

# Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) vom 02.02.2017

## Antwort des Senats

- Drucksache 21/7854 -

### Betr.: Stillstände bei den Schnellbahnen

*Immer wieder kommt es zu technisch bedingten Betriebsstörungen bei den Schnellbahnen. Es besteht der Verdacht, dass dies an der zunehmend elektronischen Betriebssteuerung liegt. Außerdem werden die Fahrgäste oft bei solchen Ausfällen unzureichend informiert werden.  
Ich frage den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn), der Deutschen Bahn AG (DB) und der AKN Eisenbahn AG (AKN) wie folgt:

1. *Wie viele technisch bedingte Betriebsstörungen gab es bei der S-Bahn in den Jahren 2011 – 2016? Bitte nach Jahren aufschlüsseln und in Prozent der planmäßigen Fahrten angeben.*
2. *Wie viele technisch bedingte Betriebsstörungen gab es bei der Hochbahn in den Jahren 2011 – 2016? Bitte nach Jahren aufschlüsseln und in Prozent der durchgeführten Fahrten angeben.*

Die Anzahl der technisch bedingten Betriebsstörungen wird statistisch nicht erfasst. Auch wird die Anzahl der durch technische Betriebsstörungen beeinflussten Zugfahrten 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. Eine derartige Statistik bietet daher keinen Mehrwert. Oftmals treffen mehrere Gründe für eine Störungssituation zusammen. Einzelne Verspätungen für den Zeitraum von fünf Jahren zu klassifizieren und bestimmten Ursachenkategorien zuzuordnen, sowie diese in Relation zu der Anzahl planmäßiger Fahrten zu setzen, ist in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

3. *Wie viele technisch bedingte Betriebsstörungen gab es bei der AKN in den Jahren 2011 – 2016? Bitte nach Jahren aufschlüsseln und in Prozent der durchgeführten Fahrten angeben.*

In den Jahren 2011 bis 2016 lagen keine technisch bedingten Betriebsstörungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik sowie des Oberbaus bei der AKN vor, die zu Stillständen (ein Verkehren der Zugfahrten nicht mehr möglich) geführt hätten. Es lagen lediglich technische Störungen vor, die dem Verkehren von Zugfahrten nicht entgegenstanden.

4. *Welches waren die wichtigsten Ursachen der technisch bedingten Betriebsstörungen? Bitte nach S-Bahn, Hochbahn und AKN aufschlüsseln.*

Der Großteil der Betriebsstörungen wird bei allen Verkehrsunternehmen durch externe Ursachen hervorgerufen wie z.B. durch Rettungswagen-/Feuerwehreinsätze, Polizeieinsätze oder Brückenanfahrungen.

### Hochbahn

Bei der Hochbahn haben technisch bedingte Betriebsstörungen einen geringeren Anteil. Hauptursachen für technisch bedingte Betriebsstörungen sind die Fahrzeug- und Stellwerkstechnik.

In den vergangenen Jahren ist der Anteil dieser technisch bedingten Störungen nahezu unverändert geblieben. Einen Zusammenhang von Störungsanzahl oder -dauer mit einem vermehrten Einsatz elektronischer Komponenten ist nicht erkennbar.

5. *Welche Betriebsstörungen gab es bei der S-Bahn am 1. Februar 2017? Welche Ursachen hatten diese und wie lange haben diese gedauert?*

Am 1. Februar 2017 waren ab 3:08 Uhr zwei Weichen vor der Einfahrt zu Gleis 2 am Hauptbahnhof nach Ultraschallprüfung durch die DB Netz nur noch mit 10 km/h bzw. 40 km/h befahrbar. Dies gilt dann als sog. Langsamfahrstelle. Wird diese kurzfristig eingerichtet, ist es entsprechend der Fahrdienstvorschrift erforderlich den jeweiligen Triebfahrzeugführer zu informieren. Dies hätte zu Verzögerungen im gesamten Netz geführt. Daher wurde entschieden, weitgehend auf die Befahrung der defekten Weichen zu verzichten und das Fahrtenangebot zu reduzieren. Die Störung dauerte ganztägig. Am 2. Februar 2017 waren die Weichen wieder voll funktionsfähig.

6. *Wie wurden die Fahrgäste wann über die Betriebsstörungen bei der S-Bahn am 1. Februar 2017 informiert?*

Die Fahrgäste wurden über die Betriebsstörungen durch regelmäßige Ansagen am Bahnsteig (automatisiert und persönlich), die Infosäulen, das Internet (auch in der Fahrplanauskunft/Streckenagent-App), Twitter und Facebook informiert.