

Beantwortung der Fragenkataloge der Fraktionen

Fragen der Fraktion GRÜNE

1. Komplex A: Bahnmanagement im Interesse der Daseinsvorsorge

1.1. Ist der DB-Konzern auch nach 2017 an einem Vertrag zum Betrieb der Berliner S-Bahn interessiert und wenn ja, wie wird er nach den Erfahrungen der letzten 2 Jahren glaubhaft machen, dass seine Tochterunternehmen und Manager dazu in der Lage sind?

Der Betrieb der Berliner S-Bahn gehört zum Kerngeschäft der Deutschen Bahn AG. Daher wird sich die Deutsche Bahn AG selbstverständlich auch um den Betrieb der S-Bahn-Leistungen nach 2017 bewerben.

Die S-Bahn Berlin wird alles daran setzen, die vorhandenen Probleme schnellstmöglich vollständig zu lösen, um das alte Qualitätsniveau wieder zu erreichen.

Das Hauptproblem der S-Bahn Berlin liegt im technischen Bereich der Fahrzeuge. Probleme an Radsatzwellen, Radscheiben, Bremsen, Sandstreueinrichtungen, Heizungen und Klimageräten wären bei jedem anderen Verkehrsunternehmen mit Fahrzeugen der BR 480, 481 und 485 gleichermaßen aufgetreten.

Bei der S-Bahn Berlin haben zudem aber auch eklatante organisatorische Probleme und Unzulänglichkeiten bei Prozessen bestanden. Die in der Folge notwendigen Anpassungen oder Änderungen wurden auf den Weg gebracht oder wirken bereits. Als Beispiele seien hier die Einführung der neuen Instandhaltungssoftware (SAP ISI) und der Aufbau eines Bereichs für Qualitätsprüfung und -sicherung genannt.

Die Umwälzungen innerhalb der S-Bahn Berlin und vor allem die Abarbeitung der vielen technischen Probleme im Fuhrpark erfordern viel Geld, an dem die notwendigen Veränderungen und die Lösung der technischen Probleme jedoch nicht scheitern werden.

Die Deutsche Bahn mit ihrer Größe und Verbundenheit zu Berlin ist in der Lage und willens, die Verluste der S-Bahn auszugleichen. Zudem ist sie bereit, nochmals Risiken für die Entwicklung eines besonderen, nur im Berliner S-Bahn-Netz einsetzbaren neuen Fahrzeugs einzugehen und eine neue Fahrzeuggeneration zu beschaffen. Hierfür bedarf es jedoch einer Perspektive für einen Leistungsauftrag über das Jahr 2017 hinaus, da die neue Fahrzeuggeneration nach heutiger Einschätzung wegen der langen Entwicklungszeit in großer Stückzahl erst gegen Ende des laufenden Verkehrsvertrages 2017 einsatzbereit sein dürfte.

1.2. Welches sind die Ursachen für die eklatanten Fehleinschätzungen, die die Bahnchefs Homburg und Grube u.a. hier im Abgeordnetenhaus über die Normalisierung und Stabilisierung des S-Bahnbetriebes abgegeben haben?

Die Geschäftsführung der S-Bahn Berlin und der Vorstand der Deutschen Bahn haben zu Beginn des Jahres 2010 auf der Basis des damaligen Kenntnisstandes und immer unter der Prämisse, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) keine weiteren Auflagen erteilt das ehrgeizige, aber erreichbare Ziel formuliert, bis Ende des Jahres 2010 das von den Ländern bestellte reguläre Zugangebot der Berliner S-Bahn mit ggf. zum Teil kürzeren Zügen wieder realisieren zu können. Hierbei

war eingeschätzt worden, dass 500 Viertelzüge für den Linieneinsatz zur Verfügung stehen können.

Zum damaligen Zeitpunkt war aber eine Vielzahl von technischen Problemen noch gänzlich unbekannt, die erst im Laufe des Jahres 2010 zu Tage traten. So war ein Radscheiben- und Radsatzwellenproblem bei der BR 485 zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar. Heute ist klar, dass alle 80 Viertelzüge dieser Baureihe neue Radsätze (Radscheiben und Radsatzwellen) erhalten müssen und erst nach diesem Tausch eingesetzt werden können.

Die seit 04. Oktober 2010 zwingend durchzuführende tägliche Prüfung des Füllstandes und Funktionskontrolle der Sandstreueinrichtung bestand zu Jahresbeginn 2010 nicht und war auch nicht absehbar. Außerdem bestand noch keine Regelung, dass bei gestörter Besandungsanlage weitere einschneidende Geschwindigkeitsrestriktionen gelten.

Im Zuge des Wintereinbruchs kam es im Dezember 2010 zu rund 1.100 Antriebsstörungen. Das ist eine Steigerung der Störanfälligkeit im Vergleich zum Dezember 2009 um den Faktor 3.

1.3. Wie wird die Auffassung bewertet, dass im Sinne der Daseinsvorsorge eines funktionierenden Eisenbahnverkehrs erfolgsabhängige Bahnmanagergehälter gezahlt werden sollten?

Erfolgsabhängige Bahnmanagergehälter wirken bei entsprechender Ausgestaltung der Bemessungsgrundlagen unterstützend bei der Gewährleistung der Daseinsvorsorge eines funktionierenden Eisenbahnverkehrs. In dem Vergütungssystem des DB Konzerns wurden ab 2011 strategische Kennzahlen in die Bemessungsgrundlage der Jahresabschlussvergütung aufgenommen.

Diese strategischen Kennzahlen orientieren sich im Wesentlichen an Markt- und Qualitätszielen des DB Konzerns sowie der einzelnen Geschäftsfelder. Bei der Ausgestaltung insbesondere der Qualitätsziele stehen Aspekte der Daseinsvorsorge des Eisenbahnverkehrs im Vordergrund.

1.4. Was machen die Bahnmanager in der Schweiz anders, so dass dort trotz ganz unterschiedlicher Zugsysteme und extremerer Witterungsverhältnisse Bahnnetz und Betrieb weitgehend störungsfrei und zuverlässig funktionieren?

Die SBB setzt überwiegend lokbespannte Züge ein. Im Gegensatz zu Triebzügen, wie etwa dem ICE, können bei lokbespannten Zügen in Schadfällen einzelne Wagen ausgestellt werden; der Zug kann dann noch mit weniger Wagen verkehren. Triebzüge müssen hingegen komplett in der Werkstatt verbleiben. Nach Kenntnisstand der DB verfügt die SBB zudem über einen höheren Fahrzeugreservebestand. Ebenfalls stabilisierend wirkt die Tatsache, dass der Schweizer Fahrplan vor allem in den Knoten (Basel, Bern, Zürich) längere Aufenthaltszeiten beinhaltet (DB: 2 Minuten; SB: bis zu 10 Minuten).

2. Komplex B: störungsfreier S-Bahnbetrieb

2.1. Weshalb hat das Bahnmanagement nicht mit zusätzlichem Abfertigungspersonal auf die durch Hitze und Kälte bedingten Technik- und Zugausfälle reagiert, die durch das Öffnen der Fahrerkabine zum Zweck der Selbstabfertigung durch die Lokführer regelmäßig bei Extremtemperaturen auftreten?

Es besteht kein Zusammenhang zwischen dem Öffnen der Tür des Führerstands im Rahmen des Abfertigungsverfahrens ZAT (Zugabfertigung durch den Triebfahrzeugführer) und den Fahrzeugausfällen im Winter. Diese werden in erster Linie durch für Flugschnee unzureichende Konstruktion der Antriebscontainer unter den Zügen verursacht.

Die Technik in den Führerständen benötigt vor allem im Sommer eine ausreichende Kühlung. Um den stabilen Betrieb der Klimaanlage in den Führerständen zu gewährleisten, wird diese ertüchtigt und einem straffen Wartungs- und Instandhaltungsregime unterworfen.

2.2. Wann wird das für einen störungsfreien Bahnverkehr grundsätzlich erforderliche Personal eingesetzt und wann werden die erforderlichen Zugkapazitäten angeschafft?

Die S-Bahn Berlin hat im Jahr 2008 rund 2.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Diese Anzahl wurde bis heute auf ca. 3.000 eigene Mitarbeiter aufgestockt. Der größte Teil dieser Personalaufstockung erfolgte im Zeitraum von Juli bis Dezember 2009 als sofortige Reaktion auf die damalige sogenannte "S-Bahn Krise". In erster Linie verstärken diese als Handwerker die Instandhaltung und sind im neu aufgebauten Bereich Qualitätsmanagement eingesetzt. Auch im Jahr 2011 wird planmäßig weiter Personal eingestellt, insbesondere im Bereich der Triebfahrzeugführer und (überwiegend technischen) Spezialistenfunktionen.

Im Jahr 2010 waren zudem durchschnittlich 250 Leiharbeitnehmer, vor allem in der betriebsnahen Instandhaltung im Einsatz. Diese werden in jedem Fall bis zum Jahresende 2011 unterstützen. Im Jahr 2012 wird diese Größenordnung nicht mehr erforderlich sein, da ab diesem Zeitpunkt mit den neuen Radscheiben bei der BR 481, mit der Abarbeitung vieler Sonderarbeiten und mit dem Rückgang der Anzahl der Revisionen sich der Arbeitsanfall in der Instandhaltung nach derzeitigem Kenntnisstand wieder normalisieren wird.

Um den erhöhten Fahrzeugbedarf decken zu können, werden derzeit insgesamt 20 stillgelegte Viertelzüge der Baureihe 485 reaktiviert und einer Revision inkl. Redesign unterzogen. Nach Abschluss der Fahrzeugreaktivierungen in diesem Jahr erhöht sich der Fahrzeugbestand dann von 630 auf insgesamt 650 Viertelzüge.

2.3. Wie begründet die Bahn, dass in erster Linie Herstellermängel für das S-Bahnchaos verantwortlich sind, obwohl z.B. fehlender Brems sand infolge gespreizter Wartungsintervalle zu einem Unfall mit Personenschaden geführt hat und die hitze- und kältebedingten Technikausfälle in den Zügen durch das personalsparende Abfertigungskonzept durch die Lokführer entstehen.

Die Ursachen für die nur eingeschränkt zur Verfügung stehende Fahrzeugflotte sind äußerst vielfältig. Tatsächlich gibt es sowohl Ursachen auf der Herstellerseite (z.B. Lieferung von Fahrzeugen mit unterdimensionierten Achsen und Radscheiben) als auch S-Bahn-interne Ursachen (z.B. nicht sachgemäße Spreizung von Wartungsintervallen). Unabhängig vom Verursacher der massiven und komplexen Fahrzeugprobleme arbeitet die S-Bahn derzeit selbstverständlich alle Themen ab, mit dem Ziel, sobald wie möglich wieder einen zuverlässigen Betrieb gewährleisten zu können.

Die Auswertungen zum bedauerlichen Unfall am Südkreuz haben u.a. ergeben, dass unabhängig vom Füllstand der Besandungsanlage das Bremsvermögen der

Fahrzeuge der BR 481 unzureichend ist. Die S-Bahn Berlin kann daher diese Fahrzeuge nur mit maximal 80 km/h einsetzen und ist zur Nachrüstung eines Radsatzselektiven Gleitschutzes gezwungen.

Auch besteht kein Zusammenhang zwischen dem Öffnen der Tür des Führerstands im Rahmen des Abfertigungsverfahrens ZAT und den Fahrzeugausfällen im Winter. Diese werden in erster Linie durch für Flugschnee unzureichende Konstruktion der Antriebscontainer unter den Zügen verursacht.

Die Technik in den Führerständen benötigt vor allem im Sommer eine ausreichende Kühlung. Um den stabilen Betrieb der Klimaanlage in den Führerständen zu gewährleisten, wird diese ertüchtigt und einem straffen Wartungs- und Instandhaltungsregime unterworfen.

2.4. Ist in absehbarer Zeit mit einer längeren Betriebserlaubnis durch das EBA zu rechnen und wenn ja, wie sind die Prognosen?

Die S-Bahn Berlin hat am 22. Dezember 2010 vom EBA die Betriebsgenehmigung für den Zeitraum bis 31. Dezember 2013 schriftlich erhalten. Das EBA bescheinigte damit der S-Bahn in den wesentlichen Punkten, die Probleme strukturiert abzuarbeiten. Positiv vermerkt das EBA die Anstrengungen der S-Bahn Berlin zur Lösung der aufgedeckten Problemfelder, insbesondere der Aufbau eines integrierten Sicherheitsmanagementsystems (SMS) und der damit verbundenen Weisungs- und Verantwortungsorganisation. Hierbei hat die S-Bahn Berlin eine Anregung des EBA folgend die Unterstützung eines externen Sachverständigen gesucht. Seither entwickelt die S-Bahn Berlin systematische Ansätze und erarbeitet entsprechende Management-Vorgaben. Da wegen der Komplexität bislang nur wenige praktische Problemlösungen abschließend umgesetzt sind, ist die Betriebsgenehmigung zunächst auf 3 Jahre befristet. Damit ist die S-Bahn Berlin auf ihrem Weg einen wichtigen Schritt vorangekommen und wird die eingeleiteten Projekte und Maßnahmen kontinuierlich weiter umsetzen. Ziel ist es weiterhin, so schnell wie möglich eine Betriebsgenehmigung mit der Regeldauer von 15 Jahren zu erhalten.

3. Komplex C: Infrastruktur

3.1. Weshalb weist das Bahnnetz Jahr für Jahr größere Instandhaltungsmängel wie z.B. Langsamfahrstellen, Signalausfälle und Weichenstörungen auf und in welchem Zeitraum soll das S-Bahnnetz saniert werden?

Mit Umsetzung des Projektes ProNetz ab 2007 wurde die Instandhaltung des S-Bahn Netzes deutlich verbessert. Insbesondere durch die Maßnahmen der Prävention konnte eine deutliche Reduzierung der Langsamfahrstellen im Netz der S-Bahn Berlin erreicht werden.

Seit 2006 wurden die Langsamfahrstellen deutlich reduziert.

3.2. Bis wann und wie wird die Bahn Vorsorge treffen, damit bei Winterwetter eine kurzfristige und umfassende Schnee- und Eisbeseitigung an den Bahnanlagen erfolgen kann, so dass auch bei Schnee und Eis ein weitgehend störungsfreier Betrieb gewährleistet ist?

