

Große Anfrage

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Rath, Dennis Gladiator,
Carsten Ovens, Michael Westenberger (CDU) und Fraktion vom 15.02.19**

und Antwort des Senats

Betr.: Wie kräftig ist das „Rückgrat der Mobilität“ wirklich? Störungen, Pannen und Verspätungen im Hamburger Schienennetz

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist für Hamburg als Herz einer pulsierenden Metropolregion mit vielen Pendlern von überragender Bedeutung, um die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen effizient miteinander in Einklang zu bringen. Gemeinsam mit den von der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und von der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) betriebenen Buslinien bilden die Züge der S-Bahn, der U-Bahn und, wenn auch in deutlich geringerem Maße, der AKN das sprichwörtliche „Rückgrat der Mobilität“ in Hamburg. Noch mehr Menschen durch noch bessere Angebote und zielgenauere Anreize zum Umstieg auf die Bahnen als Kernbestandteil der „Öffis“ zu bewegen, war und ist ein zentrales, verkehrspolitisches Ziel der CDU. In Zeiten immer neuer Staurekorde und politisch gewollter Beschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), wie beispielsweise den kontraproduktiven Dieselfahrverboten, ist diese Zielsetzung aktueller und wichtiger denn je.

Störungen, Pannen und daraus resultierende Verspätungen in den Schienennetzen der Leistungserbringer (HOCHBAHN für die U-Bahn; S-Bahn Hamburg GmbH/S-Bahn Hamburg für die S-Bahn; AKN Eisenbahn AG/AKN für die AKN) gefährden fortwährend die Erreichung dieses Ziels. Ursachen, Gründe und Ausmaß der Störungen, Pannen und Verspätungen waren seit 2011 lange Zeit nicht genauer bekannt. Erst die CDU hat mit verschiedenen Anfragen (siehe unter anderem Drs. 21/8240, 21/12265 und 21/12295) etwas Licht ins Dunkel der Schienenverkehrsdaten gebracht. Daran gilt es anzuknüpfen.

Der Senat beantwortet die Fragen auf Grundlage von Stellungnahmen der Deutschen Bahn AG (DB AG), der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) sowie der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster GmbH (AKN) wie folgt:

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

I. S-Bahn-Betrieb

- 1. Als pünktlich werden vom Senat und der S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn Hamburg) Zugfahrten definiert, die nicht mehr als zwei Minuten und 59 Sekunden verspätet sind. Lag die so erhobene „Pünktlichkeitsquote“ der S-Bahnen in Hamburg beispielsweise 2011 noch bei 95,41*

Prozent¹ und damit noch stabil über dem vertraglich vereinbarten Pünktlichkeitsziel von 94,7 Prozent gemessen an allen Zugfahrten, waren 2017 nur 94,72 Prozent der S-Bahn-Züge pünktlich beziehungsweise 5,28 Prozent unpünktlich.

- a) *Welchen Wert erreichte die Pünktlichkeitsquote der S-Bahn im Jahr 2018?*

Die Pünktlichkeitsquote bezieht sich nicht auf komplette Fahrten, sondern auf den Anteil pünktlich erfolgter Abfahrten an den einzelnen Stationen („Stationspünktlichkeit“). Seitens der Deutschen Bahn AG erfolgen keine systemischen Auswertungen bezogen auf das hamburgische Stadtgebiet, das Hamburger S-Bahn-Netz und nach einzelnen Linien der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Gesamtnetz der S-Bahn Hamburg GmbH betrug die Pünktlichkeitsquote 94,3 Prozent im Jahr 2018. Auch wenn damit die Vorgabe von 94,7 Prozent nicht erfüllt werden konnte, zählt die S-Bahn Hamburg GmbH im bundesweiten Vergleich weiterhin zu den drei pünktlichsten S-Bahn-Systemen in Deutschland.

- b) *Welche Werte erreichten die Pünktlichkeitsquoten der S-Bahn-Linien im Jahr 2018 jeweils?*

Linienbezogene Pünktlichkeitswerte werden erst seit Beginn der Gültigkeit des neuen Verkehrsvertrages ab 9. Dezember 2018 gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg ermittelt. Der alte Vertrag vom 18. Juni 2003 beziehungsweise dessen Fortsetzung vom 29. August 2007 enthielt hierzu keine Vorgaben.

