

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/12945 –**

Kapazitätsabbau und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Berliner S-Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Berliner S-Bahn hat im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) einen festen Platz als wichtiges Bindeglied zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg. Sie ist der größte Anbieter von ÖPNV-Leistungen (ÖPNV: öffentlicher Personennahverkehr) im Berliner Umland und der zweitgrößte in Berlin. Jahrzehntlang war die Berliner S-Bahn trotz einer maroden Infrastruktur und eines veralteten Fahrzeugparks bekannt für ihre Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

Im Zuge der Wiedervereinigung wurde das dringend überholungsbedürftige Berliner S-Bahn-System mit erheblichem Milliardenaufwand, überwiegend durch den Bund finanziert, weitgehend instand gesetzt. Zudem übernahm der Bund die direkte Finanzierung von Zügen für die S-Bahn Berlin GmbH im Rahmen der Beseitigung der Lasten der deutschen Einheit.

Spätestens zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 konnte sich – unter anderem bei einem Zwei-Minuten-Takt zum Olympiastadion und dem fünfwöchigen durchgehenden Tag- und Nachtverkehr – alle Welt davon überzeugen, dass das attraktive und leistungsfähige Berliner Nahverkehrssystem wieder zu einem der Besten der Welt geworden ist.

Seit 2006 wurde die S-Bahn Berlin GmbH jedoch vom Deutsche Bahn-Konzern im Hinblick auf die geplante Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG auf Sparkurs gebracht und die Gewinnvorgaben wurden deutlich erhöht. Hatte die S-Bahn Berlin GmbH nach Angaben aus Aufsichtsratskreisen im Jahr 2006 noch 24 Mio. Euro Konzernumlage an die Deutsche Bahn AG abgeführt, so waren es 2007 bereits 34 Mio. Euro. Im Jahr 2008 stiegen die Gewinne weiter auf 56,3 Mio. Euro. Diese werden ebenfalls vollständig an die Deutsche Bahn AG fließen.

Zur Erreichung dieses beachtlichen Gewinnziels wurden in den letzten Jahren durch die S-Bahn Berlin GmbH unter anderem Züge verschrottet, die erst Anfang der 90er Jahre angeschafft worden waren, Zugabfertiger von den Bahnhöfen abgezogen und Werkstattkapazitäten um fast die Hälfte reduziert. Zudem

wurde der noch im Jahr 2006 auskömmliche, aber nach Einschätzung von Fachleuten durchaus „schlanke“ Personalbestand von 3 766 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern um fast ein Viertel auf aktuell 2 885 reduziert.

Die Effekte dieses neuen Kurses der S-Bahn Berlin GmbH zeigen sich besonders bei Wintereinbrüchen wie im Januar 2009 überdeutlich: Da die Wartung von Weichen, Fahrsperrern und Türschließenrichtungen vernachlässigt wird und Ersatzzüge bei Störungen nicht mehr zur Verfügung stehen, kam es vielfach zu systematischen Zugausfällen sowie zu schlecht gewarteten und in der Geschwindigkeit gedrosselten Zügen.

Erschwerend hinzu kommt, dass die S-Bahn Berlin GmbH absichtlich den vom Bund zugesagten Ersatz der mechanischen Fahrsperrern durch wartungsgünstigere elektronische Systeme verzögert, da sie die fahrzeugseitige Ausrüstung aus Eigenmitteln aufbringen muss. Die veralteten mechanischen Fahrsperrern aus den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts, arbeiten jedoch nicht mehr zuverlässig, so dass es bereits zu Signalüberfahrten und Auffahrunfällen kam. Zudem frieren sie bei sehr niedrigen Temperaturen ein und werden dadurch funktionsuntüchtig. Das Eisenbahn-Bundesamt hat wegen des Zustandes der Fahrsperrern entsprechende Geschwindigkeitsreduzierungen veranlasst.

Immer häufiger sehen sich die Fahrgäste der Berliner S-Bahn daher in den letzten zwei Jahren mit massiven Verkehrseinschränkungen konfrontiert: Verspätungen, Taktausdünnungen, verkürzte, überfüllte und schlecht gereinigte Zügen sowie Zugausfälle sind nicht mehr die Ausnahme, sondern kommen regelmäßig vor. Zudem führen der Abzug von Personal und der Verzicht auf Videoüberwachung in den Fahrzeugen zur deutlichen Zunahme von Vandalismus.