Grundlage der Wintervorbereitung bei der DB Netz AG ist die Richtlinie 446. Die Herstellung der Winterbereitschaft erfolgt bis 30. Oktober jeden Jahres. Die Richtlinie umfasst die folgenden Maßnahmen:

- Erstellung der Wintermappen

- Festlegung der zu räumenden Weichen je Betriebsstelle
- Festlegung Bedarf an Sicherungs- und Räumleistungen
- Festlegung der verfügbaren Infrastruktur in Abhängigkeit der Einsatzstufen
- Herstellen der Funktionsfähigkeit der Schneeräumtechnik (Schneepflug, Schneefräse)
- Abschluss von Leistungsvereinbarungen zur Bespannung und Besetzung der Schneeräumtechnik
- Inspektion der Weichen und Weichenheizungen, ggf. Einstellen der Weichenverschlüsse und Instandsetzung der Weichenheizungen
- Durchführen von Funktionsproben der Weichenheizungen
- Vertragliche Bindung externer Sicherungs- und Räumleistungen durch den Konzerneinkauf auf der Grundlage der Wintermappen
- Durchführung von Audits und Winterübungen zur Feststellung der Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen
- Erstellung eines „Betriebsprogramm Winter“ für extreme Wetterlagen bei massiven Einschränkungen der Verfügbarkeit der Infrastruktur durch die Betriebszentrale in Abstimmung mit den EVU

3.3. Wie soll die Instandhaltung des kostspieligen Neubauprojektes S21 künftig sichergestellt werden, wenn die DB AG mit der Instandhaltung des vorhandenen S-Bahnnetzes schon jetzt überfordert ist?

Die rückläufige Entwicklung der Langsamfahrstellen im Netz der S-Bahn und die Entwicklung der Störungen an Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik sowie an Weichen lässt nicht den Schluss zu, dass im Netz der S-Bahn durch die DB Netz AG die Instandhaltung nur unzureichend ausgeführt wird. Auch aus der Überwachungsfunktion des EBA gibt es diesbezüglich keine Hinweise.

3.4. Auf welcher Basis erfolgt die Kalkulation der Trassen- und Bahnhofsbenutzungsentgelte und welche Ansprüche erwachsen den Eisenbahnunternehmen (hier der S-Bahn) durch netzbedingte Betriebsstörungen?

Bei der Kalkulation ihrer Trassennutzungsentgelte ist die DB Netz AG insgesamt an die Einhaltung der Vorgaben des § 14 Abs. 4 AEG gebunden. Dieser Paragraph enthält die gesamtnetzbezogenen Vorgaben für die Kalkulation der Entgelte. Dies sind insbesondere die Einhaltung der Erlösobergrenze, das Gebot der Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs, das Diskriminierungsverbot und das Verbot unzulässiger Quersubventionierung. Besondere Bedeutung kommt dem § 14 Abs. 4 S. 1 AEG zu. Dieser führt im speziellen aus, dass die DB Netz AG ihre Entgelte bis zur Höhe der Kosten erheben darf, die ihr insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistung (sog. Vollkosten) entstehen zzgl. einer am Markt erzielbaren Rendite. Bei der Kalkulation der Entgelthöhen berücksichtigt die DB Netz AG insbesondere die Entwicklung der Verkehrsmärkte.

Planbarkeit und Pünktlichkeit sind die systemeigenen Vorteile des Schienenverkehrs. Es ist daher ein Unternehmensziel der DB Netz AG, die Durchführung des Bahnbetriebs in hoher Qualität sicherzustellen. Sollte es dennoch zu netzbedingten Störungen kommen, mindert die DB Netz das Entgelt für die Trassennutzung.

Gemäß der Schienennetz-Benutzungsbedingen (Ziffer 6.2.3.7.2) der DB Netz AG reduziert sich das Trassenentgelt automatisch, wenn sich Züge aufgrund von infrastrukturellen Mängeln verspäten. Die Höhe des Entgeltminderungsbetrages wird dabei von den Zusatzverspätungsminuten aufgrund einer Störung und von einem verkehrsartsspezifischen Minderungsbetrag je Verspätungsminute bestimmt. Zusätzlich zur automatischen Entgeltminderung haben die Kunden der DB Netz AG noch die Möglichkeit, für weitere Mängel in der Infrastruktur das Trassenentgelt eine Minderung zu fordern. Dazu müssen sie eine konkrete Mängelanzeige bei der DB Netz AG geltend machen.

Für die S-Bahn Berlin gelten dieselben Regelungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (SNB) wie sie auch gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gelten. Da das Netz der Berliner S-Bahn jedoch ausschließlich von der S-Bahn Berlin genutzt wird, wurde im gegenseitigen Einvernehmen zwischen DB Netz und S-Bahn Berlin das Bonus-Malus-System ausgesetzt. Damit werden bei einem erwarteten annähernd ausgeglichenen Saldo hohe administrative Aufwände zur Abrechnung vermieden. Trotzdem werden von DB Netz und S-Bahn Berlin große Anstrengungen für eine hohe Qualität des S-Bahn-Betriebs unternommen. Die S-Bahn Berlin übt dabei auch aus finanziellen Erwägungen erheblichen Druck für eine hohe Betriebsqualität auf DB Netz aus (im bestehenden Verkehrsvertrag trägt die S-Bahn Berlin bei der Abrechnung der Pünktlichkeit und Zugleistungen finanzielle Lasten auch dann, wenn das Verschulden bei anderen Konzerngesellschaften liegt).

4. Komplex D: Fahrgastrechte/Entschädigungen

4.1. Wird die S-Bahn ihre Fahrgäste im selben Umfang entschädigen, wie der Senat aufgrund von nicht erbrachten Leistungen die Zuschüsse gekürzt hat und wenn ja, wie wird die Auffassung bewertet, dass dies nicht erneut bis zum drohenden Winterchaos am Ende des Jahres aufgeschoben werden sollte?

In den letzten Wochen lag das Hauptaugenmerk darauf, die neuerlichen Fahrzeugprobleme infolge der extremen Witterungsbedingungen in den Griff zu bekommen und das bis Ende November 2010 wirksame S-Bahn-Angebot so schnell wie möglich wieder herzustellen. Dies ist zum 10. Januar 2011 auch gelungen.

Bis Ende Januar 2011 wird die Deutsche Bahn in Abstimmung mit der BVG über ein neuerliches Entschuldigungspaket entscheiden. Das letzte Entschuldigungspaket im Wert von rund 70 Mio. Euro wurde erst im November und Dezember 2010 ausgekehrt.

4.2. Wie genau soll die künftige Entschädigungsregelung für Inhaber von Zeitkarten und Gelegenheitsfahrgästen aussehen?

Siehe vorherige Frage

4.3. Wird die Bahn ihren durch sie anhaltend geschädigten Fahrgästen künftig materielle Folgeschäden wie z.B. die Kosten der infolge unzuverlässigen S-Bahnverkehrs verpassten Flugreisen, Theaterbesuchen oder Gehaltsabzügen erstatten?

Die DB AG ist an die gesetzlich geltenden Fahrgastrechte und den darin enthaltenen Entschädigungsregelungen gebunden. In Härtefällen ist darüber hinaus im Rahmen einer Kulanzregelung eine Kompensation denkbar. Die Deutsche Bahn und ihre Tochter S-Bahn Berlin beteiligen sich an der Schlichtungsstelle öffentlicher Personenverkehr (söp).

Fragen der CDU-Fraktion

1. Wann wird bei der Berliner S-Bahn wieder die im Verkehrsvertrag vereinbarte Leistung erbracht werden und ist die Deutsche Bahn AG bereit, hierzu endlich eine verbindliche Aussage zu treffen? Wenn nein, warum nicht?

In den vergangenen Monaten wurden im Rahmen der Abarbeitung der technischen Probleme (z.B. Radscheiben und Radsatzwellen der Baureihe (BR) 481) immer wieder neue Unzulänglichkeiten aus früheren Jahren erkannt. In Folge dessen waren neue Selbstverpflichtungen gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) notwendig bzw. hat das EBA neue Auflagen formuliert und durchgesetzt. Als Beispiele seien hier genannt:

- Alte, unbearbeitete Rissbefunde (vor 2009) an Radscheiben und Radsatzwellen der BR 485
- Beim Aufpressen der neuen Radscheiben auf die Radsatzwellen wurde festgestellt, dass ca. 80% der Radsatzwellen bereits beim Bau der Fahrzeuge nicht zeichnungsgerecht gefertigt waren
- Tägliche Prüfung des Füllstandes der Sandbehälter und Funktionskontrolle der Sandstreueinrichtung bei der BR 480 und 481

Die Vielzahl der parallel abzuarbeitenden technischen Probleme an den Fahrzeugen der S-Bahn Berlin und die gleichzeitig wirkenden Beschränkungen der Flexibilität im Betrieb (z.B. Sandprüfung) führen dazu, dass der S-Bahn-Betrieb derzeit sehr instabil ist.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Erfahrungen der jüngeren Vergangenheit kann die S-Bahn Berlin aktuell keine verlässliche Prognose abgeben, wann die vertraglich vereinbarte Leistung wieder in vollem Umfang erbracht werden kann.

Es wird jedoch alles Mögliche und Notwendige unternommen, um den vertragsgemäßen Zustand schnellstmöglich wieder zu erreichen. Allein die empfindlichen finanziellen Einbußen infolge der Leistungsmängel sind dafür Anlass genug. Die Vorbereitungs- und Umsetzungsfristen sind jedoch nur schwer einzuschätzen.

Darüber hinaus hat die S-Bahn Berlin bis zum Einsetzen der extremen winterlichen Witterung Anfang Dezember 2010 in den vorangegangenen Monaten einen zuverlässigen – wenn auch eingeschränkten – S-Bahn-Verkehr erbracht.

2. Zieht die Deutsche Bahn AG aufgrund der neuerlichen erheblichen Ausfälle im S-Bahnbetrieb seit Beginn des Winters weitere Entschädigungsleistungen für die Fahrgäste in Erwägung?

In den letzten Wochen lag das Hauptaugenmerk darauf, die neuerlichen Fahrzeugprobleme infolge der extremen Witterungsbedingungen in den Griff zu bekommen und das bis Ende November 2010 wirksame S-Bahn-Angebot so schnell wie möglich wieder herzustellen. Dies ist zum 10. Januar 2011 gelungen.

Bis Ende Januar 2011 wird die Deutsche Bahn in Abstimmung mit der BVG über ein neuerliches Entschuldigungspaket entscheiden. Das letzte Entschuldigungs-

paket im Wert von rund 70 Mio. Euro wurde erst im November und Dezember 2010 ausgekehrt.

3. Welche Konsequenzen zieht die Deutsche Bahn AG aus der offensichtlich mangelhaften Wintervorbereitung der DB Netz?

Die unterstellte grundsätzlich mangelhafte Wintervorbereitung kann nicht bestätigt werden. Vielmehr bestätigen die Tage 27. November bis 1. Dezember 2010, hier gab es bereits Temperaturen bis -10 Grad, die Wirksamkeit der Maßnahmen. Erst die unwetterartigen Niederschläge am 2. Dezember 2010 in Verbindung mit Temperaturen unter -10 Grad sowie starken Ostwinden waren, zumindest in den ersten Stunden, nicht beherrschbar. Bereits am 3. Dezember 2010 konnte die Infrastrukturverfügbarkeit auf hohem Niveau stabilisiert werden.

Die Wintervorbereitungen wurden bis zum 30. Oktober 2010 entsprechend der Richtlinie 446 abgeschlossen. Dazu gehören die Erstellung der Wintermappen mit

- Festlegung der zu räumenden Weichen je Betriebsstelle,
- Festlegung des Bedarfs an Sicherungs- und Räumleistungen,
- Festlegung der verfügbaren Infrastruktur in Abhängigkeit der Einsatzstufen,
- Herstellen der Funktionsfähigkeit der Schneeräumtechnik (Schneepflug, Schneefräse),
- Abschluss von Leistungsvereinbarungen zur Bespannung und Besetzung der Schneeräumtechnik.

Ein besonderes Hauptaugenmerk lag auf der Inspektion der Weichen und Weichenheizungen sowie dem Durchführen von Funktionsproben der Weichenheizungen.

Darüber hinaus wurden externe Sicherungs- und Räumleistungen vertraglich gebunden und Audits und Winterübungen zur Feststellung der Wirksamkeit der Maßnahmen durchgeführt. Die örtliche Einweisung der Sicherungs- und Räumkräfte erfolgte durch Bahnmitarbeiter, Sicherungspläne wurden erstellt. Zur Steuerung der Winterdienstleistungen wurde eine durchgehend besetzte Leitstelle bei DB Fahrwegdienste eingerichtet.

In vielen Regionen wurden zudem Winterübungen durchgeführt. Dabei wurden alle Sicherungs- und Räumkräfte entsprechend der Wintermappe von DB Fahrwegdienste abgefordert. Im Rahmen dieser Übung wurden alle Sicherungs- und Räumkräfte zu 100% gestellt. Die Personale waren eingewiesen und die Ausrüstung (Weichenbesen, Schutzkleidung) war ohne Beanstandung.

Ein „Betriebsprogramm Winter“ für extreme Wetterlagen bei massiven Einschränkungen der Verfügbarkeit der Infrastruktur durch die Betriebszentrale wurde in Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen erstellt. Dies ist notwendig, da Weichen konstruktionsbedingt auch bei funktionierender Weichenheizung bei sehr ergiebigen Schneefällen und bei Verwehungen (große Mengen Schnee in kurzer Zeit – nicht aufgetauter Schnee verklemmt sich zwischen Zunge und Backenschiene bis hin zur Bildung von Presseis) sowie Flugschnee und Eisabwurf störanfällig sind.

4. Beabsichtigt die Deutsche Bahn AG nach den Erfahrungen der letzten 18 Monate und den krisenhaften Erscheinungen bei der Berliner S-Bahn

sich bei einer Ausschreibung erneut um den Betrieb des Berliner S-Bahnnetzes zu bewerben? Wenn ja, welche unternehmerischen Konsequenzen würde die Deutsche Bahn AG im Hinblick auf eine solche Ausschreibung treffen?

Der Betrieb der Berliner S-Bahn gehört zum Kerngeschäft der Deutschen Bahn AG. Daher wird sich die Deutsche Bahn AG selbstverständlich auch um den Betrieb der S-Bahn-Leistungen nach 2017 bewerben. Wie bei jeder anderen Ausschreibung im Schienenpersonennahverkehr wird auch bei einer Ausschreibung von Zugleistungen im Berliner S-Bahn-Netz der Angebotspreis ein wichtiges Entscheidungskriterium sein.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre werden aber trotz des ausschreibungsbedingten Preisdrucks die Aufwendungen für die Betriebsstabilität sowie die Dimensionierung der Instandhaltung sorgsam abgewogen und im Angebotspreis entsprechend berücksichtigt. Darüber hinaus zeigt die jüngere Vergangenheit, dass der – nur im Berliner S-Bahn-Netz einsetzbare – Fuhrpark der BR 480, 481 und 485 Risiken birgt, die bei der Planung und Preisbildung angemessen zu berücksichtigen sind.