2. *Welchen Wert erreicht die Pünktlichkeitsquote der S-Bahn bisher im laufenden Jahr?*

Im Gesamtnetz der S-Bahn Hamburg GmbH betrug die Pünktlichkeitsquote 90,5 Prozent im Januar 2019. Saisonal bedingt liegt die Quote im Januar üblicherweise unter dem Jahresdurchschnitt.

3. *Welche Werte erreichen die Pünktlichkeitsquoten der S-Bahn-Linien bisher im laufenden Jahr jeweils?*

Linie	Pünktlichkeitsquote Januar 2019
S1	94,7 %
S11	85,1 %
S2	77,0 %
S21	84,7 %
S3	92,3 %
S31	90,6 %

4. *Welche Werte erreichten die Pünktlichkeitsquoten der S-Bahn-Linien in den Jahren 2011 bis 2017 jeweils? Bitte jahresweise sowie nach Linien aufschlüsseln.*

Siehe Antwort zu 1.b).

5. *Welche Werte erreichte die Pünktlichkeitsquote der S-Bahn in den Jahren 2002 bis 2010? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Die Werte der Jahre 2002 bis 2006 liegen systembedingt nicht mehr vor.

Jahr	Pünktlichkeitsquote
2007	93,5 %
2008	90,0 %
2009	93,2 %
2010	94,0 %

¹ 2011: 95,41 Prozent, 2012: 95,13 Prozent, 2013: 94,84 Prozent, 2014: 94,68 Prozent, 2015: 93,69 Prozent, 2016: 94,93 Prozent, 2017: 94,72 Prozent, siehe Drs. 21/8240 und Drs. 21/12265.

6. *Am 9. Dezember 2018 trat der neue Verkehrsvertrag über die S-Bahn Hamburg mit einer Laufzeit über 15 Jahre in Kraft.² Inwiefern haben sich mit dem neuen Verkehrsvertrag Änderungen an der Verspätungsdefinition, an der Systematik der Pünktlichkeitsquote und dem vertraglich vereinbarten Pünktlichkeitsziel ergeben? Auf welchen Wert wurde das Pünktlichkeitsziel mit dem neuen Verkehrsvertrag festgesetzt?*

Die Verspätungsdefinition bleibt unverändert (2:59 Minuten, gemessene Abfahrts-pünktlichkeit). Der S-Bahn-Verkehrsvertrag umfasst seit dem 9. Dezember 2018 jedoch unter anderem auch die S-Bahn-Verkehre in Niedersachsen auf der Strecke nach Stade, die bislang in einem gesonderten Vertrag mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) geregelt waren. Dort verkehrt die S-Bahn ab Neugraben im Mischverkehr mit weiteren Zügen (zum Beispiel Schienengüterverkehr) mit oft negativen Folgen für die Betriebsqualität. Die Auswirkungen dieser Strecke auf die Gesamtpünktlichkeit werden seit dem 9. Dezember 2018 in das Pünktlichkeitsziel integriert. Dies führt zu einem deutlich höheren Anspruch gegenüber den vorher getrennt ausgewiesenen Pünktlichkeitswerten für die S-Bahn „mit und ohne Mischbetriebsstrecke“. Damit das Pünktlichkeitsziel für das Verkehrsunternehmen nicht übermäßig ansteigt, wurde der Zielwert in der Ausschreibung des neuen Verkehrsvertrags auf 94,0 Prozent festgesetzt.