Der Erfolg der Berliner S-Bahn, den sie aufgrund der in den letzten Jahren erfolgten Grundsanierungen mit stetig steigenden Fahrgastzahlen aufweisen konnte, wird damit massiv aufs Spiel gesetzt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

- I. Im Zuge der Bahnreform hat der Gesetzgeber die Grundsätze der Aufgabenteilung zwischen dem Bund und der Bahn neu geregelt. Laut Artikel 87e Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) sind die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form, d. h. nach kaufmännischen Gesichtspunkten, zu führen. Seit 1994 sind die Deutsche Bahn AG (DB AG) und nachfolgend die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur, mit allen daraus resultierenden Rechten und Pflichten. Das heißt, sie sind verantwortlich für die Planungen der Vorhaben, die Schaffung des erforderlichen Baurechts, die Baudurchführung und für die Abrechnung der Vorhaben, aber auch für die Organisation der Investitionsprozesse.

Nach Artikel 87e Absatz 4 GG gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird (Infrastrukturauftrag des Bundes). Dieser Auftrag wird im Bundesschienenwegeausbaugesetz konkretisiert. Danach finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Bau, Ausbau und Ersatz) im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

- II. Im Land Berlin wurden allein in den Jahren seit der Bahnreform 1994 bis Ende 2008 insgesamt rund 4,8 Mrd. Euro an Bundesmitteln für Schienenweginvestitionen eingesetzt. Dies stellt sowohl absolut gesehen aber auch insbesondere in Bezug auf die Streckenlänge den Spitzenwert in Ostdeutschland dar. Die ebenfalls erhebliche Bundesförderung von Maßnahmen in Brandenburg im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr des Großraums Berlin bleibt hierbei noch völlig unbetrachtet. Mithin verfügt Berlin aufgrund der umfassenden Investitionstätigkeit des Bundes heute über die beste Schieneninfrastruktur, die es je hatte.

Die Finanzierung der Grunderneuerung (GE) der S-Bahn Berlin erfolgte bis Ende 2008 im Rahmen einer auf Grundlage des Bundesschienenwegausbaugesetzes mit den EIU abgeschlossenen Sammelfinanzierungsvereinbarung (SV 14). Die GE ist Teil der Beseitigung der teilungsbedingten „Investiven Altlast“ nach § 22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) mit dem Ziel einer Angleichung des Ausbaustandards der Schieneninfrastruktur in den neuen Ländern an den vergleichbaren Ausbaustandard in den alten Ländern. Mit der Feststellung, dass Bundesmittel im Volumen von $\geq 16,617$ Mrd. Euro eingesetzt worden sind, wird nach vertraglicher Übereinkunft vom Bund, den neuen Ländern einschließlich Berlins und der DB AG die investive Altlast zum Jahresende 2009 vollständig beseitigt sein.

Für die GE gilt jedoch als Besonderheit, dass die SV 14 mit Inkrafttreten der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zum 1. Januar 2009 in der LuFV aufgegangen ist. Für diejenigen Restmaßnahmen der GE, die in den 20 Jahren seit der Wiedervereinigung aufgrund der Verkehrsbedürfnisse und im Rahmen des o. g. Finanzierungsplafonds bisher nicht umgesetzt wurden, stehen damit auch künftig Bundesmittel im Rahmen der LuFV zur Verfügung. Die EIU haben sich für die Laufzeit der LuFV verpflichtet, die Maßnahmen der GE nach den bisherigen Grundsätzen weiterzuführen. Der Fortgang der GE ist u. a. abhängig von der künftigen Priorisierung von Restmaßnahmen durch die EIU und durch das Land Berlin im Rahmen der LuFV sowie den Ergebnissen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen/Bedarfsermittlungen.

- III. Die Eisenbahnen (hier die S-Bahn Berlin GmbH) sind gemäß § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebs sicheren Zustand zu halten. Diese Betreiberverantwortung ist unteilbar.
- IV. Die Wartung von Infrastruktur und Fahrzeugpark, das Betriebsprogramm, die Fahrzeugdisposition und die Betriebsabläufe zählen zum operativen Geschäft der DB AG bzw. hier der S-Bahn Berlin GmbH und fallen daher in deren ureigenste unternehmerische Zuständigkeit. Diesbezügliche Fragen können deshalb vor dem Hintergrund der Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996 (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149) von der Bundesregierung nicht beantwortet werden.