5. Ist die Deutsche Bahn AG bereit, in der verbleibenden Laufzeit des Verkehrsvertrages zwischen dem Land Berlin und der S-Bahn Berlin GmbH bis zum Jahr 2017 eine neue Qualitätsoffensive bei der Berliner S-Bahn zu initiieren, die insbesondere die Ertüchtigung des Fahrzeugparks, die Verbesserung des Kundenservices sowie insgesamt eine dauerhafte personelle Aufstockung in den Werkstätten und auf den Bahnhöfen beinhalten wird?

Die Deutsche Bahn AG und die S-Bahn Berlin GmbH scheuen keinen Aufwand, um den bestehenden S-Bahn-Fuhrpark zu ertüchtigen und den Service für die Kunden zu verbessern und so den Verkehrsvertrag zu erfüllen.

Die Werkstattkapazitäten wurden bereits umfangreich und dauerhaft erweitert. Für das Werk Schöneweide wurde eine Bestandsgarantie bis 2017 ausgesprochen. Die Werkstatt Friedrichsfelde wurde dauerhaft wieder eröffnet, umfangreiche Investitionen in diesen Standort wurden bereits initiiert. Zusätzlich wird im Winter die Werkhalle in Erkner wieder genutzt und entsprechend instand gesetzt. Der Personalbestand wurde in den Werkstätten insgesamt um 50% aufgestockt.

Zusätzlich werden zur Stabilisierung des Betriebes derzeit 20 abgestellte Fahrzeuge der BR 485 mit einem Aufwand von 16 Mio. Euro reaktiviert. Auch an den im Einsatz befindlichen Fahrzeugen der S-Bahn Berlin müssen erhebliche Aufwendungen getätigt werden, um die Zuverlässigkeit der Fahrzeugflotte wieder herzustellen.

Als Wichtigste davon seien genannt:

- Der Tausch aller Radscheiben und Radsatzwellen an allen 500 Viertelzügen der BR 481 kostet die S-Bahn Berlin rund 56 Mio. Euro. Auch bei der BR 485 ist ein Tausch aller Radsätze mit einem finanziellen Volumen von rund 6 Mio. Euro notwendig und im Dezember 2010 angelaufen.
- Verbesserung des Bremsvermögens der Fahrzeuge der BR 481: Dies macht umfangreiche konstruktive Änderungen an der Bremsanlage dieses Fahrzeugtyps notwendig. Gegenwärtig wird eine technische Lösung für einen radsatzselektiven Gleitschutz erarbeitet und erprobt. Nach der Entscheidung für eine Lösung und Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kann der Um-

bau beginnen, der jedoch mehr als ein Jahr dauern und ebenfalls mehrere Millionen Euro kosten wird.

- Fahrzeugseitige Umbauten für das neue Zugsicherungssystem (ZBS) in Höhe von rund 30 Mio. Euro.
- Die sich im Fahrgastbetrieb erheblich auswirkenden Probleme der BR 480 und 481 bei großer Hitze und bei Flugschnee müssen konstruktiv aufgearbeitet und durch teure Rollkuren eingedämmt werden.

Bei den im Einsatz befindlichen Fahrzeugen der BR 480 und 481 müssen zudem täglich die Füllstände und die Funktionsfähigkeit der Sandstreueinrichtungen überprüft werden. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit sollen technische Lösungen zur Füllstands- und Funktionskontrolle entwickelt und eingebaut werden. Der finanzielle Aufwand ist hierfür derzeit noch nicht vollständig absehbar, dürfte aber auch mehrere Millionen Euro betragen.

Die für die Infrastruktur zuständigen Konzerngesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG investieren fortlaufend in die Infrastruktur des Berliner S-Bahn-Netzes. So wird das bestehende Zugsicherungssystem mit mechanischen Fahrsperrern durch ein modernes Zugsicherungssystem mit Balisentechnik ersetzt und die Erneuerung der S-Bahn-Strecken fortgesetzt. Die wichtigen Umsteigebahnhöfe Warschauer Straße und Ostkreuz werden umfassend modernisiert.

Zur Verbesserung der Qualität für die Kunden hat die S-Bahn Berlin zudem weitere Projekte initiiert:

- Im Herbst 2010 hat die S-Bahn Berlin eine Sauberkeitsoffensive für ihre Fahrzeuge und die von ihr betreuten S-Bahn-Stationen gestartet. In diesem Rahmen wurden schon mehrere Bahnhöfe grundgereinigt. Die Fahrzeuge werden morgens vor dem Betriebseinlauf und nach dem durchgehenden Nachtverkehr – wo betrieblich möglich – feucht gewischt.
- Zur Verbesserung des äußeren Erscheinungsbilds der Fahrzeuge läuft seit 2009 ein Lackversiegelungsprogramm für alle Fahrzeuge. Hierfür wendet die S-Bahn Berlin rund 5 Mio. Euro zusätzlich auf.
- Die Stationen der Berliner S-Bahn werden sukzessive mit modernen Zugzielanzeigern und elektronischen Lautsprechern ausgestattet. Auf 132 Stationen werden dabei bis 2013 LCD-Zugzielanzeiger installiert. Die Stationen Ostkreuz und Warschauer Straße werden im Zuge des Komplettumbaus bis 2014 ebenfalls mit LCD-Zugzielanzeigern ausgestattet. Auf den 34 kleinsten Stationen werden bis Ende diesen Jahres sogenannte Dynamische Schriftanzeiger installiert, die im Verspätungsfall informieren. Dadurch wird sich die Kundeninformation auf allen Bahnhöfen deutlich verbessern. Um auch weiterhin zusätzlich eine hohe personelle Präsenz auf den Bahnsteigen zu sichern, setzt die S-Bahn Berlin überdies 120 mobile Kundenbetreuer (KiN-S) ein.

6. Wie bewertet der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Herr Dr. Grube, seine Aussagen vom Anfang des Jahres 2010, die er auf einer gemeinsamen Pressekonferenz mit dem Regierenden Bürgermeister, Herrn Wowereit, getroffen hat, wonach die wesentlichen Problemstellungen bei der Berliner S-Bahn bis Ende des Jahres 2010 behoben sein sollten?

Die Geschäftsführung der S-Bahn Berlin und der Vorstand der Deutschen Bahn haben zu Beginn des Jahres 2010 auf der Basis des damaligen Kenntnisstandes und immer unter der Prämisse, dass das EBA keine weiteren Auflagen erteilt das

ehrgeizige, aber erreichbare Ziel formuliert, bis Ende des Jahres 2010 das von den Ländern bestellte reguläre Zugangebot der Berliner S-Bahn mit ggf. zum Teil kürzeren Zügen wieder realisieren zu können. Hierbei war eingeschätzt worden, dass 500 Viertelzüge für den Linieneinsatz zur Verfügung stehen können.

Zum damaligen Zeitpunkt war aber eine Vielzahl von technischen Problemen, wie z.B. das Radscheiben- und Radsatzwellenproblem bei der BR 485, noch gänzlich unbekannt. Heute ist klar, dass alle 80 Viertelzüge dieser Baureihe neue Radsätze (Radscheiben und Radsatzwellen) erhalten müssen und erst nach diesem Tausch wieder eingesetzt werden können.

Auch die seit dem 4. Oktober 2010 zwingend durchzuführende tägliche Prüfung des Füllstandes und die Funktionskontrolle der Sandstreueinrichtungen bestanden zu Jahresbeginn 2010 noch nicht und waren auch nicht absehbar. Außerdem bestand noch keine Regelung, dass bei gestörter Besandungsanlage weitere einschneidende Geschwindigkeitsrestriktionen gelten.

Im Zuge des Wintereinbruchs kam es im Dezember 2010 zu über 1.100 Antriebsstörungen. Dies entspricht einer Steigerung der Störanfälligkeit im Vergleich zum Dezember 2009 um den Faktor 3. Obwohl das grundsätzliche Problem bekannt war und deshalb rund 90 Fahrmotore als Ersatz gelagert wurden, rechnete die S-Bahn Berlin nicht mit einer solch hohen Ausfallrate.

7. Welche personellen und strukturellen Konsequenzen wird der Mutterkonzern, die Deutsche Bahn AG, aufgrund der andauernden S-Bahnkrise treffen?

Die Deutsche Bahn AG hat im Juli 2009 die damalige Geschäftsführung der S-Bahn Berlin ausgetauscht. Die Kanzlei Gleiss Lutz hat inzwischen ihre Prüfung zur Geltendmachung von Organhaftungsansprüchen gegenüber dieser Geschäftsführung für das Krisenmanagement im Anschluss an den Radbruch am 1. Mai 2009 in Kaulsdorf abgeschlossen. Danach wurde entschieden, dass gegen die Verantwortlichen für das Krisenmanagement im Anschluss an den Radbruch am 1. Mai 2009 keine Organhaftungsansprüche geltend gemacht werden.

8. Bekennt sich die Deutsche Bahn AG zum dauerhaften Konzernsitz in Berlin?

Der Konzernsitz der DB AG und der DB ML AG ist Berlin. Es bestehen keine Pläne, dies zu verändern.

9. Welche Auswirkungen wird die geplante Konzentration der Logistiksparte am Standort Frankfurt/Main auf die Arbeitsplätze in Berlin haben?

Mit der Standortkonzentration von DB Schenker wird das Ziel verfolgt, die Position im internationalen Wettbewerb weiter auszubauen. Sie ist ein wichtiger Schritt um das Ziel zu erreichen, weltweit führender Logistik-Anbieter zu werden. Entscheidungs- und Kommunikationswege werden verkürzt und DB Schenker bekommt einen starken und einheitlichen Außenauftritt.

Im Rahmen der Standortkonzentration werden vier Maßnahmen umgesetzt:

1. Die Ressortsteuerung (Ressortleitung inkl. der Vorstände beider Geschäftsfelder und Unterstützungsfunktionen) wird an einem Ort zusammengelegt.

2. Die Integration der beiden Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics wird durch die Zusammenlegung übergreifender Funktionen an einem Standort intensiviert.
3. Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail erhält eine Europa-Zentrale, die den stark durch Expansion geprägten Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung trägt.
4. Vertriebsfunktionen des Deutschlandgeschäfts von DB Schenker Rail werden in der Deutschlandzentrale in Mainz zusammengeführt.

Am Standort Berlin sind von den Maßnahmen die Funktionen der Ressortsteuerung und des Schienengüterverkehrs, DB Schenker Rail, betroffen. Diese Funktionen werden nach Frankfurt/Main bzw. Mainz verlegt. Die Steuerung des Osteuropa-Geschäfts wird auch weiterhin von Berlin aus erfolgen. Über die genaue Anzahl der betroffenen Arbeitsplätze befindet sich DB Schenker zurzeit in Abstimmung, auch mit den Mitbestimmungsgremien.

Durch die Standortkonzentration werden keine Arbeitsplätze abgebaut.

Die Interessenvertretungen aller betroffenen Mitarbeiter werden im Rahmen der gesetzlichen und betriebsverfassungsrechtlichen Vorschriften eingebunden. Interessensausgleich, Sozialplanverhandlungen und weitere Maßnahmen, die geeignet sind, die Standortverlagerung so verträglich wie möglich zu gestalten, werden durchgeführt.

Der Umzug der Zentrale wird im ersten Quartal 2012 oder im ersten Quartal 2013 erfolgen. Das hängt davon ab, welche Immobilien-Alternative den Zuschlag erhält. Die entsprechenden Verhandlungen laufen zurzeit.

10. Bekennt sich die Deutsche Bahn AG nach wie vor zu ihrem gesellschaftlichen Engagement in Berlin und wird das zum Ende der Saison 2010 / 2011 auslaufende Sponsoring bei Hertha BSC verlängert?

Die erfolgreiche Hinrunde der Hertha in 2010 und die Treue der Fans zum Verein haben die Deutsche Bahn überzeugt: Die Deutsche Bahn hat die Verhandlungen über eine Verlängerung des Engagements mit Hertha BSC aufgenommen. Die schwer vorhersagbare sportliche Zukunft des Vereins bedingt, dass die Deutsche Bahn zwar fest mit einem Wiederaufstieg in die erste Fußball-Bundesliga in der nächsten Saison rechnet, für den Fall des Verbleibes in der zweiten Liga jedoch Vorkehrungen treffen muss. Die Gespräche sind auf einem guten Weg und sowohl Hertha BSC als auch die Deutsche Bahn haben sehr ähnliche Vorstellungen über Umfang, Qualität und Niveau der Zusammenarbeit in den unterschiedlichen Zukunftsszenarien. Im Laufe der ersten Jahreshälfte 2011 wird es zwischen der Deutschen Bahn, dem Verein und dem Vermarkter in Abhängigkeit vom sportlichen Erfolg, offizielle Gespräche über mögliche Kooperationen geben.

Fragen der SPD-Fraktion

1. Wie beurteilt der Konzernvorstand die Situation bei der Berliner S-Bahn und das Handeln der verschiedenen Konzerngesellschaften zur Beseitigung der Krise? Warum ist immer noch kein geregelter S-Bahn Betrieb möglich und wann wird die Deutsche Bahn einen solchen endlich wieder sicherstellen?

Die Geschäftsführung der S-Bahn Berlin und der Vorstand der Deutschen Bahn haben zu Beginn des Jahres 2010 auf der Basis des damaligen Kenntnisstandes und immer unter der Prämisse, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) keine weiteren Auflagen erteilt das ehrgeizige, aber erreichbare Ziel formuliert, bis Ende des Jahres 2010 das von den Ländern bestellte reguläre Zugangebot der Berliner S-Bahn mit ggf. zum Teil kürzeren Zügen wieder realisieren zu können. Hierbei war eingeschätzt worden, dass 500 Viertelzüge für den Linieneinsatz zur Verfügung stehen können.

Zum damaligen Zeitpunkt war aber eine Vielzahl von technischen Problemen, wie z.B. das Radscheiben- und Radsatzwellenproblem bei der Baureihe 485, noch gänzlich unbekannt. Heute ist klar, dass alle 80 Viertelzüge dieser Baureihe neue Radsätze (Radscheiben und Radsatzwellen) erhalten müssen und erst nach diesem Tausch wieder eingesetzt werden können.

Auch die seit dem 4. Oktober 2010 zwingend durchzuführende tägliche Prüfung des Füllstandes und die Funktionskontrolle der Sandstreueinrichtungen bestanden zu Jahresbeginn 2010 nicht und waren auch nicht absehbar.

Die Deutsche Bahn AG und die S-Bahn Berlin GmbH arbeiten dennoch mit Hochdruck daran, baldmöglichst wieder einen geregelten S-Bahn Betrieb sicherzustellen. Dabei wird kein Aufwand gescheut, um den bestehenden S-Bahn-Fuhrpark zu ertüchtigen und den Service für die Kunden zu verbessern und so den Verkehrsvertrag zu erfüllen.

