	Störungen Triebfahrzeuge Werkstatt	0	0	0
	Triebfahrzeuge Betrieb	0	0	0
	Technisches Personal EVU	319	480	574
	Sonstiges Fahrzeuge EVU	12	28	33
EVU auf Nachbar- netz	Nächstes EVU	3	4	3
	Vorheriges EVU	30	60	31
Externe Einflüsse	Externe Einflüsse nächstes EIU	4	0	5
	Streik Dritte	271	92	0
	Witterung	56	266	134
	Schmierfilm	31	39	11
	Behörden	918	1.301	1.181
	Fremdeinwirkung	1.169	1.301	1.060
Sekundäre Ursach- en	Gefährliche Ereignisse	1.068	626	535
	Zugfolge (betroffener Zug war Plan)	14.747	20.097	20.247
	Zugfolge (betroffener Zug war ver- spätet)	29.409	32.076	33.393
	Wende	10.761	11.532	12.036
	Anschluss	432	474	316
	Flügeln	6	18	0
Sonstiges	nicht zugeordnete Verspätungsursach- en	5.383	2.479	2.053
Summe		105.464	105.034	106.165

EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen

- c) *Wie hat sich die Gesamtdauer der Störungen („Störbestehenszeit“, kurz: SBZ) im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln*

sowie für Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet insgesamt angeben.

Metronom

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Minuten	k.A.	k.A.	k.A.	423.781	435.563	441.766

k.A. = keine Angaben möglich (siehe Antwort zu 52 a) und b))

- d) *Wie hat sich die durchschnittliche Störbestehenszeit (SBZ/Anzahl Störmeldungen) im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet seit 2011 entwickelt?*

Metronom

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Minuten	k.A.	k.A.	k.A.	4,0	4,1	4,2

k.A. = keine Angaben möglich (siehe Antwort zu 52. a) und b))

- e) *Wie viele Störungsmeldungen haben die Leistungserbringer des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet seit 2011 veröffentlicht? Bitte jahresweise sowie nach den verwendeten Medien aufschlüsseln.*

Eine Dokumentation der störungsspezifischen Veröffentlichungen in verschiedenen Medien erfolgt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht.

53. *Über welche Kommunikationswege verbreiten die Leistungserbringer des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet ihre Störungsmeldungen? Welcher Kommunikationsweg wird wann gewählt?*
54. *Auf welche Art und Weise werden Fahrgäste des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet über einen etwaigen Schienenersatzverkehr (SEV) und die Dauer möglicher Verspätungen im Falle von Betriebsstörungen informiert?*

Die jeweiligen Betreiber haben hierzu folgende Angaben gemacht:

Regionalbahn Schleswig-Holstein

Bei kleineren Baumaßnahmen:

- Monatsplakat,
- Fahrplanaushänge,
- Videotext,
- DB-Bauarbeiten-App.

Bei größeren Baumaßnahmen:

- Abo-Mailing,
- Information der Schulen,
- Aushänge, Flyer in den Bahnhöfen, Reisezentren, Reisebüros,
- Ansagen, Laufbänder in den Bahnhöfen,
- Fahrplanaushänge,
- Zugdurchsagen,
- Pressestelle,
- Videotext,
- DB-AG-Bauarbeiten-App.

Kurzfristige Großraumstörungen:

- Durchsagen im Zug,
- Ansagen, Laufbänder im Bahnhof,
- Pressestelle,
- Über den HafasInformationsmanager (HIM) werden folgende Medien erreicht:
 - Streckenagenten-App,
 - DB Navigator,
 - bahn.de,
 - Reisezentren,
 - Fahrkartenautomaten.

Metronom

Die Wahl des Kommunikationsweges durch die Metronom GmbH hängt vom Umfang der Störung inklusive Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen ab.

Die Ist-Daten zur Pünktlichkeit beziehungsweise zu Verspätungen werden in der Metronom-Fahrplanauskunft, in der Metronom-Fahrplan-App sowie in den elektronischen Fahrplanauskunftsmedien der DB AG angezeigt. Gleiches gilt für die elektronischen Fahrplanauskünfte der Verbünde, für das Hamburger Gebiet der HVV. Bei zunehmender Verspätungsdauer werden andere Medien ergänzend verwendet. Höhere Verspätungen oder einzelne Zug- beziehungsweise Teilausfälle werden laufend über Facebook bekannt gegeben. Im Fall von Großstörungen, wie zum Beispiel Streckensperrungen infolge von Bombenentschärfungen, Unwettern et cetera, erfolgen Pressemitteilungen für Radio und Printmedien. Diese Informationen werden laufend aktualisiert. Ergänzend werden diese Informationen auch auf der Metronom-Homepage sowie auch auf der Homepage des HVV veröffentlicht.