7. *In Drs. 21/12265 antwortete der Senat, dass die S-Bahn Hamburg anders als die HOCHBAHN keine Daten zur zahlenmäßigen Entwicklung von Störungen und so weiter vorlegen könne, da „die Anzahl der Störungen und Störungstypen (...) von der S-Bahn statistisch nicht erfasst werde“, dafür aber „Einflüsse auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Zugverkehrs“ festgehalten würden. Welche Parameter werden hinsichtlich der Einflüsse auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Zugverkehrs konkret festgehalten und wie haben sich die Werte dieser Parameter seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Die S-Bahn internen Erhebungen zur Qualitätssicherung sind weder Bestandteil der Berichterstattung im Rahmen des am 8. Dezember 2018 ausgelaufenen noch des darauf folgenden Verkehrsvertrages. Verkehrsvertraglich war und ist geregelt, dass der Auftragnehmer pauschal für 35 Prozent der außerplanmäßigen Zugausfälle unabhängig von der Störungsursache kein Leistungsentgelt erhält. Unabhängig davon wird dem Auftragnehmer nach neuem Verkehrsvertrag eine Sanktion auferlegt, wenn die Summe der außerplanmäßigen Zugausfälle die Quote von 0,3 Prozent der fahrplanmäßigen Zugkilometern eines Jahres überschreitet.

8. *In welchem Umfang sind 2018 Zugleistungen bei der S-Bahn störungsbedingt ausgefallen? Bitte in Prozent angeben.*

Störungsbedingt fielen im Jahr 2018 bei der S-Bahn Hamburg GmbH 1,4 Prozent der Zugleistungen aus.

9. *In welchem Umfang sind in den Jahren 2002 bis 2017 Zugleistungen bei der S-Bahn störungsbedingt ausgefallen? Bitte jahresweise aufschlüsseln und in Prozent angeben.*

Störungsbedingt fielen in den Jahren 2002 bis 2017 nachfolgend genannte Zugleistungen (Angaben in Prozent der vertraglich vereinbarten Gesamtleistung) aus:

Jahr	Ausfallquote
2002	0,4 %
2003	0,5 %
2004	0,4 %
2005	0,5 %
2006	0,4 %
2007	0,5 %

² Siehe unter anderem hier: <https://s-bahn.hamburg/magazin/s-bahn/betrieb-und-technik/der-neue-verkehrsvertrag-das-steckt-dahinter.html>, letzter Zugriff: 5.2.19.

Jahr	Ausfallquote
2008	0,6 %
2009	0,7 %
2010	0,8 %
2011	0,8 %
2012	0,8 %
2013	0,8 %
2014	0,8 %
2015	1,1 %
2016	0,9 %
2017	1,2 %

10. Laut Drs. 21/8240 und Drs. 21/12265 werden die Gesamtverspätungsminuten bei der S-Bahn Hamburg nicht erfasst. In den Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichten der DB³ werden diese allerdings für die Gesamtheit aller Züge der DB beziehungsweise auf dem Netz der DB AG angegeben.

- a) Warum erfasst die DB AG die Gesamtverspätungsminuten für ihre Züge, die S-Bahn Hamburg für ihre Züge aber nicht?
- b) Inwiefern hat der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde bei den Verhandlungen über den neuen, aktuellen S-Bahn-Verkehrsvertrag auf die Erfassung der Gesamtverspätungsminuten der S-Bahn-Züge gedrungen und inwiefern hat sich dies gegebenenfalls in dem neuen Verkehrsvertrag niedergeschlagen?

Die Veröffentlichung der Gesamtverspätungsminuten im Rahmen des Infrastruktur- und Entwicklungsberichtes ist eine vertragliche Pflicht der DB AG als Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen gemäß § 14 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II.

Die Ermittlung der Stationspünktlichkeit im Rahmen des Qualitätssicherungsverfahrens (QSV) ist inhaltlich tiefgehender und damit für das S-Bahn-Netz aussagekräftiger als die rein aufsummierte Zahl der Gesamtverspätungsminuten. Daher erfolgte auch keine Aufnahme als Berichtspflicht im S-Bahn-Verkehrsvertrag.

11. Über welche Kommunikationswege verbreitet die S-Bahn Hamburg ihre Störungsmeldungen? Welcher Kommunikationsweg wird wann gewählt?
12. 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?

Siehe Drs. 21/8240 und Drs. 21/12265.

13. Wie viele Langsamfahrstellen wurden 2017 und 2018 für das S-Bahn-Netz angeordnet? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

Die dafür erforderlichen Daten werden statistisch nicht erfasst. Im Übrigen siehe Drs. 21/8240 und Drs. 21/12265.