Die Werkstattkapazitäten wurden bereits umfangreich und dauerhaft erweitert. Für das Werk Schöneweide wurde eine Bestandsgarantie bis 2017 ausgesprochen. Die Werkstatt Friedrichsfelde wurde dauerhaft wieder eröffnet, umfangreiche Investitionen in diesen Standort wurden bereits initiiert. Zusätzlich wird im Winter die Werkhalle in Erkner wieder genutzt und entsprechend instand gesetzt. Der Personalbestand wurde in den Werkstätten insgesamt um 50% aufgestockt.

2. Wann wird die Deutsche Bahn AG einen verbindlichen Maßnahmen- und Investitionsplan für die Berliner S-Bahn vorlegen?

Die Deutsche Bahn und die S-Bahn Berlin unternehmen alles Mögliche und Notwendige zur Bewältigung der Probleme. Nicht fehlendes Geld, sondern aufwendig zu erarbeitende Lösungen und die teilweise langwierige Umsetzung, führen zu den anhaltenden Problemen.

Investitionen in die Infrastruktur (Zugsicherungssystem, Streckenerneuerung) und Fahrgastinformation sind bereits auf den Weg gebracht oder in den kommenden Jahren fest eingeplant. Im Bereich des Fuhrparks wird die S-Bahn Berlin deutlich mehr als 100 Mio. Euro für umfangreiche Tauschprogramme für Radsatzwellen und Radscheiben, Fahrmotore, die Nachrüstung eines radsatzselektiven Gleitschutzes, einer technischen Füllstandskontrolle und Funktionsüberwachung der Sandstreueinrichtungen sowie die Ertüchtigung von Klimageräten und Heizungsanlagen investieren. Über diese Maßnahmen wurden die Aufgabenträger und die Öffentlichkeit kontinuierlich informiert.

3. Wie viel zusätzliches Personal hat die Berliner S-Bahn in den vergangenen 12 Monaten eingesetzt, in welchen Bereichen wurde dies eingesetzt, über welchen Zeitraum ist der Einsatz geplant bzw. abgesichert?

Die S-Bahn Berlin hat im Jahr 2008 rund 2.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Diese Anzahl wurde bis heute auf ca. 3.000 eigene Mitarbeiter aufgestockt. Der größte Teil dieser Personalaufstockung erfolgte im Zeitraum von Juli bis Dezember 2009 als sofortige Reaktion auf die damalige sogenannte "S-Bahn Krise". In erster Linie verstärken diese als Handwerker die Instandhaltung und sind im neu aufgebauten Bereich Qualitätsmanagement eingesetzt. Auch im Jahr 2011 wird planmäßig weiter Personal eingestellt, insbesondere im Bereich der Triebfahrzeugführer und (überwiegend technischen) Spezialistenfunktionen.

Im Jahr 2010 waren zudem durchschnittlich 250 Leiharbeitnehmer, vor allem in der betriebsnahen Instandhaltung im Einsatz. Diese werden in jedem Fall bis zum Jahresende 2011 beschäftigt. Im Jahr 2012 wird diese Größenordnung nicht mehr erforderlich sein, da sich ab diesem Zeitpunkt mit den neuen Radscheiben bei der BR 481, mit der Abarbeitung vieler Sonderarbeiten und mit dem Rückgang der Anzahl der Revisionen das Arbeitsaufkommen in der Instandhaltung nach derzeitigem Kenntnisstand wieder normalisieren wird.

4. Warum funktioniert nach wie vor die Abstimmung zwischen den Konzerngesellschaften nicht, jüngstes Beispiel DB Netz und die Weichenfunktionsfähigkeit? Welche zusätzlichen Investitionen werden bei DB Netz umgesetzt, um die Situation bei der Berliner S-Bahn dauerhaft zu verbessern? Welche Maßnahmen und Investitionen gibt es bei anderen Konzerngesellschaften wie z.B. Station&Service?

Die Einschätzung, eine unzureichende Abstimmung zwischen den Konzerngesellschaften würde zu den betrieblichen Problemen bei der Berliner S-Bahn führen, trifft nicht zu. Wie die S-Bahn Berlin hatte auch die DB Netz AG bei extremen Witterungsbedingungen wie im Dezember 2010 mit technischen Problemen an Weichen und Sicherungseinrichtungen zu kämpfen, die wiederum erhebliche Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb hatten. Mechanische Fahrsperrungen, in ihrer Art einzigartig in Deutschland, aber auch Weichen mit mechanischen Bauteilen sind wegen ihres Einsatzes im Freien bei ungünstigen Verhältnissen störanfällig. Weichenheizungen können hierbei zwar das Störniveau reduzieren, diese jedoch nicht vollständig ausschließen. Hinzu kommen Probleme beim Einsatz von Entstörkräften, deren Mobilität bei schwierigen Straßenverhältnissen genauso wie bei anderen Straßenverkehrsteilnehmern beeinträchtigt ist und, sich dies auf die Entstörzeiten im S-Bahn-Netz auswirkt.

Um die Infrastruktur in Berlin nachhaltig zu verbessern, hat die DB Netz AG in 2010 zusätzlich zu den Großbaustellen Ostkreuz, Anbindung Flughafen Berlin Brandenburg, Grunderneuerung der S9 im Abschnitt Baumschulenweg - Schönfeld/Königs Wusterhausen und der Grunderneuerung der S7 West im Abschnitt Grunewald - Wannsee u.a. 20,8 km Schienen und 8,9 km Gleise inkl. Stromschiene, zwei Gleichrichterunterwerke und eine Schaltstelle für die Stromschieneanlage erneuert. Im Jahr 2011 werden diese Großbaustellen weitergeführt und zusätzlich folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Erneuerung von 5,5 km Gleisen inkl. Stromschiene,
- Auswechslung von 20,2 km Schienen,

- Erneuerung von 21 Weichen,
- Erneuerung von drei Brücken,
- Neubau einer Weichenheizstation im Bahnhof Karlshorst,
- Inbetriebnahme von 2 elektronischen Stellwerken (Schönefeld und Waidmannslust)
- Erstmalige Anwendung des neuen Zugsicherungssystems Berliner S-Bahn (ZBS), welches das Fahrsperrsystem ablösen wird.

Diese Investitionen in die Infrastruktur der S-Bahn Berlin führen zu einer Erhöhung der Sicherheit und Flexibilität im Netz der S-Bahn Berlin. Ebenso wird damit die Verfügbarkeit der Bestandsinfrastruktur gesichert.

Im Mittelfristzeitraum sind weitere Projekte geplant. Zu diesen gehören u.a.:

- Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks Frankfurter Allee,
- Inbetriebnahme von zwei neuen Weichenverbindungen im Bahnhof Landsberger Allee,
- Umsetzung des zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen Strausberg und Hegermühle (in Abstimmung mit dem Land Brandenburg),
- Verlängerung der zweigleisigen Einfahrt in den Bahnhof Potsdam (in Abstimmung mit dem Land Brandenburg),
- Aufbau der Zugbildungsanlage Tempelhof mit Abstellmöglichkeiten für 12 Vollzüge
- Aufbau des Kreuzungsbahnhofs Wildau und damit Schaffung einer Infrastruktur, die einen 10-MinutenTakt nach Königs Wusterhausen ermöglicht (in Abstimmung mit dem Land Brandenburg).

Zusätzlich investiert die Deutsche Bahn AG auch kontinuierlich in die Barrierefreiheit der Bahnhöfe und in die Kundeninformation. Hierzu wurden in 2010 zahlreiche Projekte und Programme gestartet:

- Aufzug- und Fahrtreppenaustauschprogramm: In 2010 wurden wartungs- und störanfälligen Anlagen gegen neue energiesparende und wartungsärmere Anlagen (20 Aufzüge und 22 Fahrtreppen) ausgetauscht. Dabei lagen die Kosten für den Austausch der Aufzüge bei ca. 3 Mio. Euro und den Fahrtreppen bei ca. 8,7 Mio. Euro. Das Austauschprogramm zur Sicherstellung einer hohen Verfügbarkeit der Anlagen und weiteren Absenkung der Wartungskosten wird auch in 2011 fortgeführt. Dabei werden 15 Aufzüge (z.B. Lichterfelde-Süd, Treptower Park) und 12 Fahrtreppen (z.B. Plänterwald, Bornholmer Straße) ausgetauscht. Die Kosten liegen dabei für die Aufzüge bei ca. 2,2 Mio. Euro und für die Fahrtreppen bei ca. 3 Mio. Euro.
- Neubau von Aufzügen: Es werden neue Aufzüge für die S-Bahnstationen Berlin-Wannsee, Biesdorf und Humboldtthain gebaut. Die Kosten hierfür liegen bei ca. 1,5 Mio. Euro, die Inbetriebnahme der Anlagen ist für den Sommer 2011 geplant. Der Ausstattungsstand beträgt derzeit > 80%, weitere Aufzugsanlagen sind geplant und werden teilweise aus Bundes- und aus Landesmitteln finanziert.
- Neue Zugzielanzeiger: Mit Durchführung des Projektes BIS (Betriebs-Informationssystem S-Bahn Berlin) wird ein Großteil der Stationen der Berliner S-Bahn mit modernen Fahrgastinformationsanlagen ausgestattet. In Ergänzung mit der Ausstattung einiger Stationen mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA)

werden dann alle S-Bahnstationen über eine optische Fahrgastinformation verfügen. Zusätzlich wird an allen Stationen eine moderne Beschallungsanlage errichtet, so dass neben der optischen Ausstattung auch die akustischen Anlagen auf dem modernsten Stand sind. Dafür werden 577 moderne LCD-Zugzielanzeiger auf 134 S-Bahnstationen im Zeitraum 2009-2013 installiert. Die Kosten hierfür liegen bei ca. 20,8 Mio. Euro.

Des Weiteren investiert die Deutsche Bahn auch in Um- und Neubau ganzer Stationen:

- Berlin Brandenburg International: Zur Bahnanbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) erfolgt direkt unter dem Terminal des Flughafens der Neubau einer Station mit Fern- und Regionalbahnsteigen sowie einem S-Bahnmittelbahnsteig. Die Fertigstellung ist für das 4. Quartal 2011 geplant. Die Kosten liegen bei ca. 102 Mio. Euro.
- Warschauer Straße: In terminlicher und inhaltlicher Abhängigkeit der Baumaßnahmen am Bahnhof Ostkreuz wird an der Warschauer Straße die bestehende, technisch verschlissene Verkehrsanlage neu errichtet. Der bisherige Linienverkehr wird in einen Richtungsverkehr gewandelt, so dass nur noch zwei Mittelbahnsteige notwendig sind. Auf der neuen Zugangsplattform werden ca. 600 m² Vermarktungsflächen errichtet. Der geplante Baubeginn ist 2012, die Inbetriebnahme ist für 2015 vorgesehen. Die Kosten liegen bei ca. 20,6 Mio. Euro.
- Waßmannsdorf: Bei dem Haltepunkt Waßmannsdorf handelt es sich um eine Verkehrsstation zwischen dem bisherigen Flughafenbahnhof Schönefeld und dem neu errichteten Bahnhof am Flughafen BBI. Die Station ist derzeit im Bau, die Fertigstellung ist für das 4. Quartal 2011 geplant. Es werden zwei Außenbahnsteige mit entsprechenden stufenfreien Zugängen (Aufzügen) errichtet. Der auf einem Bahndamm befindliche Haltepunkt wird vollständig aus Mitteln der Kommune Schönefeld finanziert. Die Kosten liegen bei ca. 5,4 Mio. Euro
- Wildau: Die Station wird zu einem Kreuzungsbahnhof mit Neubau des Bahnsteiges und gleichzeitiger Verlegung über die vorhandene Personenunterführung umgebaut. Der geplante Baubeginn ist 2012, die Inbetriebnahme ist für 2014 vorgesehen. Die Kosten betragen ca. 2,7 Mio. Euro.
- Berlin-Karlshorst: Hier erfolgt ein landesfinanzierter Durchstich eines bestehenden Teiltunnels zum S-Bahnsteig Karlshorst. Mit dem Tunneldurchstich wird die Erreichbarkeit der Station wesentlich verbessert und der Stadtteil Karlshorst besser verknüpft. Die Inbetriebnahme ist für den Sommer 2011 geplant, die Kosten liegen bei ca. 1,2 Mio. Euro.
- Prenzlauer Allee: Die S-Bahnstation Prenzlauer Allee wird durch den Neubau eines zweiten Zugangs wesentlich besser erreichbar. Darüber hinaus wird die Beleuchtung neu gebaut. Der geplante Baubeginn ist 2011, die Inbetriebnahme ist für 2012 vorgesehen. Die Kosten betragen ca. 1,1 Mio. Euro, die Finanzierung erfolgt über Landesmittel.

5. Kann die S-Bahn Berlin GmbH nicht oder schlecht erbrachte Leistungen von Konzerngesellschaften beanstanden und sind damit ggf. finanzielle Folgen für die entsprechende Konzerngesellschaft verbunden?

Für die S-Bahn Berlin gelten dieselben Regelungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (SNB) wie sie auch gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gelten.

Das darin enthaltene Bonus-Malus-System sieht eine Saldierung von Verspätungsminuten nach den Verursachern (DB Netz einerseits und EVU andererseits) vor. Ein solches System macht jedoch vor allem dort Sinn, wo verschiedenen EVU die Schieneninfrastruktur nutzen. Das Netz der Berliner S-Bahn wird jedoch ausschließlich von der S-Bahn Berlin genutzt. Im gegenseitigen Einvernehmen zwischen DB Netz und S-Bahn Berlin wurde daher zur Vermeidung eines sehr hohen administrativen Aufwands zur Abrechnung des Bonus-Malus-Systems bei einem erwarteten annähernd ausgeglichenen Saldo dieses System ausgesetzt. Trotzdem werden von DB Netz und S-Bahn Berlin große Anstrengungen für eine hohe Qualität des S-Bahn-Betriebs unternommen. Die S-Bahn Berlin übt dabei auch aus finanziellen Erwägungen erheblichen Druck für eine hohe Betriebsqualität auf DB Netz aus.

6. Wieso hat sich DB Netz geweigert, bei der Einrichtung der Leitzentrale im Bahnhof Südkreuz auch eine Informationszentrale mit Ansagemöglichkeit zur Fahrgastinformation im Bahnhof Südkreuz mit einzurichten? Wie wird zukünftig dafür Sorge getragen, dass solche fahrgastfeindlichen, gegen die Interessen der S-Bahn gerichteten Entscheidungen nicht mehr getroffen werden können?