In der Regel übernimmt die parallel verkehrende S-Bahn die Funktion des SEV für Metronom, sodass auf das Verkehrsangebot der S-Bahn verwiesen wird.

Nordbahn

Kurzfristige Störungsmeldungen, hervorgerufen durch Infrastrukturprobleme, Störungen der Fahrzeugtechnik, externe Einflüsse sowie Personalausfälle durch zum Beispiel kurzfristige Erkrankung, werden unverzüglich über diverse Medien den Fahrgästen bekannt gemacht. Die Nordbahn bedient sich hierzu des über die Nordbahn-Homepage veröffentlichten Stationsmonitors und verschickt E-Mails (Streckenagent) an registrierte Fahrgäste. Ebenso gehen Meldungen an DB Station&Service heraus, um Fahrgäste über Ausfälle und Verspätungslagen über Zugzielanzeiger und Durchsagen auf Bahnsteigen zu informieren. Daneben steht den Kunden auch eine Telefonauskunft zur Verfügung. Über diese Informationskanäle werden Fahrgäste auch über Busnotverkehre informiert.

Auftretende Verspätungen werden der DB AG zur Veröffentlichung in den Online-Auskunftssystemen und an den Bahnhöfen durch DB Station&Service übergeben.

Einschränkungen durch längerfristig bekannte beziehungsweise geplante Infrastrukturmaßnahmen werden rechtzeitig über Aushänge in Vitrinen auf Bahnhöfen, Durchsagen in den Fahrzeugen, Informationen auf den Fahrzeugmonitoren beziehungsweise auf den Webseiten der Verbünde, wie HVV.de, nah.sh oder Bahn.de, den Fahrgästen bekannt gemacht.

55. *Wie hat sich die Zahl der Gesamtverspätungsminuten des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet in Hamburg seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise sowie nach den verschiedenen Leistungserbringern des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet aufschlüsseln.*

Die nachfolgende Tabelle zeigt prozentuale Pünktlichkeitswerte (null – fünf Minuten) je Linie und Jahr in Richtung Schleswig-Holstein. Im Übrigen siehe Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 21/8415.

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Gesamt
NOB 6 Westerland - Hamburg (NOB)	88,7 %	89,4 %	87,1 %	90,4 %	89,5 %	86,5 %	88,6 %
RB 61 Itzehoe - Hamburg (Nordbahn)	93,4 %	93,7 %	92,3 %	92,8 %	87,6 %	87,6 %	91,4 %
RE 7 Flensburg – Hamburg (DB Regio)	80,3 %	82,7 %	81,4 %	86,3 %	80,3 %	82,1 %	82,2 %
RE 70 Kiel – Hamburg (DB Regio)	87,1 %	86,3 %	84,4 %	86,4 %	85,6 %	84,6 %	85,7 %
RB 71 Neumünster – Hamburg (Nordbahn)	91,6 %	93,8 %	93,7 %	93,5 %	88,6 %	90,6 %	91,9 %
RE 8 Lübeck Hamburg (DB Regio)	89,1 %	90,7 %	91,7 %	91,3 %	91,5 %	92,3 %	91,1 %
RE 80 Lübeck – Hamburg (DB Regio)	89,1 %	90,7 %	91,7 %	88,5 %	91,6 %	90,1 %	90,3 %
RB 81 Bad Oldesloe – Hamburg (DB Regio)	87,7 %	90,1 %	94,7 %	93,8 %	94,0 %	94,5 %	92,4 %

RB = Regionalbahn, RE = Regionalexpress, NOB = Nord-Ostsee-Bahn GmbH

56. *Wie viele Langsamfahrstellen wurden seit 2011 außerhalb des Fahrplans für den Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet angeordnet? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für den Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet insgesamt angeben.*

57. *Wie viele Infrastrukturmängel wurden seit 2011 für den Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet festgestellt? Bitte jahresweise und nach Art der Mängel aufschlüsseln.*

Die Gleisinfrastruktur liegt in der Verantwortung der DB Netz AG. Die DB Netz AG hat hierzu keine Angaben gemacht. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

58. *Wie hat sich das mittlere Alter*

- a) *der Weichen,*
- b) *Gleise,*
- c) *Brücken*

im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

59. *Welche Maßnahmen zur Instandhaltung (IH) des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet wurden seit 2011 durchgeführt, welche Kosten wurden dadurch insgesamt sowie jeweils durch die einzelnen Maßnahmen verursacht und wer hat die Kosten jeweils zu welchen Anteilen getragen? Bitte jahresweise*

- a) *für die Kategorien „Inspektion und Wartung“, „Entstörung“, „Instandsetzung und sonstige Instandhaltung“ aufschlüsseln.*

- b) für die Kategorien „Brücken“, „Oberbau“, „Licht- und Signaltechnik“, „Telekommunikationsanlagen“, „Bahnübergänge“, „Oberleitungen“ und „Sonstige Objekte“ aufschlüsseln.