14. Wie viele Infrastrukturmängel wurden 2017 und 2018 für das S-Bahn-Netz festgestellt? Bitte jahresweise und nach Art der Mängel aufschlüsseln.

Durch die angewandte, vorbeugende Instandhaltung werden Infrastrukturmängel auf ein Minimum reduziert. Im Übrigen siehe Drs. 21/8240 und 21/12265.

15. Wie hat sich das mittlere Alter der
 - a) Weichen,

³ Für das Jahr 2017 aus dem April 2018: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2017.pdf?__blob=publicationFile&v=3, letzter Zugriff: 5.2.19.

- b) Gleise,
- c) Brücken

im Hamburger S-Bahn-Netz 2017 und 2018 entwickelt? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.) Sollte die S-Bahn Hamburg anders als die HOCHBAHN keine Daten vorlegen können, warum nicht? Wichtig: Der vom Senat unter anderem in Drs. 21/12265 vorgenommene Verweis auf die Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichte (IZB) der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ist nicht zielführend, da die bezüglich der S-Bahn erfragten Daten darin nicht aufgeführt werden.

16. *Welche Maßnahmen zur Instandhaltung (IH) des S-Bahn-Netzes wurden seit 2017 und 2018 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 aufschlüsseln.*

Die Instandhaltung und Störungsbeseitigung der Gleisinfrastruktur liegen in der Zuständigkeit der DB Netz AG. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ist die DB Netz AG gegenüber den Institutionen und Gremien des Bundes auskunftspflichtig.

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 hierzu konzerneigene Richtlinien eingeführt, wonach sämtliche Strecken inklusive Brücken und Streckenausrüstung in regelmäßigen Abständen inspiziert werden müssen. Sofern sich sicherheitsrelevante Abweichungen ergeben, hat der Infrastrukturbetreiber geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Sicherheit uneingeschränkt gewährleisten zu können. Grundsätzlich müssen alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes dem Bund jährlich jeweils zum 30. April einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege vorlegen (sogenannter 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. Im Übrigen siehe Drs. 21/8240 und 21/12265.

17. *Wie viele Meter Gleislänge und wie viele Meter Brückenlänge sollen gemäß der Vorgaben der Freien und Hansestadt Hamburg beziehungsweise der BWVI jährlich im S-Bahn-Netz instand gesetzt werden?*

Die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur der DB AG liegt in der Verantwortung der DB Netz AG.

18. *Wie viele Meter Gleislänge wurden im S-Bahn-Netz seit 2011 instand gesetzt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*
19. *Wie viele Meter Brückenlänge wurden im S-Bahn-Netz seit 2011 instand gesetzt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Siehe Antwort zu 15. und 16.

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

Die Streckenlänge des Hamburger Gleichstromnetzes beträgt 113,4 km. Im Übrigen siehe Drs. 21/8240 und 21/12265.

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

Die Länge des gesamten S-Bahn-Netzes beträgt 147 km. Im Übrigen siehe Drs. 21/8240.

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

Das S-Bahn-Netz umfasst 375 Weichen und vier Kreuzungen.

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

Alle 229 Brücken befinden sich in betriebssicherem Zustand.

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

Alle Tunnel befinden sich in betriebssicherem Zustand. Im Übrigen siehe Drs. 21/8240 und 21/12265).

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

Im S-Bahn-Netz gibt es 15 Stellwerke. Im Übrigen siehe Drs. 21/8240 und 21/12265.

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

Siehe Drs. 21/8240 und 21/12265.

II. U-Bahn-Betrieb

27. *Als pünktlich werden von Senat und HOCHBAHN Zugfahrten definiert, die nicht mehr als zwei Minuten und 59 Sekunden verspätet sind. Lag die so erhobene „Pünktlichkeitsquote“ 2011 noch bei 98,56 Prozent, lag sie 2017 mit 97,26 Prozent auf dem niedrigsten Wert seit eben 2011.⁴*

a) *Welchen Wert erreichte die Pünktlichkeitsquote der U-Bahn im Jahr 2018?*

Im Gesamtnetz der U-Bahn Hamburg betrug die Pünktlichkeit 97,6 Prozent im Jahr 2018.

b) *Welche Werte erreichten die Pünktlichkeitsquoten der einzelnen U-Bahn-Linien im Jahr 2018 jeweils?*

Linie	Pünktlichkeitsquote 2018
U1	97,0 %
U2	98,4 %
U3	97,7 %
U4	98,9 %

28. *Welchen Wert erreicht die Pünktlichkeitsquote der U-Bahn bisher im laufenden Jahr?*

Im Gesamtnetz der U-Bahn Hamburg betrug die Pünktlichkeitsquote im Januar 2019 97,5 Prozent.