Dieser Vorwurf entspricht nicht den Tatsachen. Die Kommunikationseinrichtungen sind in Absprache mit der S-Bahn Berlin GmbH und der DB Station&Service AG errichtet und planmäßig in Betrieb genommen worden.

Die Zugzielanzeiger werden durch das System RIS-S aus dem Zentralstellwerk Halensee der S-Bahn gesteuert. Die Ansagen erfolgen auf der Ringbahn durch eine örtliche Aufsicht, auf der Nord/Südstrecke durch die Aufsicht des benachbarten Bahnhofs Schöneberg. Bei Störungen und Fahrplanabweichungen werden die Zugzielanzeiger durch die Mitarbeiter auf dem Zentralstellwerk Halensee für die Ringbahn und durch die örtliche Aufsicht Schöneberg für die Nord/Süd-Bahn manuell beschrieben.

7. Sind Sie, Herr Dr. Grube, bereit, zur Verbesserung der Abstimmung zwischen den Konzerngesellschaften und zur schnellen Durchsetzung der Interessen der Fahrgäste der Berliner S-Bahn einen persönlichen Bevollmächtigten einzusetzen, der mit entsprechendem Durchgriffsrecht die Aktivitäten koordiniert?

Der Konzernvorstand ist über den Personenverkehrsvorstand, Herrn Ulrich Homberg, sowie über den Konzernbevollmächtigten für das Land Berlin, Herrn Ingulf Leuschel, in ständigem Kontakt mit der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH. Die Einsetzung eines zusätzlichen Sonderbevollmächtigten ist nicht vorgesehen.

8. Zeitungsmeldungen zufolge gibt es für den Personenfernverkehr eine Art Krisenstab, der zur Beseitigung der Mängel im ICE-Verkehr wöchentliche Sitzungen abhält und die entsprechenden Maßnahmen koordiniert und die Umsetzung überprüft: Gibt es so etwas auch für die Berliner S-Bahn? Wenn nein, warum nicht, wenn ja, seit wann und warum hat es dennoch keine spürbare Verbesserung gegeben?

Die wesentlichen Projekte zur Bewältigung der Probleme bei der S-Bahn Berlin werden – wetterunabhängig und langfristig – im sogenannten Programm „S17“ gebündelt und unterliegen dort einem regelmäßigen Monitoring durch den Vorstand der DB Regio AG. Darüber hinaus erfolgt eine tagesaktuelle Information

über die Betriebslage der S-Bahn Berlin. Ebenso bestehen enge Kontakte der S-Bahn Berlin zu den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und anderen Verkehrsunternehmen, die zur Ergänzung des S-Bahn-Verkehrs beitragen können.

Zusätzlich gibt es ein sogenanntes „SpeedBoard“, der bei Sondersituationen auf Vorstandsebene zusammentritt, um ressort- und geschäftsfeldübergreifend (Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur) schnelle Entscheidungen treffen zu können. Dieser Stab trat auch zur Bewältigung der aktuellen Probleme im Zusammenhang mit der winterlichen Witterung mindestens einmal täglich zusammen. Auch dort wurden die aktuellen Herausforderungen bei der S-Bahn Berlin thematisiert und es wurde nach kurzfristigen Lösungsmöglichkeiten gesucht.

9. Welche Perspektiven sieht die Deutsche Bahn für ein weiteres Engagement bei der Berliner S-Bahn? Würden Sie als Konzernvorstand einen Dienstleister mit der Performance der Berliner S-Bahn weiterhin mit Leistungen für Ihr Unternehmen beauftragen? Warum sollten die Länder Berlin und Brandenburg dies tun?

Das Hauptproblem der S-Bahn Berlin liegt im technischen Bereich der Fahrzeuge. Probleme an Radsatzwellen, Radscheiben, Bremsen, Sandstreuereinrichtungen, Heizungen und Klimageräten wären bei jedem anderen Verkehrsunternehmen mit Fahrzeugen der BR 480, 481 und 485 gleichermaßen aufgetreten.

Die in der Vergangenheit existierenden organisatorischen Probleme und Unzulänglichkeiten bei Prozessen haben hier jedoch dazu geführt, dass die technischen Probleme nicht sukzessive nach Bekanntwerden abgearbeitet wurden und heute geballt beherrscht werden müssen.

Die in der Folge notwendigen Anpassungen oder Änderungen wurden auf den Weg gebracht oder wirken bereits. Als Beispiele seien hier die Einführung der neuen Instandhaltungssoftware (SAP ISI) und der Aufbau eines Bereichs für Qualitätsprüfung und -sicherung genannt.

Die Umwälzungen innerhalb der S-Bahn Berlin und vor allem die Abarbeitung der vielen technischen Probleme im Fuhrpark erfordern viel Geld, an dem die notwendigen Veränderungen und die Lösung der technischen Probleme jedoch nicht scheitern werden.

Die Deutsche Bahn mit ihrer Größe und Verbundenheit zu Berlin ist in der Lage und willens, die Verluste der S-Bahn auszugleichen. Zudem ist sie bereit, nochmals Risiken für die Entwicklung eines besonderen, nur im Berliner S-Bahn-Netz einsetzbaren, neuen Fahrzeugs einzugehen und eine neue Fahrzeuggeneration zu beschaffen. Hierfür bedarf es jedoch einer Perspektive für einen Leistungsauftrag über das Jahr 2017 hinaus, da die neue Fahrzeuggeneration nach heutiger Einschätzung wegen der langen Entwicklungszeit in großer Stückzahl erst gegen Ende des laufenden Verkehrsvertrages 2017 einsatzbereit sein kann.

Fragen der FDP-Fraktion

1. DB Netz

1.1. **Welchen Erneuerung/ Instandhaltungsarbeiten wurden in den letzten Jahren an dem S-Bahnnetz/ DB-Netz durchgeführt? In welchem technischen Zustand befindet sich dieses?**

Insgesamt sind bis Ende 2008 ca. 2,3 Mrd. EUR in die Grunderneuerung der S-Bahn Berlin investiert worden. Nicht mitgerechnet sind dabei regelmäßige Instandhaltungsarbeiten.

Die Grunderneuerung der S-Bahn Berlin hat für die DB Netz einen hohen Stellenwert. Die Planung der DB Netz AG sieht im Mittelfristzeitraum 2011 bis 2015 ein Volumen von mehr als 300 Mio. Euro aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) in die weitere Grunderneuerung der Berliner S-Bahn vor.

Mit Umsetzung des Projektes ProNetz ab 2007 wurde auch die Instandhaltung des S-Bahn Netzes deutlich verbessert. Insbesondere durch die gestiegenen Präventionsmaßnahmen konnte eine deutliche Reduzierung der Langsamfahrstellen im Netz der S-Bahn Berlin erreicht werden.

Seit 2007 wurden nachfolgende Instandhaltungsleistungen erbracht (in Mio. Euro):

	Instandhaltung	davon Prävention
2007	19,1	
2008	22,1	4,3
2009	21,1	3,3
2010	21,5	3,4
2011	24,0	4,4

1.2. **Wie viele Netzstörungen gab es in Berlin in den letzten 12 Monaten und was waren die Hauptursachen für diese Störungen?**

Schwerpunkte des Störgeschehens an der Infrastruktur sind Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik und Störungen der Weichen.

Bei der Leit- und Sicherungstechnik ist insbesondere das mechanische Fahrsperrsystem der S-Bahn Berlin, welches hinsichtlich der Streckenausrüstung (Streckenanschlüge) seit 1929 konstruktiv nicht mehr verändert wurde, gegenüber witterungsbedingten Einflüssen anfällig. Häufigste Ursache sind hier vereiste Kontakte der Antriebe bei Temperaturen unter -15 Grad. Um diesen Störungen präventiv entgegenzuwirken, werden die Kontakte im Rahmen der Wintervorbereitung mit Kontaktspray behandelt. Diese Störungsquelle kann erst mit der Einführung des neuen Zugsicherungssystems bei der S-Bahn (ZBS) beseitigt werden. Erstmals wird in 2011 mit der Inbetriebnahme des ESTW Waidmannslust diese neue Technik eingesetzt.

Ursachen der Weichenstörungen: Konstruktionsbedingt sind Weichen auch bei funktionierender Weichenheizung störanfällig bei sehr ergiebigen Schneefällen und bei Verwehungen (große Mengen Schnee in kurzer Zeit – nicht aufgetauter Schnee verklemt sich zwischen Zungen- und Backenschiene bis hin zur Bildung von Presseis) sowie bei Flugschnee und bei Eisabwurf. Da Weichenstörungen auch bei funktionierenden Weichenheizungen nicht auszuschließen sind, werden zusätzlich Sicherungs- und Räumleistungen gebunden, die bei auftretenden Störungen für eine kurzfristige Entstörung sorgen sollen.

1.3. Laut Zeitungsberichten soll in den nächsten Jahren mehr Geld mit dem Netz verdient werden. Welche Maßnahmen zur Gewinnerhöhung sind hier geplant? Welche Konsequenzen hat diese für den Zustand der Berliner Netze?

Die DB Netz AG beabsichtigt unter Berücksichtigung der jeweiligen marktorientierten Rahmenbedingungen die Entgelthöhen des Trassenpreissystems bedarfsweise weiterzuentwickeln. Bei der künftigen Fortentwicklung der Entgelthöhen wird die DB Netz AG neben der Entwicklung der wesentlichen Kostentreiber auch die Entwicklung der Verkehrsmärkte sowie die Erreichung der in §14(4) AEG adressierten angemessenen Rendite des Betreibers der Schienenwege berücksichtigen.

Grundsätzlich sind positive Ergebnisse der DB Netz AG im Zusammenhang mit dem im Unternehmen eingesetzten Kapital zu bewerten. Das eingesetzte Kapital der DB Netz AG nach IFRS beträgt mehr als die Hälfte des eingesetzten Kapitals des gesamten DB Konzerns. Trotz der positiven Ergebnisentwicklung der DB Netz AG in den letzten Jahren ist festzustellen, dass eine angemessene Kapitalverzinsung nicht erreicht ist. Ein nachhaltig positives Ergebnis ist jedoch notwendig, um die hohen investiven Eigenmittel zu rechtfertigen, die die DB Netz AG aus eigener Kraft zu den Infrastrukturinvestitionen im Interesse der gesteigerten Leistungsfähigkeit des Systems Schiene beisteuert.

2. S-Bahn

2.1. Warum wurde die neue Betriebserlaubnis der S-Bahn nur bis 2013 und nicht bis 2017 ausgestellt?

Die S-Bahn Berlin hat am 22. Dezember 2010 vom EBA die Betriebsgenehmigung für den Zeitraum bis 31. Dezember 2013 schriftlich erhalten. Das EBA bescheinigte damit der S-Bahn in den wesentlichen Punkten, die Probleme strukturiert abzuarbeiten. Positiv vermerkt das EBA die Anstrengungen der S-Bahn Berlin zur Lösung der aufgedeckten Problemfelder, insbesondere der Aufbau eines integrierten Sicherheitsmanagementsystems (SMS) und der damit verbundenen Weisungs- und Verantwortungsorganisation. Hierbei hat die S-Bahn Berlin einer Anregung des EBA folgend die Unterstützung eines externen Sachverständigen gesucht. Seither entwickelt die S-Bahn Berlin systematische Ansätze und erarbeitet entsprechende Management-Vorgaben. Da wegen ihrer Komplexität bislang nur wenige praktische Problemlösungen abschließend umgesetzt sind, ist die Betriebsgenehmigung zunächst auf drei Jahre befristet. Damit ist die S-Bahn Berlin auf ihrem Weg einen wichtigen Schritt vorangekommen und wird die eingeleiteten Projekte und Maßnahmen kontinuierlich weiter umsetzen. Ziel ist es weiterhin, so schnell wie möglich eine Betriebsgenehmigung mit der Regeldauer von 15 Jahren zu erhalten.

2.2. Welche Forderungen hat das EBA mit der Erteilung der Betriebserlaubnis verbunden?

Es gibt keine Auflagen.

2.3. Welche Probleme haben zu den aktuellen Ausfällen und Verspätungen der Berliner S-Bahn geführt und wie sollen diese behoben werden?

Nach wie vor gelten für alle drei Fahrzeugbaureihen zahlreiche und äußerst enge Prüfungsintervalle (nachfolgend: Fristen). Weil sich unterschiedliche zeitabhängige (z.B. spätestens alle 14 Tage ist ein Viertelzug planmäßig zur betriebsnahen Instandhaltung zuzuführen) und laufkilometerabhängige Fristen (z.B. die Achsen der Viertelzüge der Baureihe 481 müssen alle 30.000 km Laufleistung einer Ultraschallprüfung unterzogen werden) überlagern, potenziert sich die Komplexität des S-Bahn-Betriebes auf ein extrem instabiles Niveau.

Hinzu kommen die täglichen Intervalle zur Füllstands- und Funktionskontrolle der Sandstreueinrichtungen an den Fahrzeugen der Baureihen 481 und 480, die darüber hinaus auch nur an neun Standorten im S-Bahn-Netz durchgeführt werden können. Da bislang noch keine geeignete technische Lösung zur Beheizung der Sandstreueinrichtung entwickelt werden konnte, kommt es in diesem Winter zu zahlreichen Ausfällen der Besandungsanlagen aufgrund von Vereisungen. Dies hat im Wesentlichen zur Folge, dass die Fahrzeuge nur noch mit 60 km/h verkehren dürfen. Die Folge sind erhebliche Verspätungen und Zugausfälle, die durch die eingleisigen Abschnitte verschärft werden.

Gemeinsam mit der Industrie entwickelt die S-Bahn Berlin bereits seit Sommer 2010 Lösungen, um eine automatisierte Füllstandsüberwachungseinrichtung und eine sensorische Funktionsüberwachungseinrichtung vornehmen zu können. Auch ein Heizsystem der Sandauswurfrohre befindet sich in der Entwicklung, eine zugelassene Lösung liegt derzeit noch nicht vor und die S-Bahn ist deshalb auch höchst unzufrieden mit der Umsetzungsgeschwindigkeit.

Zudem gab es allein im Monat Dezember 2010 witterungsbedingt rund 1.100 Antriebsstörungen (Eintritt von Flugschnee und Feuchtigkeit in Motore mit mangelhafter Isolierung). Dies ist eine Steigerung gegenüber dem Dezember 2009 um den Faktor 3 und gegenüber dem Dezember 2008 um den Faktor 5. Eine so hohe Anzahl von Antriebsstörungen innerhalb eines Monats gab es seit der Gründung der S-Bahn Berlin GmbH im Jahr 1994 nicht. Die große Anzahl von täglich neu auftretenden Antriebsstörungen führte schließlich dazu, dass die S-Bahn Berlin seit Mitte Dezember 2010 trotz sehr hohem Werkausstoßes (pro Tag rund 100 Viertelzüge) den „Rückstau“ lediglich konstant halten, nicht aber abbauen konnte.