Siehe Vorbemerkung.

60. Welche Ziele verfolgt der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde bei der Instandhaltungsplanung des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet im
- a) Kurzfristzeitraum,
 - b) Mittelfristzeitraum,
 - c) Langfristzeitraum
- und mit welchen quantifizierbaren Indikatoren sind diese Ziele jeweils hinterlegt?

Die Instandhaltungsplanung ist Aufgabe der DB Netz AG. Die DB Netz AG hat hierzu keine Angaben gemacht.

61. Welche Maßnahmen zur Erreichung der Instandhaltungsziele bezüglich des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet plant der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde im
- a) Kurzfristzeitraum,
 - b) Mittelfristzeitraum,
 - c) Langfristzeitraum?

Die DB Netz hat hierzu keine Angaben gemacht.

62. Wie viele Kilometer umfasst die Betriebslänge des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet?
63. Wie viele Kilometer umfasst die Gesamtlänge des Fern- und Regionalverkehrs auf Hamburger Gebiet?
64. Wie viele Weichen und Kreuzungen umfasst der Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet und in welchem durchschnittlichen, baulichen Zustand befinden sich die Weichen und Kreuzungen?
65. Wie viele Brücken gibt es im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Brücken jeweils?
66. Wie viele Tunnel gibt es im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Tunnel jeweils?
67. Wie viele Bahnübergänge gibt es im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet?
68. Wie viele Stellwerke gibt es im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet?
69. Welche Länge in Kilometer haben die Bahnstromleitungen im Fern- und Regionalverkehr auf Hamburger Gebiet?

Die Gleisinfrastruktur liegt in der Verantwortung der DB Netz AG. Die DB Netz AG hat hierzu keine Angaben gemacht. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- V. Rot-Grüner Sechs-Punkte-Plan zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Flexibilität der Hamburger S-Bahn

In der Antwort auf Drs. 21/7859 hat der Senat einen unter Leitung des HVV erstellten „Sechs-Punkte-Plan“ zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Flexibilität der Hamburger S-Bahn vorgestellt. Zu den sechs möglichen Maßnahmen stellen sich verschiedene Fragen.

70. Als Maßnahme „A“ führt der Senat in Drs. 21/7859 den „Umbau der Stromspeiseanlage im Knoten Hauptbahnhof inklusive Verbesserung der Wendemöglichkeiten S-Bahn Sternschanze (Dammtor)“ an.
- a) Warum genau wurde ausgerechnet diese Maßnahme als Priorität „A“ eingestuft?
 - b) Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „A“ in zeitlicher Hinsicht?
 - c) Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „A“ in finanzieller Hinsicht?
 - d) Welche und wie viele Störungen sind seit 2011 an der Stromspeiseanlage im Knoten Hauptbahnhof aufgetreten, die deren Umbau begründen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.
 - e) Welche Bahnhöfe und welche Streckenabschnitte des Schienennetzes sind ebenfalls „stromlos“, wenn die Fahrspannung am Hauptbahnhof abgeschaltet wird?
71. Als Maßnahme „B“ führt der Senat in Drs. 21/7859 die „Neuordnung Weichentrapeze zwischen Rothenburgsort und Bergedorf“ an.
- a) Warum genau wurde ausgerechnet diese Maßnahme als Priorität „B“ eingestuft?
 - b) Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „B“ in zeitlicher Hinsicht?
 - c) Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „B“ in finanzieller Hinsicht?
 - d) Welche und wie viele Störungen sind seit 2011 an den Weichentrapezen zwischen Rothenburgsort und Bergedorf aufgetreten, die deren Umbau begründen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.
72. Als Maßnahme „C“ führt der Senat in Drs. 21/7859 „Neue Weichentrapeze und Signale zwischen Harburg Rathaus und Hammerbrook inklusive Optimierung S-Bahn-Signalsystem Harburg – Harburg-Rathaus“ an.
- a) Warum genau wurde ausgerechnet diese Maßnahme als Priorität „C“ eingestuft?
 - b) Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „C“ in zeitlicher Hinsicht?
 - c) Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „C“ in finanzieller Hinsicht?
 - d) Welche und wie viele Störungen sind seit 2011 an den Weichentrapezen und Signalen zwischen Harburg Rathaus und Hammerbrook aufgetreten, die deren Umbau begründen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.
 - e) Welche und wie viele Störungen sind seit 2011 am/im S-Bahn-Signalsystem Harburg – Harburg-Rathaus aufgetreten, die dessen Optimierung begründen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.
73. Als Maßnahme „D“ führt der Senat in Drs. 21/7859 die „Sicherung der Bahnbetriebsanlagen (Einzäunung kritischer Bereiche des S-Bahn-Netzes)“ an.
- a) Warum genau wurde ausgerechnet diese Maßnahme als Priorität „D“ eingestuft?