29. *Welche Werte erreichen die Pünktlichkeitsquoten der einzelnen U-Bahn-Linien im Jahr 2018 bisher jeweils?*

Linie	Pünktlichkeits- Quote Januar 2019 (%)
U1	96,2 %
U2	98,8 %
U3	97,8 %
U4	98,7 %

30. *Welches Pünktlichkeitsziel gilt für das Hamburger U-Bahn-System?*

Das Pünktlichkeitsziel für das Hamburger U-Bahn-Netz ist im Qualitätssteuerungsverfahren des Hamburger Verkehrsverbundes analog zur S-Bahn bei 2:59 Minuten festgeschrieben. Mindestens zu erreichen sind 96,0 Prozent.

⁴ 2011: 98,56 Prozent, 2012: 98,03 Prozent, 2013: 98,10 Prozent, 2014: 97,84 Prozent, 2015: 97,43 Prozent, 2016: 97,43 Prozent, 2017: 97,26 Prozent, siehe Drs. 21/8240 und Drs. 21/12295.

31. Betriebsstörungen im Hamburger U-Bahn-Verkehr 2017 und 2018:

- a) *Wie viele Störmeldungen im U-Bahn-Netz wurden seit 2017 und 2018 registriert? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das U-Bahn-Netz insgesamt und, wenn möglich, für die einzelnen U-Bahn-Linien angeben.*

	2017	2018
Störmeldungen U-Bahn gesamt	146	208

Eine linienweise Aufschlüsselung liegt seitens der HOCHBAHN nicht vor.

- b) *Welche Arten von Störungen traten im U-Bahn-Netz 2017 und 2018 wie häufig auf? Bitte jahresweise für die Störungstypen „Weichen-/Signal-/Stellwerksstörung“, „Personenunfall“, „Person im Gleis“, „Polizei-/Feuerwehr-/Rettungseinsatz“, „Schienenbruch“, „Schadhafte Züge/Zugausfälle“, „Sonstige“ aufschlüsseln.*

Arten von Störmeldungen	2017	2018
1. Weichen/Signal/Stellwerk	14	39
2. Personenunfall	15	10
3. Person im Gleis	0	0
4. Polizei/Feuerwehr/RTW-Einsatz	53	82
5. Schienenbruch	0	0
6. Schadhafte Züge/Zugausfälle	14	28
7. Sonstige	50	49

- c) *Wie hat sich die Gesamtdauer der Störungen („Störbestehenszeit“, kurz: SBZ) im U-Bahn-Netz seit 2017 und 2018 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

	2017	2018
Gesamtdauer Störbestehenszeit in Min.	6 610	8 930

- d) *Wie hat sich die durchschnittliche Störbestehenszeit (SBZ/Anzahl Störmeldungen) im U-Bahn-Netz 2017 und 2018 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

	2017	2018
Durchschnittsdauer Störbestehenszeit in Min.	45 Min.	43 Min.

32. *In welchem Umfang sind 2018 Zugleistungen bei der U-Bahn störungsbedingt ausgefallen? Bitte in Prozent angeben.*

Störungsbedingt fielen 2018 bei der U-Bahn Hamburg 0,3 Prozent der Zugleistungen aus.

33. *In welchem Umfang sind in den Jahren 2002 bis 2017 Zugleistungen bei der U-Bahn störungsbedingt ausgefallen? Bitte jahresweise aufschlüsseln und in Prozent angeben.*

Für die Jahre 2002 bis 2006 liegen systembedingt keine Angaben vor.