Seit Sommer 2010 läuft ein mehrjähriges Austauschprogramm der Fahrmotoren. Die Fahrmotoren werden dazu aufgearbeitet, die darin befindlichen Statoren gegen neue getauscht. Im Jahr 2010 wurden bereits 602 Fahrmotoren ausgetauscht.

Die Diskussion um die Enteisungsmittel für die Türbereiche zeigt, dass die S-Bahn Berlin nichts unversucht gelassen hat, sich auf die Winterbedingungen vorzubereiten. Die S-Bahn Berlin musste das Mittel während der Lösungsfindung drei Mal wechseln, da die zwischenzeitlich geplanten Mittel nach der genauen Anwendungsprüfung nicht eingesetzt werden konnten. Der Prozess war deshalb so langwierig, da hier zusammen mit DB Systemtechnik und externen Ingenieurbüros echte Grundsatzarbeit geleistet werden musste.

Aber bei allen Bemühungen um innovative Lösungen beim Kampf gegen Vereisungen, bleibt das Kratzen durch Mitarbeiter die wirksamste Lösung. Daher setzt die S-Bahn in den Wendeanlagen 70 Mitarbeiter ein, die die Türen freihalten. Alle Bemühungen können aber natürlich nicht vollständig verhindern, dass im Betrieb Vereisungen entstehen. Diese Erkenntnis teilt die S-Bahn Berlin derzeit durchaus mit anderen Verkehrsträgern, wie z.B. den großen Fluggesellschaften.

Weil die S-Bahn Berlin die Vorbereitungsmaßnahmen bis zum Wintereinbruch umgesetzt hat, sind die Werke in der aktuellen Situation in der Lage, täglich (inner-

halb von 24 Stunden) um die 100 Viertelzüge dem Fahrbetrieb übergeben zu können.

Der intensive Schneefall machte es im Dezember 2010 außerdem notwendig, Schnee von den Zugbildungsanlagen (Wende- und Abstellgleise) zu räumen und – verladen auf Güterzügen – abzufahren, um überhaupt noch Zugbildungen vornehmen und Sandprüfungen durchführen zu können. Eine solche Maßnahme war bei der Berliner S-Bahn seit mehreren Jahrzehnten nicht notwendig, auch nicht im vergangenen Winter, der bislang als einer der härtesten Winter in Berlin und Brandenburg seit Aufzeichnung der Wetterdaten galt.

Der Vollständigkeit halber sollte erwähnt werden, dass es in diesem Winter (2010/11) und im vergangenen Winter (2009/10) zu keinen witterungsbedingten Problemen mit den fahrzeugseitigen Fahrsperrhebeln gekommen ist.

2.4. Ab wann ist wieder mit einem zuverlässigen Winternotfahrplan zu rechnen?

Mit den erheblichen Fahrzeugstörungen ab Dezember 2010 musste die S-Bahn Berlin immer wieder sehr kurzfristig ihr Angebot einschränken. Mit Inkrafttreten des Fahrplans am 2. Januar 2011 gelang es der S-Bahn wieder, ihren Kunden einen verlässlichen, wenn auch stark eingeschränkten Fahrplan anzubieten. Die vorübergehende Unterbrechung des Zugbetriebs auf den vier Streckenabschnitten

- Spandau – Westkreuz
- Hennigsdorf – Schönholz
- Wartenberg – Springpfuhl
- Strausberg – Strausberg Nord

ab 2. Januar wurde notwendig, weil wegen der hohen Anzahl witterungsbedingter Fahrzeugstörungen die Fahrzeugverfügbarkeit erheblich eingeschränkt war.

Seit dem 3. Januar 2011 fährt die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) zwischen Basdorf und Berlin Gesundbrunnen Ergänzungsverkehre für die S-Bahn Berlin. Seit Donnerstag, 6. Januar 2011 bedient die S-Bahn Berlin wieder das gesamte Streckennetz. Seit Montag, 10. Januar 2011 wird der seit Oktober 2010 vorgesehene Fahrplan mit allen Takten und Zuglängen wieder gefahren. Darüber hinaus verlängert die DB Regio AG auf Bestellung der S-Bahn Berlin hin seit dem 10. Januar 2011 die Linie RB 13 von Spandau über Jungfernheide nach Berlin Hauptbahnhof (tief). Zusätzlich zum S-Bahn-Angebot werden Ergänzungsverkehre von DB Regio auf der RB 10 zwischen Spandau und Charlottenburg erbracht. Die Zusatzverkehre bleiben bis auf Weiteres erhalten.

Diese wirksamen Verbesserungen des Verkehrsangebotes wurden als Fahrplan auch gegenüber den Kunden kommuniziert.

Ab dem 24. Januar 2011 wird es voraussichtlich mit der Verlängerung der Linie RE 6 im Tagesverkehr von Spandau nach Gesundbrunnen direkte Zusatzverkehre in dieser Relation geben. Außerdem plant die S-Bahn, ab dem 24. Januar 2011 einen „Winterfahrplan“ in Kraft zu setzen, bei dem berücksichtigt ist, dass die Züge mit nur maximal 60 km/h verkehren können. Dies ist erforderlich, um negative Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen infolge nicht erfolgter Sandprüfungen oder vereister Sandstreueinrichtungen auf den Fahrplan zu vermeiden.

2.5. Wie ist das Qualitätsmanagement bei der S-Bahn organisiert?

Das Qualitätsmanagement der Berliner S-Bahn GmbH ist in drei Arbeitsgebiete unterteilt:

- Arbeitsgebiet Qualitätssicherung
- Arbeitsgebiet Instandhaltungsaufsichten, Messmittel
- Arbeitsgebiet Prozesse, IMS

Das Arbeitsgebiet Qualitätssicherung ist im August 2010 neu entstanden. Im Arbeitsgebiet Qualitätssicherung sind derzeit elf Mitarbeiter tätig, die sich momentan auf die Fahrzeuginstandhaltung konzentrieren. Neben der bereits existierenden Werkeselbstprüfung im Instandhaltungsbereich wird darüber hinaus durch unabhängig gestellte Mitarbeiter des Arbeitsgebietes Qualitätssicherung die Qualität im Auftrag der Geschäftsführung nach Stichprobenverfahren überprüft. Dieses erfolgt zum einen durch eine Fahrzeugzustandsprüfung nach erfolgter Instandhaltung der Fahrzeuge in allen Werkstätten. Bei der Aufarbeitung der Komponenten und des Wagenkastens wird zum anderen eine fertigungsbegleitende Qualitätssicherung durchgeführt, wobei die Instandhaltung von sicherheitsrelevanten und hoch verfügbarkeitsrelevanten Komponenten im Vordergrund steht. Die Qualitätssicherung wird neben der Fahrzeuginstandhaltung in 2011 auf Fahrbetrieb, Infrastruktur und Einkauf erweitert. In den Bereichen Fahrbetrieb und Infrastruktur wird auch die Schnittstelle Marketing (Kundenanforderungen) in die Qualitätssicherung einbezogen werden.

Im Arbeitsgebiet Instandhaltungsaufsichten, Messmittel sind fünf Mitarbeiter tätig. Hier sind die verantwortliche Prüfaufsicht, Klebeaufsicht, Schweißaufsicht sowie die Messmittelstelle der Berliner S-Bahn GmbH zusammengefasst. Die Aufsichten kontrollieren u.a. die Einhaltung der Standards in den zur Anwendung kommenden Verfahren. In der Messmittelstelle erfolgt die Überwachung der eingesetzten Messmittel auf Kalibrierstatus und die Organisation der Kalibrierung. Besonderes Augenmerk hat dabei das zerstörungsfreie Prüfen (ZfP) an den Rädern der Fahrzeuge der Berliner S-Bahn. Hier wird die verantwortliche Prüfaufsicht durch örtliche Prüfaufsichten jeweils in den Prüfstandorten unterstützt. Ungefähr 200 interne und externe ZfP-Prüfer werden hier überwacht. Schwerpunkt in 2010 war der revisionssichere Ausbau in diesem Komplex (Aufbau- und Ablauforganisation, neue Prüftechnik nach dem Stand der Technik, Dokumentation von Prüfungen, Rückverfolgbarkeit von Prüfergebnissen).

Im Arbeitsgebiet Prozesse, IMS arbeiten derzeit sechs Mitarbeiter. Hauptschwerpunkt in 2010 war die Einführung der Instandhaltungsprozesse nach QSI-Standard (Qualifizierung Systeme Instandhaltung). Dabei handelt es sich um Standards, die nach dem ICE-Unfall bei Eschede durch den Konzern Deutsche Bahn zusammen mit dem TÜV entwickelt wurden und heute generell in der Fahrzeuginstandhaltung Stand der Technik sind. In 2011 wird das IMS mit seinen bisher bestehenden Prozessen auf den Standard der DB Regio AG weiterentwickelt. Die Ergänzung des IMS durch den Aufbau des Sicherheitsmanagementsystems unter Begleitung eines durch das EBA benannten Sachverständigen ist weiterer Schwerpunkt in 2011. Über das Arbeitsgebiet Prozesse, IMS werden die jährlichen Kontrollen im Arbeitsschutz, Umweltschutz und Brandschutz bei der Berliner S-Bahn GmbH durchgeführt.

Überwachung:

Grundlage für die interne Überwachung ist ein von der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin für die Jahre 2010 bis 2013 bestätigtes Auditprogramm sowie der jährliche Kontrollplan zum Arbeitsschutz, Umweltschutz und Brandschutz. Alle relevanten Bereiche der Verfahren zerstörungsfreies Prüfen, Kleben und Schweißen

werden monatlich durch die verantwortlichen Aufsichten kontrolliert. Um mehr Transparenz und „Tiefgang“ bei der Bewertung von Prozessen zu erhalten, werden die internen Audits durch Sachverständige des DB Konzerns, ggf. auch durch externe Sachverständige begleitet. Neben den planmäßig durchzuführenden Audits erfolgen unangekündigte Ad hoc-Audits, insbesondere zu Schwerpunktthemen der Fahrzeuginstandhaltung und bei der Umsetzung von Selbstverpflichtungen gegenüber dem EBA.

Es existieren folgende externe* Überwachungen:

- Zertifizierung des neu aufgebauten Instandhaltungsmanagementsystems (IMS) Ende 2011 und danach Integration in das Überwachungssystem der DB Regio AG
- Zertifizierung des neu aufgebauten SMS (Sicherheitsmanagementsystem, besondere Spezifik im IMS) Ende 2011 durch einen durch das EBA benannten Sachverständigen, jährlich folgend
- Zertifizierung der Werkstätten (Werkstattzulassung) durch Sachverständige der DB Regio AG
- Betriebsprüfungen des EBA zu den Themen Fahrzeuginstandhaltung, Fahrbetrieb, Infrastruktur, Arbeitsschutz, Umweltschutz und Brandschutz
- Zertifizierung durch die Zulassungsstellen des Konzerns und externe Zertifizierungsstellen in den Verfahren ZfP, Kleben und Schweißen (generell unter Mitwirkung des EBA)
- Technische Revision des DB Konzerns zur Einhaltung der Richtlinien des Konzerns (betrieblich/technisch geprägt)
- Kontrollen und Begehungen kommunaler Institutionen, Verbände u.s.w.

*Externe - umfasst alle Überwachungsaktivitäten, die im Verantwortungsbereich außerhalb der S-Bahn Berlin liegen, also andere Organisationen des DB Konzerns oder der Zentrale DB Regio AG sowie Dritte (außerhalb des Konzerns)

2.6. Warum ist es in der Vergangenheit zu Materialbruch gekommen? Warum gab es keine Herstellerhaftung?

Mit dem Radbruch am 1. Mai 2009 ist offensichtlich geworden, dass die Radscheibenbauart den Belastungen im Betrieb bei der Berliner S-Bahn nicht für die vorgesehene Laufleistung gewachsen ist.

Das bei der BR 481 eingesetzte Rad entspricht in seiner konstruktiven Ausführung einem vom Hersteller der Radscheiben der BR 481 entwickelten Scheibenrad, welches von einem damaligen Ausschuss des European Rail Research Institute standardisiert wurde. Es wurde für den Einsatz bei der S-Bahn angepasst.

Verantwortlich für die Herbeiführung der Zulassung war entsprechend der vertraglichen Vereinbarungen der Lieferant. Die Erstzulassung für die BR 481 erteilte das EBA aufgrund der vom Lieferanten eingereichten Antragsunterlagen im Dezember 1996.

Die DB AG prüft, ob und ggf. welche Ansprüche beim Hersteller bestehen und geltend gemacht werden sollen. Es kann festgehalten werden, dass eine Reihe von Ansprüchen aus der Herstellerhaftung zwischenzeitlich verjährt sind.

2.7. Wie kam es dazu, dass die Wartungsintervalle nicht eingehalten wurden? Welche Konsequenzen wurden hieraus für die Zukunft gezogen?

Aus Anlass der Ereignisse im Sommer/Herbst 2009 wurden die Regularien zur Dokumentation, Überprüfung und Verlängerung von Wartungsintervallen vollständig überarbeitet und an die im DB Konzern geltenden Regularien angepasst.

Das neu entwickelte und eingeführte Qualitätssicherungssystem der S-Bahn Berlin unterstützt diese Prozesse maßgeblich.

2.8. Wann und wie viele Viertelzüge müssen bis 2017 ausrangiert werden? Ist eine Ersatzbeschaffung bereits erfolgt bzw. geplant, um dauerhaft die bestellten und vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen sicherzustellen?

Bis 2017 sind keine Fahrzeugstilllegungen geplant. Stattdessen werden derzeit insgesamt

20 stillgelegte Viertelzüge der BR 485 wieder in Betrieb genommen und einer Revision inkl. Redesign unterzogen. Nach Abschluss der Fahrzeugwiederinbetriebnahme (im 1. Halbjahr 2011) erhöht sich der Fahrzeugbestand dann von 630 auf 650 Viertelzüge. Es ist vorgesehen, die dann 150 Viertelzüge der BR 480 und BR 485 zum Ende der Vertragslaufzeit im Dezember 2017 außer Betrieb zu nehmen.

2.9. Warum werden keine Ersatzverkehre bestellt, um die beauftragte Verkehrsleistung sicherzustellen?

Mit Auftreten des drastischen Zugausfalls bei der S-Bahn Berlin im Dezember 2010 hat die S-Bahn Berlin umgehend die wenigen zur Verfügung stehenden Züge so eingesetzt, dass die negativen Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten werden. Starke Einschränkungen und Streckenstilllegungen wurden vor allem dort vorgenommen, wo es verkehrliche Alternativen gibt.