- b) *Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „D“ in zeitlicher Hinsicht?*
 - c) *Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „D“ in finanzieller Hinsicht?*
 - d) *Laut Drs. 21/7859 befindet sich diese Maßnahme bereits „in einer schrittweisen Umsetzung“. Welche Schritte wurden bereits umgesetzt? Welche weiteren Schritte sollen wann folgen?*
 - e) *Was genau sind „kritische Bereiche“, wie ist dieser Terminus definiert?*
 - f) *Wie viele dieser „kritischen Bereiche“ gibt es in Hamburg?*
 - g) *Inwiefern und mit welchem Ergebnis gegebenenfalls haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden und/oder die DB geprüft, statt kritische Bereiche einzuzäunen, Züge bei entsprechenden Verdachtsfällen „auf Sicht“ fahren zu lassen?*
74. *Als Maßnahme „E“ führt der Senat in Drs. 21/7859 „Bahnsteige verlängern (S1 Hauptbahnhof – Barmbek)“ an.*
- a) *Warum genau wurde ausgerechnet diese Maßnahme als Priorität „E“ eingestuft?*
 - b) *Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „E“ in zeitlicher Hinsicht?*
 - c) *Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „E“ in finanzieller Hinsicht?*
 - d) *Trifft es zu, dass Langzüge bereits heute in Barmbek und Hasselbrook wenden können?*
Wenn ja, warum bedarf es dann der Maßnahme „E“?
Wenn nein, was trifft dann zu?
 - e) *Trifft es zu, dass die Bahnsteige in Hasselbrook und der Wandsbeker Chaussee Langzug-Länge haben?*
Wenn ja, warum bedarf es dann der Maßnahme „E“?
Wenn nein, was trifft dann zu?
 - f) *Welchen Mehrwert hat die Verlängerung der Bahnsteige zwischen Hamburg und Hasselbrook, wenn vorher der Knoten Hauptbahnhof wegen einer „Störung“ für Langzüge aus Hamburg nicht passierbar ist?*
75. *Als Maßnahme „F“ führt der Senat in Drs. 21/7859 die „Kapazitätserhöhung Altona durch direkte Nordeinfahrt/-ausfahrt Richtung Holstenstraße (Maßnahme erst nach Inbetriebnahme des neuen Fernbahnhofes in Altona (Nord) umsetzbar)“ an.*
- a) *Warum genau wurde ausgerechnet diese Maßnahme als Priorität „F“ eingestuft?*
 - b) *Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „F“ in zeitlicher Hinsicht?*
 - c) *Welche Konsequenz hat die Einstufung dieser Maßnahme als Priorität „F“ in finanzieller Hinsicht?*
 - d) *Welchen Mehrwert hat diese Maßnahme hinsichtlich der Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Flexibilität der Hamburger S-Bahn in der laufenden Wahlperiode?*

76. Welche oben genannten Maßnahmen des „Sechs-Punkte-Plans“ werden noch im Jahr 2017 zu einer Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Flexibilität der Hamburger S-Bahn führen?

Die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen und Projekte der S-Bahn erfordert grundsätzlich eine Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG und beziehungsweise oder DB Station&Service AG/DB Energie GmbH.

Alle in der Drs. 21/7859 genannten Maßnahmen sind geeignet, die Störanfälligkeit des S-Bahn-Systems zu reduzieren oder einen verbesserten Ersatzbetrieb im Falle einer Störung anbieten zu können. Die Prioritätenreihung der genannten Maßnahmen wurde in erster Linie danach festgelegt, welche Maßnahme für eine zuverlässige und qualitativ verbesserte Verkehrsbedienung die größten Fortschritte gewährleistet. Darüber hinaus wurden zeitliche Aspekte möglicher späterer Verkehrsverdichtungen berücksichtigt. In geeigneten Fällen werden Maßnahmen unabhängig von der Kategorisierung realisiert werden.