Jahr	Störungsbedingte Zugausfallquote
2007	0,2 %
2008	0,0 %
2009	0,0 %
2010	0,0 %
2011	0,0 %
2012	0,0 %
2013	0,2 %
2014	0,3 %

Jahr	Störungsbedingte Zugausfallquote
2015	0,6 %
2016	0,0 %
2017	0,0 %

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

35. 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?

Siehe Drs. 21/8240.

36. Wie viele Langsamfahrstellen wurden 2017 und 2018 für das U-Bahn-Netz angeordnet? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

Jahr	Langsamfahrstellen
2017	81
2018	91

37. Wie viele Infrastrukturmängel wurden 2017 und 2018 für das U-Bahn-Netz festgestellt? Bitte jahresweise und nach Art der Mängel aufschlüsseln.

	2017	2018
Stromschiene	19	19
Oberbau	32	42
Brücken	5	1
Stellwerke	5	4
Bahnstrom	35	45
U-Bahn-Haltestellen (Bauwerk)	67	60
Gesamt	163	171

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

38. Wie hat sich das mittlere Alter

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

im Hamburger U-Bahn-Netz seit 2017 und 2018 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

Anlageobjekt	Mittleres Alter, Stand 2017	Mittleres Alter, Stand 2018
a) Weichen	23 Jahre	23 Jahre
b) Gleise	20 Jahre	20 Jahre
c) Brücken	80 Jahre	81 Jahre
Ø gesamt	41 Jahre	41 Jahre

39. Welche Maßnahmen zur Instandhaltung (IH) des U-Bahn-Netzes wurden seit 2017 und 2018 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 angeben.

- 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.

Angaben in TEUR	2017	2018
Inspektion und Wartung	7 568	6 833
Oberbau	3 390	2 630
Brücken	456	428
Tunnel	147	143
Signaltechnik und Telekom- munikation	2 492	2 577
Stromversorgung und Beleuchtung	1 083	1 055
Entstörung	2 716	2 726
Oberbau	249	233
Brücken	42	54
Tunnel	5	2
Signaltechnik und Telekom- munikation	2 232	2 108
Stromversorgung und Beleuchtung	188	329
Instandsetzung	8 276	8 113
Oberbau	5 542	5 346
Brücken	193	428
Tunnel	476	286
Signaltechnik und Telekom- munikation	1 246	1 388
Stromversorgung und Beleuchtung	819	665

Es handelt sich um Kosten im Sinne der Instandhaltung. Investitionen sind nicht enthalten.

40. Gefragt nach kurz-, mittel- und langfristigen Zielen inklusive quantifizierbare Indikatoren bezüglich der Instandhaltungsplanung des U-Bahn-Netzes antwortete der Senat in Drs. 21/8240 lediglich, dass „Senat und die HOCHBAHN (...) das dauerhafte Ziel der Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie Verfügbarkeit und die kontinuierliche Instandsetzung und Erneuerung des U-Bahn-Netzes“ verfolgen. Wie ist dieses allgemein gehaltene Ziel in der Praxis mit welchen Unterzielen und welchen quantifizierbaren Indikatoren operationalisiert?

Als Unterziel beziehungsweise als quantifizierbarer Indikator dienen folgende Messgrößen:

- Als Instandhaltungs- und Erneuerungsrate gelten für den Fahrweg jährlich circa 2 500 m bis 3 500 m Gleislänge, für die Brücken im zehnjährigen Jahresmittel rund 90 m bis 100 m Brückenlänge.
- Im Mittel soll jede U-Bahn-Haltestelle alle 30 Jahre einer Grundinstandsetzung unterzogen werden.
- Im Mittel soll jedes Stellwerk alle 25 Jahre einer Erneuerung unterzogen werden.
- Im Mittel soll jedes Bahnstrom-Unterwerk alle 30 Jahre einer Erneuerung unterzogen werden.