Darüber hinaus hat die S-Bahn Ersatz- und Ergänzungsverkehre bei DB Regio, BVG, NEB, BEX und BMO wie folgt bestellt:

- Der RE 2 hält zusätzlich auch am Bahnhof Karlshorst
- Die RB 10 wird über Spandau hinaus bis zum Bahnhof Charlottenburg verlängert
- Die RB 13 wird über Jungfernheide hinaus bis zum Berlin Hbf (tief) verlängert
- Die Züge der RB 27 (NEB, Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft) werden über Karow hinaus bis zum Bahnhof Gesundbrunnen verlängert
- Ab 24. Januar 2011. sollen die Züge der Linie RE 6 tagsüber von Spandau nach Gesundbrunnen verlängert werden
- Bei der BVG wurden zusätzliche Zugfahrten auf den Linien U5, U6 und U8 bestellt sowie doppelte Kapazitäten auf der Tramlinie M4
- Bei der BEX (Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH) wurde die zuschlagsfreie Nutzung des Busshuttles Berlin Südkreuz – Flughafen Schönefeld bis auf weiteres verlängert und ein Schienenersatzverkehr mit Bussen auf dem Abschnitt Hennigsdorf – Wilhelmsruh bestellt
- Bei der BMO (Busverkehr Märkisch Oderland) wurde ein Schienenersatzverkehr mit Bussen auf dem Abschnitt Straußberg – Straußberg Nord bestellt

Zudem wurde bei DB Regio angefragt, ob der RE 1 um einen Zug pro Stunde und Richtung verstärkt werden kann. Wegen der Eingleisigkeit im Grunewald ist diese Leistung jedoch nicht umsetzbar.

Die S-Bahn Berlin hat alle im Großraum Berlin im SPNV tätigen Verkehrsunternehmen angefragt, ob sie zusätzliche Leistungen, z.B. zwischen Hohenschönhausen und Lichtenberg, für die S-Bahn Berlin erbringen können. Über die oben genannten Leistungen hinaus konnten die anderen Verkehrsunternehmen jedoch keine Leistungen anbieten.

2.10. Ab wann ist wieder mit einem regulären und vertragsgemäßen S-Bahnbetrieb zu rechnen und welche Entschädigungen für die Kunden planen sie für diesen Zeitraum? In der Zeitung war von einer Verbesserung für die Kunden ab 2. Quartal 2011 zu lesen.

In den vergangenen Monaten sind während der Abarbeitung der technischen Probleme mit Radscheiben und Radsatzwellen der BR 481 immer wieder neue Probleme zu Tage getreten und Auflagen des EBA hinzugekommen. Als Beispiele seien hier genannt:

- Alte Rissbefunde (vor 2009) an Radscheiben und Radsatzwellen der BR 485 aufgetaucht
- Beim Aufpressen der neuen Radscheiben auf die Radsatzwellen wurde festgestellt, dass ca. 80% der Radsatzwellen bereits beim Bau der Fahrzeuge nicht zeichnungsgerecht gefertigt waren
- tägliche Prüfung des Füllstandes der Sandbehälter und Funktionskontrolle der Sandstreuungrichtung bei der BR 480 und 481

Die Vielzahl der parallel abzuarbeitenden technischen Probleme an den Fahrzeugen

der S-Bahn Berlin und die gleichzeitig wirkenden Beschränkungen der Flexibilität im Betrieb (z.B. Sandprüfung) führen dazu, dass der S-Bahn-Betrieb derzeit sehr instabil ist. Die Erarbeitung von Lösungen für diese Probleme und die Umsetzung der Lösungen sind für die S-Bahn Berlin daher eine große Herausforderung. Vorbereitungs- und Umsetzungsfristen sind oftmals schwer einzuschätzen.

Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen der jüngeren Vergangenheit kann die S-Bahn Berlin aktuell keine verlässliche Prognose abgeben, wann die vertraglich vereinbarte Leistung wieder in vollem Umfang erbracht werden kann. Die S-Bahn Berlin unternimmt jedoch alles Mögliche und Notwendige, um den vertragsgemäßen Zustand schnellstmöglich wieder zu erreichen.

Auch die empfindlichen finanziellen Einbußen infolge der Leistungsmängel sind für die S-Bahn Berlin Anlass genug, den vertragsgemäßen Zustand schnellstmöglich wieder zu erreichen.

In den letzten Wochen lag das Hauptaugenmerk darauf, die neuerlichen Fahrzeugprobleme infolge der extremen Witterungsbedingungen in den Griff zu bekommen und das bis Ende November 2010 wirksame S-Bahn-Angebot so schnell wie möglich wieder herzustellen. Dies ist zum 10. Januar 2011 auch gelungen.

Bis Ende Januar wird die Deutsche Bahn in Abstimmung mit der BVG über ein neuerliches Entschuldigungspaket entscheiden. Das letzte Entschuldigungspaket im Wert von rund 70 Mio. Euro wurde erst im November und Dezember 2010 ausgekehrt.

3. Überregionale Verkehrsverbindungen

3.1. Wie ist der aktuelle Sachstand der überregionalen Fernverkehrsanbindung an den Flughafen Berlin Brandenburg International? Wann wird das Planfeststellungsverfahren zu Dresdner Bahn abgeschlossen?

Inbetriebnahme Berlin Brandenburg International (BBI): Die Inbetriebnahme der Schieneninfrastruktur des Großflughafens BBI (einschließlich der Ostanbindung) ist entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen für den 30. Oktober 2011 vorgesehen. Damit besteht ab diesem Zeitpunkt auch die Möglichkeit, Fernverkehrsleistungen von und zum bzw. über den Flughafen BBI (Terminalbahnhof) zu bestellen. Für den derzeit gültigen Netzfahrplan 2011 (12. Dezember 2010 bis 10. Dezember 2011) haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Trassenbestellungen abgegeben, die den Terminalbahnhof BBI berühren. Die Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2012 (ab 11. Dezember 2011) erfolgen ab April 2011. Die Inbetriebnahme des Flughafens soll am 2. Juni 2012 erfolgen.

Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn: Zum Bauvorhaben Dresdner Bahn (Südkreuz (a) - Blankenfelde) ist die Planfeststellung beim EBA eingereicht. DB Netz geht gegenwärtig davon aus, dass die Planfeststellung bis vsl. 2014/15 vorliegt. Weiterhin ist davon auszugehen, dass der Planfeststellungsbeschluss beklagt wird.

3.2. Wann ist mit einer Fertigstellung der entsprechenden Fernverkehrsstrecken zu rechnen?

Aufbauend auf den Prognosen zum Vorliegen der Planfeststellung wird mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren gerechnet und damit die Fertigstellung des Bauvorhabens Dresdner Bahn vsl. 2019/20 erfolgen.

4. Regionale Projekte: Welche Absprachen gibt es mit dem Land Berlin während der Sanierung der AVUS zusätzliche Regional- und Nahverkehr anzubieten, um die Bahn als Alternative für die Kunden anzubieten?

Seitens des Aufgabenträgers für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung), dem von den Ländern Berlin und Brandenburg mit der Ausschreibung und Vergabe von SPNV-Leistungen in Berlin/Brandenburg beauftragten Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden bisher keine Wünsche oder Absichten an die DB Netz AG herangetragen, in Zusammenhang mit den Sanierungsmaßnahmen an der AVUS zusätzliche Verkehrsleistungen im SPNV zu bestellen.

Fragen der Fraktion DIE LINKE

1. Was sind die Ursachen für den momentanen Zustand der S-Bahn? Wie unterscheidet sich der derzeitige Zustand vom vergangenen Winter?

Der wesentliche Unterschied ist, dass es zu einer erheblichen Steigerung bei den Antriebsstörungen um den Faktor 3 gekommen ist. Überlagert wird dieses Problem von den Einschränkungen (Vmax 60 km/h) durch die vereisten und daher nicht funktionierenden Sandstreuereinrichtungen.

Im Gegensatz zum Winter 2008/09 gab es bislang keine Störungen an den Fahrsperrhebeln der Fahrzeuge (Zugsicherungssystem). Hier wurde eine Lösung gefunden und an allen Fahrzeugen umgesetzt.

Nach wie vor gelten für alle drei Fahrzeugbaureihen zahlreiche und äußerst enge Prüfungsintervalle (nachfolgend: Fristen). Weil sich unterschiedliche zeitabhängige (z.B. spätestens alle 14 Tage ist ein Viertelzug planmäßig zur betriebsnahen Instandhaltung zuzuführen) und laufkilometerabhängige Fristen (z.B. die Achsen der Viertelzüge der Baureihe 481 müssen alle 30.000 km Laufleistung einer Ultraschallprüfung unterzogen werden) überlagern, potenziert sich die Komplexität des S-Bahn-Betriebes auf ein extrem instabiles Niveau.

Hinzu kommen die engen Intervalle zur Füllstands- und Funktionskontrolle der Sandstreuereinrichtungen an den Fahrzeugen der Baureihen 481 und 480. Da bislang noch keine geeignete technische Lösung zur Beheizung der Sandstreuereinrichtung entwickelt werden konnte, kommt es zu zahlreichen Ausfällen der Besandungsanlagen aufgrund von Vereisungen. Dies hat im Wesentlichen zur Folge, dass die Fahrzeuge nur noch mit 60 km/h verkehren dürfen. Die Folge sind erhebliche Verspätungen und Zugausfälle, verursacht vor allem durch die eingleisigen Abschnitte.

Gemeinsam mit der Industrie entwickelt die S-Bahn Berlin bereits seit Sommer 2010 Lösungen, um eine automatisierte Füllstandsüberwachungseinrichtung und eine sensorische Funktionsüberwachungseinrichtung vornehmen zu können. Auch ein Heizsystem der Sandauswurfrohre befindet sich in der Entwicklung, eine zugelassene Lösung liegt derzeit noch nicht vor und die S-Bahn ist deshalb auch höchst unzufrieden mit der Umsetzungsgeschwindigkeit.

Zudem gab es allein im Monat Dezember 2010 witterungsbedingt rund 1.100 Antriebsstörungen (Eintritt von Flugschnee und Feuchtigkeit in Motore mit mangelhafter Isolierung). Dies ist eine Steigerung gegenüber dem Dezember 2009 um den Faktor 3 und gegenüber dem Dezember 2008 um den Faktor 5. Eine so hohe Anzahl von Antriebsstörungen innerhalb eines Monats hat es seit der Gründung der S-Bahn Berlin GmbH im Jahr 1994 nicht gegeben. Die große Anzahl von täglich neu auftretenden Antriebsstörungen führte in der zweiten Dezemberhälfte 2010 schließlich dazu, dass die S-Bahn Berlin trotz des sehr hohen Werkausstoßes (pro Tag rund 100 Viertelzüge) den „Rückstau“ nicht abbauen konnte.

Seit Sommer 2010 läuft ein mehrjähriges Austauschprogramm der Fahrmotoren. Die Fahrmotoren werden dazu aufgearbeitet, die darin befindlichen Statoren gegen neue getauscht. Im Jahr 2010 wurden bereits 602 Fahrmotoren ausgetauscht.

Die Diskussion um die Enteisungsmittel für die Türbereiche zeigt, dass die S-Bahn Berlin nichts unversucht gelassen hat, sich auf die Winterbedingungen vorzubereiten. Die S-Bahn Berlin musste das Mittel während der Lösungsfindung drei Mal wechseln, da die zwischenzeitlich geplanten Mittel nach der genauen Anwendungsprüfung nicht eingesetzt werden konnten. Der Prozess war deshalb so lang-

wierig, da hier zusammen mit DB Systemtechnik und externen Ingenieurbüros echte Grundsatzarbeit geleistet werden musste.

Aber bei allen Bemühungen um innovative Lösungen beim Kampf gegen Vereisungen, bleibt das Kratzen durch Mitarbeiter die wirksamste Lösung. Daher setzt die S-Bahn in den Wendeanlagen 70 Mitarbeiter ein, die die Türen freihalten. Alle Bemühungen können aber natürlich nicht vollständig verhindern, dass im Betrieb Vereisungen entstehen. Diese Erkenntnis teilt die S-Bahn Berlin derzeit durchaus mit anderen Verkehrsträgern, wie z.B. den großen Fluggesellschaften.

Weil die S-Bahn Berlin die Vorbereitungsmaßnahmen bis zum Wintereinbruch umgesetzt hat, sind die Werke in der aktuellen Situation in der Lage, täglich (innerhalb von 24 Stunden) um die 100 Viertelzüge dem Fahrbetrieb übergeben zu können.

Der intensive Schneefall machte es im Dezember 2010 außerdem notwendig, Schnee von den Zugbildungsanlagen (Wende- und Abstellgleise) zu räumen und -verladen auf Güterzügen - abzufahren, um überhaupt noch Zugbildungen vornehmen und Sandprüfungen durchführen zu können. Eine solche Maßnahme war bei der Berliner S-Bahn seit mehreren Jahrzehnten nicht notwendig, auch nicht im vergangenen Winter, der bislang als einer der härtesten Winter in Berlin und Brandenburg seit Aufzeichnung der Wetterdaten galt.

Der Vollständigkeit halber sollte erwähnt werden, dass es in diesem Winter (2010/11) und im vergangenen Winter (2009/10) zu keinen witterungsbedingten Problemen mit den fahrzeugseitigen Fahrsperrhebeln gekommen ist.

2. Welche Selbstauskünfte hat die S-Bahn Berlin GmbH dem EBA erteilt? Inwieweit wurden diese durch das EBA überprüft? Welchen Ausschlag gaben sie zur Betriebsgenehmigung? Warum hat die Erteilung der Betriebsgenehmigung, die für einen verglichen mit der letzten Genehmigung langen Zeitraum von drei Jahren erteilt wurde, so lange gedauert? Mit welchen Auflagen ist die Betriebsgenehmigung verbunden? Können die Auflagen überhaupt von der S-Bahn erfüllt werden?

Dem EBA gegenüber wurden alle Maßnahmen zu technischen Entwicklungen bei den Fahrzeugen und der organisatorischen Weiterentwicklung der S-Bahn Berlin vorgestellt. Das EBA hat in diesem Zusammenhang von einem unabhängigen Sachverständigen die Vorlage eines Statusberichts über die von der S-Bahn angestrebten Maßnahmen erwünscht. Dieser wurde dem EBA rechtzeitig vor Erteilung der Betriebsgenehmigung vorgelegt.

Diese Entwicklungen bei der S-Bahn Berlin wurden bei der Erteilung der Betriebsgenehmigung durch das EBA berücksichtigt. Seither entwickelt die S-Bahn Berlin systematische Ansätze und erarbeitet entsprechende Management-Vorgaben. Da wegen der Komplexität bislang nur wenige praktische Problemlösungen abschließend umgesetzt sind, ist die Betriebsgenehmigung zunächst auf drei Jahre befristet. Mit der Betriebsgenehmigung wurden keine Auflagen verbunden.