1. Mit welchem finanziellen Betrag hat die Bundesregierung die Grunderneuerung des Berliner S-Bahn-Netzes nach der deutschen Wiedervereinigung bisher unterstützt?

Im Zeitraum 1994 bis 2008 sind für die Grunderneuerung Mittel im Volumen von nahezu 2,2 Mrd. Euro mit einem Bundesanteil von über 1,6 Mrd. Euro für zuwendungsfähige Bau- und Planungskosten eingesetzt worden.

2. Mit welchem Finanzbedarf rechnet die Bundesregierung für den Abschluss der Grunderneuerung des Berliner S-Bahn-Netzes?

Belastbare Angaben zum Restbedarf liegen der Bundesregierung nicht vor.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, Nummer II, wird verwiesen.

3. Welche größeren Projekte stehen in Zusammenhang mit der Grunderneuerung des Berliner S-Bahn-Netzes noch aus, und wann soll die Grunderneuerung abgeschlossen sein?

Folgende größere Maßnahmen der GE der S-Bahn Berlin sollen u. a. noch realisiert werden:

- Umbau Bahnhof Ostkreuz (GE-Anteil der S-Bahn),
- Zweites Gleis Wannsee–Potsdam,
- Verlängerung Spandau–Falkensee,
- Verlängerung Blankenfelde–Rangsdorf (nachweislich des entsprechenden verkehrlichen Bedarfs).

Darüber hinaus steht noch die GE einzelner Streckenäste aus, z. B. des überwiegenden Teils des Linienastes „S 2 Süd“, der zusammen mit dem Bedarfsplanvorhaben Knoten Berlin, Südkreuz–Blankenfelde (Dresdner Bahn) verwirklicht werden soll.

Hinsichtlich der Frage nach dem Abschluss der Maßnahmen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, Nummer II, verwiesen.

4. Inwieweit steht die Bundesregierung zu ihrer Zusage, dass der Bund neben der Grunderneuerung auch die Wiederherstellung der S-Bahn bis Falkensee sowie den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Wannsee–Potsdam und im Bereich Lankwitz finanzieren wird?

Warum sind diese Ausbauten bisher nicht erfolgt, und bis wann sollen sie fertig gestellt sein?

Grundsätzlich wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, Nummer II, verwiesen.

S-Bahn nach Falkensee

Um die Frage abschließend zu beantworten, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang ein Infrastrukturausbau westlich von Spandau auf Grund der langfristigen Verkehrsentwicklung notwendig wird, sind das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Länder Berlin und Brandenburg überein gekommen, auf Grundlage eines abgestimmten Konzepts zur Entwicklung des ÖPNV im Großraum Berlin gemeinsame Untersuchungen durchzuführen. Der Gutachterbericht wurde im Frühjahr 2008 vorgestellt. Zwar ergab sich wegen einer Kostensenkung bei den Verkehrsunternehmen ein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis von ca. 1,3, was grundsätzlich eine Finanzierung der Investition durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) rechtfertigen würde, die verkehrlichen Wirkungen sind allerdings negativ, denn der Bau der S-Bahn würde wegen längerer Fahrzeiten der S-Bahn gegenüber einer Bedienung mit Regionalzügen zu einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung im ÖPNV und zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen. Die Ergebnisse stehen dem Ziel des GVFG, der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, entgegen und lassen – ungeachtet des rechnerischen Ergebnisses – eine Finanzierung des Wiederaufbaus der S-Bahn mit Bundesmitteln nicht zu. Eine Folgeuntersuchung hinsichtlich einer Verlängerung auf Berliner Gebiet bis Hackbuschstraße erbrachte grundsätzlich ein positives Ergebnis, was eine Bundesmittelfinanzierung nach dem GVFG erlauben würde. Das Weitere hängt jedoch von einer Abstimmung zwischen dem Land Berlin und den EIU ab sowie einer entsprechenden GVFG-Priorisierung der Maßnahme seitens des Landes Berlin.

Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Wannsee–Potsdam und Bereich Lankwitz (= Zweites Gleis im Bereich Teltowkanalbrücke, ca. 1,3 km)

Nach Mitteilung der S-Bahn Berlin GmbH wurden die Maßnahmen in eine Prioritätenliste verbliebener GE-Maßnahmen eingebracht und befinden sich zur Zeit in Abstimmung mit den EIU und den Aufgabenträgern der S-Bahn Berlin GmbH sowie dem VBB. Weitere Informationen liegen der Bundesregierung hierzu nicht vor.