41. Laut Drs. 21/8240 sollen im U-Bahn-Netz als Instandhaltungs- und Erneuerungsrate jährlich 2 500 – 3 500 Meter Gleislänge und 90 – 100 Meter Brückenlänge (im zehnjährigen Jahresmittel) instand gesetzt werden.

a) Wie viele Meter Gleislänge wurden im U-Bahn-Netz seit 2011 instand gesetzt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

- b) *Wie viele Meter Brückenlänge wurden im U-Bahn-Netz seit 2011 instand gesetzt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Im U-Bahn-Netz wurden seit dem Jahr 2011 folgende Gleis- und Brückenlängen erneuert beziehungsweise instandgesetzt (Angabe in m):

in m	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Gleise	3 000	3 200	2 900	3 600	4 900	4 600	5 000	3 000
Brücken	105	270	132	0	0	107	47	33

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

Durch die Verlängerung der Linie U4 haben sich gegenüber den in Drs. 21/8240 gemachten Angaben zur U-Bahn-Infrastruktur Änderungen ergeben. Die Netzlänge beträgt nunmehr 109 km.

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

Die Gesamt-Gleislänge beträgt 259 km.

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

Die 493 Weichen befinden sich in betriebssicherem Zustand.

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

Die 485 Brücken befinden sich in betriebssicherem Zustand.

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

Die 53 km Tunnel befinden sich in betriebssicherem Zustand.

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

Die Anzahl beträgt 14 Stück.

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

Die Länge der Bahnstromleitungen (von den Bahnstrom-Unterwerken zu den Stromschienen) beträgt rund 900 km.

III. AKN-Betrieb

Die AKN-Linien A2 und A3 verlaufen nicht im Hamburger Stadtgebiet und sind daher, solange es die Beantwortung zulässt, nicht Gegenstand dieser Anfrage.

49. *Bei der AKN gelten Züge ab einer Fahrplanabweichung von mindestens sechs Minuten als verspätet. Die daraus für die Linie A1 errechnete „Pünktlichkeitsquote“ lag 2017 mit 97,7 Prozent auf dem niedrigsten Wert seit 2011.⁵ Welchen Wert erreichte die Pünktlichkeitsquote der AKN-Linie A1 im Jahr 2018?*

Der von der AKN auf Hamburger Gebiet betriebene Streckenanteil der Linie A1 beträgt nur wenige Kilometer, für die seitens der AKN in vielen Fällen keine spezifischen Auswertungen erhoben werden.

Für den auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) entfallenden Streckenabschnitt der A1 liegt eine separate Pünktlichkeitsauswertung nicht vor. Für die gesamte Linie A1 (Streckenabschnitte in den Ländern Hamburg und Schleswig-

⁵ 2011: 99,4 Prozent, 2012: 98,6 Prozent, 2013: 98,1 Prozent, 2014: 98,7 Prozent, 2015: 98,2 Prozent, 2016: 97,9 Prozent, 2017: 97,7 Prozent.

Holstein) betrug die Pünktlichkeit im 1. Quartal 98,1 Prozent sowie im 2. und 3. Quartal jeweils 97,7 Prozent. Im Übrigen siehe Drs. 21/8240.

50. *Welchen Wert erreicht die Pünktlichkeitsquote der AKN-Linie A1 im laufenden Jahr?*

Siehe Antwort zu 49. Zur aktuellen Pünktlichkeitsquote liegt dem Senat keine statistische Auswertung vor, da AKN-seitig eine Auswertung der Pünktlichkeit für das laufende Jahr durch eine Programmumstellung zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich war.

51. *Welches Pünktlichkeitsziel gilt für das AKN-System und wie lautet gegebenenfalls das spezifische Pünktlichkeitsziel für die Linie A1?*

Es gilt das für das schleswig-holsteinische Regionalverkehrsnetz „Süd“ vereinbarte Pünktlichkeitsziel von 95 Prozent, wobei Züge ab Fahrplanabweichungen von 5:59 Minuten als verspätet gelten.

52. *Wie viele Störmeldungen wurden 2018 auf der Linie A1 registriert?*

Für die Linie A1 liegen 47 Störmeldungen im Jahr 2018 registriert.