Aus Sicht der DB Netz AG sind die Maßnahmen A – C prioritär. Derzeit ist jedoch noch keine Finanzierung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder über den Bedarfsplan ausgewiesen. Der Bund und die DB AG werden voraussichtlich im Frühjahr des Jahres 2017 unter Einbeziehung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) beraten.

Aussagen zur finanziellen und zeitlichen Konsequenz der Einstufung der Maßnahmen können erst getroffen werden, wenn die Finanzierung feststeht. Die Umbaumaßnahmen an der Infrastruktur stehen in keinem Zusammenhang zur Störungsanfälligkeit der vorhandenen Anlagen, vielmehr soll durch die Umbaumaßnahmen ein verbesserter Ersatzverkehr auf der Schiene in Störungssituationen ermöglicht werden.

77. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft wird in einer gemeinsamen Pressemitteilung der Fraktionen von SPD und GRÜNEN zwecks Vermarktung des Sechs-Punkte-Plans unter anderem mit den Worten zitiert: „Wenn die verfügbaren Mittel des Bundes zum zeitlichen Hemmschuh werden, sollten Möglichkeiten einer Vorfinanzierung geprüft werden.“

a) Haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden bereits die Möglichkeiten einer solchen Vorfinanzierung geprüft?

Wann ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, werden der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden die Möglichkeiten einer solchen Vorfinanzierung in der laufenden Wahlperiode prüfen?

b) In welchen Aufgabenbereichen welcher Einzelpläne des Doppelhaushaltes sind in welcher Höhe Mittel für eine solche „Vorfinanzierung“ eingestellt?

Haushaltsrechtlich und haushaltstechnisch wäre eine städtische Vorfinanzierung zu Maßnahmen im Verantwortungsbereich der DB AG im Aufgabenbereich 269 Amt für Verkehr und Straßenwesen (Einzelplan 7) denkbar. Eine spezifische Einstellung von Mitteln für diesen Zweck ist im Doppelhaushalt der Jahre 2017/2018 nicht erfolgt.

c) In wie vielen und welchen Fällen von Schieneninfrastrukturprojekten, bei denen „Mittel des Bundes zum zeitlichen Hemmschuh wurden“, haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden seit 2011 jeweils eine Vorfinanzierung in welcher Höhe geleistet und zu welchem Anteil wurde die vorfinanzierte Summe später jeweils vom Bund finanziell ausgeglichen? Bitte jahresweise und für jedes Projekt/jede Maßnahme aufschlüsseln.

Eine städtische Vorfinanzierung solcher Investitionen im Verantwortungsbereich der DB AG hat es seit dem Jahr 2011 nicht gegeben.

78. In Drs. 21/7859 führt der Senat aus: „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 Bundesschieneausbaugesetz (BSchwAG) vorgestellt. Danach entstand unter Leitung der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) eine Prioritätenliste, die im Oktober des Jahres 2016 vorgestellt wurde.“

- a) Welche weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Flexibilität der Hamburger S-Bahn haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden im Vorwege des Ländergesprächs erwogen beziehungsweise in das Ländergespräch eingebracht, die dann aber nicht in den Sechs-Punkte-Plan aufgenommen wurden? Aus welchen Gründen wurden die nicht aufgenommenen Maßnahmen jeweils nicht in den Sechs-Punkte-Plan aufgenommen?
- b) Welche weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Flexibilität der Hamburger S-Bahn hat die Deutsche Bahn (DB) im Vorwege des Ländergesprächs erwogen beziehungsweise in das Ländergespräch eingebracht, die dann aber nicht in den Sechs-Punkte-Plan aufgenommen wurden? Aus welchen Gründen wurden die nicht aufgenommenen Maßnahmen jeweils nicht in den Sechs-Punkte-Plan aufgenommen?

In den Ländergesprächen besitzen DB AG und das betroffene Land ein paritätisches Vorschlagsrecht zur Anmeldung von Maßnahmen, die aus der jeweiligen sogenannten Länderquote finanziert werden sollen. Alle oben genannten von Hamburg erwogenen Maßnahmen mit Ausnahme der Bahnsteigverlängerungen auf der S1 sowie der Kapazitätserhöhung Altona wurden dabei für den Zeitraum der laufenden LuFV-Periode vom Land unter „S-Bahn-Maßnahmen/6-Punkte-Programm“ eingebracht. Da die Länderquote – zusammen mit weiteren von der DB AG eingebrachten Maßnahmen – damit ausgeschöpft beziehungsweise bereits überzeichnet ist, sollen die weiteren Maßnahmen für die Folge-LuFV angemeldet werden. Im Übrigen siehe Drs. 21/7859.