3. Welche Unterlagen fehlen noch für eine Abnahme der neu konstruierten Räder für Tempo 100 durch das EBA?

Für die Geschwindigkeitsbeschränkung der BR 481 auf Tempo Vmax 80 km/h ist das mangelhafte Bremsvermögen bei nassen Schienen maßgeblich.

4. Wann werden wieder ganze Züge in Form umfangreicher Hauptuntersuchungen und nicht lediglich einzelne Komponenten untersucht?

Alle Züge der S-Bahn Berlin GmbH werden gemäß den Gesetzen und Verordnungen untersucht. Diese sogenannte EBO-Untersuchung (Eisenbahnbau- und Betriebsordnung) beinhaltet die Untersuchung des gesamten Fahrzeuges und nicht nur einzelner Komponenten.

5. Wie hoch ist der Anteil, der aus der Gewinnabführung der S-Bahn Berlin GmbH in den vergangenen Jahren wieder in das System S-Bahn investiert wurde?

Die S-Bahn Berlin ist als 100%-Tochter der DB Regio AG im Konzernergebnis konsolidiert. Aufgrund eines Gewinnabführungs- und Verlustübernahmeregimes wird das Ergebnis der S-Bahn Berlin in das Konzernergebnis konsolidiert. Für die Jahre 2009 und 2010 bedeutet dies beispielsweise, dass absehbar ist, dass der Konzern in Summe Verluste der S-Bahn Berlin in Höhe von rund 200 Mio. Euro ausgleichen muss, um eine Zahlungsunfähigkeit der S-Bahn Berlin GmbH zu vermeiden. Damit wird die S-Bahn Berlin seit ihrer Gründung im Jahr 1994 in Summe keine Gewinne erwirtschaftet haben.

6. Wie hoch schätzt die DB AG die notwendigen Investitionen in die S-Bahn bis zum Erreichen eines Normalbetriebs und dessen dauerhafter Sicherung? Wie lange würde das Erreichen des Normalbetriebs mit den jetzigen finanziellen Mitteln dauern und wie lange, wenn die DB AG der S-Bahn die Gewinnabführungen an den Mutterkonzern zurückzahlen würde?

Der DB Konzern wird jeden notwendigen Aufwand in die S-Bahn Berlin für die Erreichung eines Normalbetriebes leisten.

Die Deutsche Bahn und S-Bahn Berlin scheuen keinen Aufwand, um den bestehenden S-Bahn-Fuhrpark zu ertüchtigen und den Service für die Kunden zu verbessern und so den Verkehrsvertrag zu erfüllen.

Die Werkstattkapazitäten wurden bereits umfangreich dauerhaft erweitert und für das Werk Schöneweide eine Bestandsgarantie bis 2017 ausgesprochen. Die Werkstatt Friedrichsfelde wurde dauerhaft wieder eröffnet und umfangreiche Investitionen in diesen Standort bereits auf den Weg gebracht. Zusätzlich nutzt die S-Bahn Berlin die Werkhalle in Erkner im Winter wieder und setzt die Halle entsprechend instand. Der Personalbestand wurde in den Werkstätten um 50% aufgestockt.

Zur Stabilisierung des Betriebes werden derzeit 20 abgestellte Fahrzeuge der BR 485 mit einem Aufwand von 16 Mio. Euro reaktiviert. Auch an den im Einsatz befindlichen Fahrzeugen der S-Bahn Berlin müssen erhebliche Aufwendungen getätigt werden, um die Zuverlässigkeit der Fahrzeugflotte wieder herzustellen.

Als wichtigste davon seien genannt:

- Tausch aller Radscheiben und Radsatzwellen an allen 500 Viertelzügen der BR 481 kostet die S-Bahn Berlin rund 56 Mio. Euro. Auch bei der BR 485 ist ein Tausch aller Radsätze mit einem finanziellen Volumen von rund 6 Mio. Euro notwendig und im Dezember 2010 angelaufen.

- Verbesserung des Bremsvermögens der Fahrzeuge der BR 481: Dies macht umfangreiche konstruktive Änderungen an der Bremsanlage dieses Fahrzeugtyps notwendig. Gegenwärtig wird eine technische Lösung für einen ratsatzselektiven Gleitschutz erarbeitet und erprobt. Nach der Entscheidung für eine Lösung und Zulassung durch das EBA kann ein Umbau beginnen, der jedoch mehr als ein Jahr dauern und ebenfalls mehrere Millionen Euro kosten wird.
- Alle Fahrzeuge der BR 485 weisen Risse auf, die umfangreich saniert werden müssen.
- Fahrzeugseitige Umbauten für das neue Zugsicherungssystem (ZBS) in Höhe von rund 30 Mio. Euro.
- Die sich im Fahrgastbetrieb schmerzhaft auswirkenden Probleme der BR 480 und 481 bei großer Hitze und bei Flugschnee müssen konstruktiv aufgearbeitet und durch teure Rollkuren eingedämmt werden.
- Bei den im Einsatz befindlichen Fahrzeugen der BR 480 und 481 müssen zudem täglich die Füllstände und die Funktionsfähigkeit der Sandstreueinrichtung überprüft werden. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit sollen technische Lösungen zur Füllstands- und Funktionskontrolle entwickelt und eingebaut werden. Der finanzielle Aufwand ist hierfür derzeit noch nicht vollständig absehbar, dürfte jedoch aber auch mehrere Millionen Euro betragen.

Die für die Infrastruktur zuständigen Konzerngesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG investieren fortlaufend in die Infrastruktur des Berliner S-Bahn-Netzes. So wird das bestehende Zugsicherungssystem mit mechanischen Fahrsperrern durch ein modernes Zugsicherungssystem mit Balisentechnik ersetzt und die Erneuerung von S-Bahn-Strecken fortgesetzt. Die wichtigen Umsteigebahnhöfe Warschauer Straße und Ostkreuz werden umfassend modernisiert.

Zur Verbesserung der Qualität für die Kunden laufen derzeit folgende Projekte:

- Im Herbst 2010 hat die S-Bahn Berlin eine Sauberkeitsoffensive für ihre Fahrzeuge und die von ihr betreuten S-Bahn-Stationen gestartet. In diesem Rahmen sind schon mehrere Bahnhöfe zusätzlich grundgereinigt worden. Die Fahrzeuge werden morgens nach vor dem Betriebseinlauf und nach dem durchgehenden Nachtverkehr – wo betrieblich möglich – feucht gewischt.
- Zur Verbesserung des äußeren Erscheinungsbilds der Fahrzeuge läuft seit 2009 ein Lackversiegelungsprogramm für alle Fahrzeuge. Hierfür wendet die S-Bahn Berlin rund 5 Mio. Euro zusätzlich auf.
- Die Stationen der Berliner S-Bahn werden sukzessive mit modernen Fahrgastinformationssystemen ausgerüstet, (siehe auch Beantwortung der nachstehenden Frage 8). Um auch weiterhin zusätzlich eine hohe personelle Präsenz auf den Bahnseitigen zu sichern, setzt die S-Bahn Berlin überdies 120 mobile Kundenbetreuer (KiN-S) ein.

7. Welche Probleme bestehen im S-Bahn-Netz? Welche organisatorischen Probleme herrschen zwischen den Teilunternehmen DB Netz und S-Bahn, wie ist die Zusammenarbeit organisiert und wie will die DB AG Abhilfe schaffen?

Für die Winterprobleme der Fahrzeuge und der Infrastruktur sind jeweils technische Herausforderungen ursächlich, nicht aber eine mangelnde Zusammenarbeit oder Kooperationsbereitschaft zwischen den Konzernunternehmen,

8. Welche Maßnahmen gedenkt die S-Bahn Berlin GmbH zu ergreifen, um den Fahrgästen alle für eine S-Bahn-Fahrt erforderlichen Informationen zukommen zu lassen?

Natürlich ist es auch das Ziel der S-Bahn Berlin, bei der Informationsqualität und den Informationsprozessen besser zu werden. Als Sofortmaßnahme setzt die S-Bahn seit Anfang Dezember 2010 zusätzliche 40 Servicemitarbeiter zur Fahrgastinformation auf den S-Bahnhöfen ein. Zudem sollen die örtlichen Aufsichten zeitlich befristet durch externe Mitarbeiter verstärkt werden. Die Stellen wurden im Dezember 2010 ausgeschrieben. Insgesamt werden weitere 40 Stellen besetzt. Des Weiteren unterstützen in den ersten Januartagen Mitarbeiter aus der S-Bahn-Zentrale die Kollegen vor Ort bei der Kundeninformation.

Durchgreifende Verbesserungen der Kundeninformation zum Status quo wird es jedoch erst mit Einführung des modernen Fahrgastinformationssystems der S-Bahn Berlin BIS geben. Das Projekt BIS wird in den Jahren 2011 - 2013 zu einem deutlichen Qualitätssprung führen. In diesem Rahmen werden insgesamt 134 S-Bahn-Stationen sukzessive mit LCD-Zugzielanzeigern und 34 mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) ausgestattet. Zudem wird mit Hochdruck an der Optimierung der Steuerungssoftware und der Schnittstelle RIS (für Echtzeitdaten im Internet) für die Verbesserung der Informationsqualität durch Festtexte und der Möglichkeit der zentralen Beschallung gearbeitet. Es ist vorgesehen, dass die Konfiguration und Inbetriebnahme der Fahrgastinformationssysteme auf den einzelnen S-Bahn-Stationen sukzessive bis 2013 abgeschlossen sein soll. Nur die Stationen Ostkreuz und Warschauer Straße folgen 2014 im Rahmen des Komplettumbaus. Die S-Bahn Berlin hat zwischenzeitlich mit dem Projekt BIS vereinbart, die Konfiguration aller S-Bahn-Stationen zur Generierung von Echtzeitdaten vorzuziehen und bereits bis 30. November 2011 abzuschließen.

9. Warum ist es notwendig, ganze Teilstrecken vom Netz zu nehmen? Welche Ersatzverkehrsleistungen kann die S-Bahn bei einem Totalausfall von Teilstrecken anbieten?

Eine auch nur annähernd fahrgastgerechte Bedienung des gesamten Netzes im Berufsverkehr mit rund 200 Viertelzügen ist nicht möglich. Nur durch Einschränkungen im Zugangebot an den aufkommensschwachen Außenästen (wo zudem verkehrliche Alternativen bestehen bzw. bereitgestellt wurden) konnten maßgebliche Kapazitätsengpässe auf der Stadtbahn vermieden werden. Die S-Bahn Berlin hat sich daher bewusst dagegen entschieden, den Verkehr auf der Stadtbahn einzustellen.

Darüber hinaus hat die S-Bahn Ersatz- und Ergänzungsverkehre bei DB Regio, BVG, NEB, BEX und BMO wie folgt bestellt:

- Der RE 2 hält zusätzlich auch am Bahnhof Karlshorst
- Die RB 10 wird über Spandau hinaus bis zum Bahnhof Charlottenburg verlängert
- Die RB 13 wird über Jungfernheide hinaus bis zum Berlin Hbf tief verlängert
- Ab 24.01. sollen die Züge der Linie RE 6 tagsüber von Spandau nach Gesundbrunnen verlängert werden
- Die Züge der RB 27 (NEB, Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft) werden über Karow hinaus bis zum Bahnhof Gesundbrunnen verlängert
- Bei der BVG wurden zusätzliche Zugfahrten auf den Linien U5, U6 und U8 bestellt sowie doppelte Kapazitäten auf der Tramlinie M4

- Bei der BEX (Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH) wurde die zuschlagsfreie Nutzung des Busshuttles Berlin Südkreuz – Flughafen Schönefeld bis auf weiteres verlängert und ein Schienenersatzverkehr mit Bussen auf dem Abschnitt Hennigsdorf – Wilhelmsruh bestellt
- Bei der BMO (Busverkehr Märkisch Oderland) wurde ein Schienenersatzverkehr mit Bussen auf dem Abschnitt Straußberg – Straußberg Nord bestellt

Zudem wurde DB Regio angefragt, ob der RE 1 um einen Zug pro Stunde und Richtung verstärkt werden kann. Wegen der Eingleisigkeit in Grunewald ist diese Leistung jedoch nicht umsetzbar.

Darüber hinaus hat die S-Bahn Berlin alle im Großraum Berlin im SPNV tätigen Verkehrsunternehmen angefragt, ob sie zusätzliche Leistungen, z.B. zwischen Hohenschönhausen und Lichtenberg, für die S-Bahn Berlin erbringen können. Über die oben genannten Leistungen hinaus konnten die anderen Verkehrsunternehmen keine Leistungen anbieten.

10. Ist das Sparprogramm „reACT 09“ zu den Akten gelegt?

Nein, die Deutsche Bahn hält weiterhin an dem aufgesetzten Programm fest. Inzwischen konnten für alle Projekte effiziente Abläufe entwickelt werden. Diese müssen nun flächendeckend ins Tagesgeschäft integriert werden. Lediglich die zentrale Steuerung durch den Konzernvorstand wurde beendet.

11. Welche externen, unternehmensunabhängigen Qualitätskontrollen sind geplant?

Bei der S-Bahn Berlin werden derzeit folgende Überwachungsmechanismen aufgebaut:

- Zertifizierung des neu aufgebauten IMS Ende 2011 und danach Integration in das Überwachungssystem der DB Regio AG
- Zertifizierung des neu aufgebauten SMS (besondere Spezifik im IMS) Ende 2011 durch einen durch das EBA benannten Sachverständigen, jährlich folgend

Es existieren folgende externe* Überwachungen:

- Zertifizierung der Werkstätten (Werkstattzulassung) durch Sachverständige der DB Regio AG
- Betriebsprüfungen des EBA zu den Themen Fahrzeuginstandhaltung, Fahrbetrieb, Infrastruktur, Arbeitsschutz, Umweltschutz und Brandschutz
- Zertifizierung durch die Zulassungsstellen des Konzerns und externe Zertifizierungsstellen in den Verfahren ZfP, Kleben und Schweißen (generell unter Mitwirkung des EBA)
- Technische Revision des DB Konzerns zur Einhaltung der Richtlinien des Konzerns (betrieblich/technisch geprägt)
- Kontrollen und Begehungen kommunaler Institutionen, Verbände u.s.w.

*Externe - umfasst alle Überwachungsaktivitäten die im Verantwortungsbereich außerhalb der S-Bahn Berlin liegen, also andere Organisationen des DB Konzerns oder der Zentrale DB Regio AG sowie Dritte (außerhalb des Konzerns)