5. Inwieweit steht die Bundesregierung zu ihrer Zusage, wonach der Bund nicht nur die Grunderneuerung des S-Bahn-Netzes in der Größe des Jahres 1961, sondern auch den Ersatz der Sicherungstechnik und der Bahnstromanlagen nach dem Stand der modernen Technik, sowie Aufzüge zum barrierefreien Erreichen der Bahnsteige finanziert, und bis wann sollen diese Maßnahmen abgeschlossen sein?

Bund und EIU haben sich im Zuge des Abschluss der LuFV darauf geeinigt, dass die GE unter den bisherigen Randbedingungen während der Laufzeit der LuFV fortgeführt wird. Die Definition der GE ist abschließend geregelt. Sie bezeichnet die betriebsfähige Wiederherstellung des am 12. August 1961 bestehenden Zustandes des Berliner S-Bahn-Netzes gemäß dem Stand der Technik sowie die Erneuerung der von der Deutschen Reichsbahn bis zum 3. Oktober 1990 geschaffenen Anlagen. Sie umfasst

- die Schließung der Lücken zwischen Berlin und dem Umland bzw. zwischen den früheren West- und Ostteilen Berlins,
- die Wiederherstellung und Sanierung der im früheren Westteil Berlins stillgelegten Netzteile,
- die Sanierung der zum Zeitpunkt der deutschen Einheit im damaligen Ostberlin und im Berliner Umland vorhandenen Netzteile,
- die Fortführung der bis zum 2. Oktober 1990 begonnenen Erweiterungsmaßnahmen in den vorgenannten Netzteilen.

Die Ausrüstung des Netzes gemäß dem Stand der Technik bedeutet insbesondere die Ausstattung mit moderner Sicherheits- und Telekommunikationstechnik, die Modernisierung der Stromversorgung im Hinblick auf den Einsatz neuer, leistungsfähiger Fahrzeuge und die behindertengerechte Ausstattung der Stationen.

Die tatsächliche Finanzierung von Maßnahmen erfolgte dabei jedoch stets anhand eines nachgewiesenen Bedarfs und dem Nachweis der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung.

Hinsichtlich der Frage nach der Finanzierung und dem Abschluss der Maßnahmen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, Nummer II, verwiesen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die veralteten mechanischen Fahrsperrren bei der S-Bahn Berlin GmbH immer noch nicht ersetzt wurden, obwohl diese ansonsten deutschlandweit seit den 1960er Jahren durch (u. a. wetterunabhängige) elektromagnetische Systeme abgelöst wurden?

Nach § 15 Absatz 2 der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssen Strecken, auf denen mehr als 100 km/h zugelassen sind, mit einem Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet sein. Im Bereich der Berliner S-Bahn wird maximal 100 km/h gefahren. Das vorhandene System erfüllt bei Einhaltung der vorgeschriebenen Instandhaltungsmaßnahmen die grundlegenden Sicherheitsanforderungen. Maßnahmen zur Ablösung dieses Systems durch ein modernes, dem europäischen Standard entsprechendes Zugbeeinflussungssystem sind eingeleitet.

Die Ablösung ist auch aus Bundessicht wünschenswert. Hierzu hatten die DB Netz AG und die S-Bahn Berlin GmbH eine gemeinsame Migrationsstrategie entwickelt, die im Jahr 2005 auch vom Bund akzeptiert worden war. Nach Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) ist diese Migrationsstrategie, insbesondere der Zeitplan, inzwischen aus nicht vom EBA zu vertretenden Gründen verändert worden. Für eine Finanzierung erforderlicher Investitionen in die Infrastruktur stehen seit dem 1. Januar 2009 die Mittel der LuFV zur Verfügung.

7. Mit welchem Betrag und in welchen Tranchen hat die Bundesregierung den Erwerb von Fahrzeugen für die Berliner S-Bahn nach der deutschen Wiedervereinigung unterstützt?