53. *Welche Arten von Störungen traten auf der Strecke der AKN-Linie A1 2018 wie häufig auf? Bitte für die Störungstypen „Weichen-/Signal-/Stellwerksstörung“, „Personenunfall“, „Person im Gleis“, „Polizei-/Feuerwehr-/Rettungseinsatz“, „Schienenbruch“, „Schadhafte Züge/Zugausfälle“, „Sonstige“ aufschlüsseln.*

Arten von Störmeldungen	2018
1. Weichen/Signal/Stellwerk	18
2. Personenunfall	1
3. Person im Gleis	3
4. Polizei/Feuerwehr/RTW-Einsatz	3
5. Schienenbruch	0
6. Schadhafte Züge/Zugausfälle	22
7. Sonstige	0

54. *In welchem Umfang sind 2018 Zugleistungen auf der Linie A1 störungsbedingt ausgefallen? Bitte in Prozent angeben.*

Auf dem auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg entfallenden Streckenabschnitt der A1 sind 0,02 Prozent der Zugkilometer im Jahr 2018 ausgefallen.

55. *In welchem Umfang sind in den Jahren 2002 bis 2017 Zugleistungen auf der Linie A1 störungsbedingt ausgefallen? Bitte jahresweise aufschlüsseln und in Prozent angeben.*

56. *Über welche Kommunikationswege verbreitet die AKN ihre Störmeldungen? Welcher Kommunikationsweg wird wann gewählt?*

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

Siehe Drs. 21/8240.

58. *Wie viele Langsamfahrstellen wurden 2018 für die Strecke der AKN-Linie A1 angeordnet?*

Für den auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg entfallenden Streckenabschnitt der A1 liegt eine solche Auswertung für das Jahr 2018 nicht vor.

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

Siehe Drs. 21/8240. Für den auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg entfallenden Streckenabschnitt der A1 liegt eine solche Auswertung für das Jahr 2018 nicht vor.

60. *Wie hat sich das mittlere Alter*

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

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

61. *Welche Maßnahmen zur Instandhaltung (IH) der Strecke der AKN-Linie A1 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 aufschlüsseln.*

Siehe Drs. 21/8240.

62. *Gefragt nach kurz-, mittel- und langfristigen Zielen inklusive quantifizierbarer Indikatoren bezüglich der Instandhaltungsplanung des AKN-Bahn-Netzes antwortete der Senat in Drs. 21/8240 lediglich, dass „Senat und die AKN (...) das dauerhafte Ziel der Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie Verfügbarkeit und die kontinuierliche Instandsetzung und Erneuerung des AKN-Bahn-Netzes“ verfolgen. Wie ist dieses allgemein gehaltene Ziel in der Praxis und in Bezug auf die Linie A1 mit welchen Unterzielen und welchen quantifizierbaren Indikatoren operationalisiert?*

Dieses Ziel ist im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der AKN GmbH definiert.

63. *Wie viele Meter Gleislänge und wie viele Meter Brückenlänge sollen gemäß der Vorgaben der Freien und Hansestadt Hamburg beziehungsweise der BWVI jährlich auf der Strecke der A1 instand gesetzt werden?*
64. *Wie viele Meter Gleislänge wurden auf der Strecke der A1 seit 2011 instand gesetzt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*
65. *Wie viele Meter Brückenlänge wurden auf der Strecke der A1 seit 2011 instand gesetzt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*
66. *Wie viele Kilometer umfasst die Betriebslänge des AKN-Bahn-Netzes?*
67. *Wie viele Kilometer umfasst die Gesamtlänge des AKN-Bahn-Netzes?*
68. *Wie viele Weichen und Kreuzungen umfasst das AKN-Bahn-Netz und in welchem durchschnittlichen, baulichen Zustand befinden sich die Weichen und Kreuzungen?*

Siehe Drs. 21/8240.

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

Die in Drs. 21/8240 genannten vier Brücken im betreffenden Abschnitt befinden sich weiterhin in einem betriebssicherem Zustand.

70. *Wie viele Tunnel gibt es im AKN-Bahn-Netz und in welchem baulichen Zustand befinden sich diese Tunnel jeweils?*
71. *Wie viele Bahnübergänge gibt es im AKN-Bahn-Netz?*
72. *Wie viele Stellwerke gibt es im AKN-Bahn-Netz?*

Siehe Drs. 21/8240.