Als Ersatz für den stark veralteten Fahrzeugpark der S-Bahn Berlin GmbH wurden 100 neue S-Bahn-Doppeltriebwagen (sog. Viertelzüge) der Baureihe 481 mit Bundesmitteln i. H. v. 470 Mio. DM = 240,3 Mio. Euro (1995: 243 Mio. DM; 1997: 227 Mio. DM) beschafft. Die Auslieferung der Fahrzeuge begann im Jahr 1996 und wurde im Jahr 1997 abgeschlossen. (Zusatzinformation: Ausgemustert wurden/werden dagegen Fahrzeuge der 1990 bis 1992 beschafften Baureihe 485/885)

8. Ist die Verschrottung, der mit Bundesmitteln in den 1990er Jahren finanzierten S-Bahn-Fahrzeuge, durch die S-Bahn Berlin GmbH mit Wissen und Einverständnis der Bundesregierung erfolgt?

Falls ja, mit welcher Begründung?

Falls nein, wie beurteilt die Bundesregierung diese Vorgehensweise der S-Bahn Berlin GmbH?

Die Annahme, dass mit Bundesmitteln finanzierte S-Bahn-Fahrzeuge verschrottet wurden, ist unzutreffend. Die im Zuge der Erneuerung des Fahrzeugparks geförderten S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 481 wurden und werden nicht verschrottet. Die angesprochene Verschrottung betrifft Fahrzeuge der Baureihe 485. Diese Fahrzeuge wurden in der ehemaligen DDR entwickelt und entsprachen laut Mitteilung der S-Bahn Berlin GmbH nach der Wiedervereinigung weder im wagenbaulichen noch im elektrischen Teil dem Stand der Technik. Auch der Fahrkomfort genügte nicht den Ansprüchen der Fahrgäste.

9. Trifft es zu, dass für die Grunderneuerung der Infrastruktur der Berliner S-Bahn, z. B. hinsichtlich Streckenkapazität und Werkstattdimensionierung, ein S-Bahn-Konzept erarbeitet wurde, das von einer Zuganzahl von 730 Viertelzügen ausgeht?

Ein derartiges Gesamt-Betriebs- und Werkstättenkonzept ist der Bundesregierung nicht bekannt. Maßgebend für die Streckenkapazität und damit die Infrastrukturfinanzierung durch den Bund war allein die jeweilige Streckenbelastung. Die Werkstattdimensionierung ist Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU); insofern wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, Nummer IV, verwiesen.

10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die S-Bahn Berlin GmbH aktuell den Bestand an Fahrzeugen auf rund 630 Viertelzüge gesenkt hat, unter anderem durch das Verschrotten von Zügen der Baureihe 485/885, die erst in den 1990er Jahren gebaut und vom Bund finanziert worden waren, obwohl beim verbleibenden Fahrzeugbestand Probleme unter anderem an Bremsanlagen, an den Radsätzen und durch Fußbodenrisse auftraten?

11. Welche Maßnahmen hat bzw. wird die Bundesregierung ergreifen, um die Praxis der Verschrottung bzw. Abbestellung der S-Bahn Berlin GmbH vom Bund finanzierter gebrauchsfähiger Fahrzeuge ohne Hauptuntersuchung zu unterbinden, zumal diese bei einer (vom Gesetzgeber gewünschten) Ausschreibung der Verkehrsleistungen von Wettbewerbern dringend gebraucht würden?
12. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Fahrzeugverschrottungen bzw. Abstellungen ohne Hauptuntersuchung der S-Bahn Berlin GmbH vor dem Hintergrund folgender geplanter und vom Bund mitfinanzierter Neubaustrecken: Anschluss Flughafen Berlin Brandenburg International (im Bau), Spandau–Falkensee (bis Hackbuschstraße in Bauvorbereitung), S21 Nordring–Hauptbahnhof–Potsdamer Platz–Cheruskerkurve (Nordabschnitt in Bauvorbereitung), sowie der vom Land Brandenburg geplanten Strecken Hennigsdorf–Velten und Blankenfelde–Rangsdorf?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

Die S-Bahn Berlin GmbH muss entscheiden, wie viele und welche Fahrzeuge sie benötigt – auch unter Berücksichtigung zukünftiger Leistungsanforderungen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass neu ausgeschriebene Verkehrsleistungen nicht an die S-Bahn Berlin GmbH gehen.

13. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass die S-Bahn Berlin GmbH seit einiger Zeit die Zugbildungsanlage Hundekehle, die vom Bund mit rund 50 Mio. Euro finanziert worden ist, nicht mehr nutzt, um das notwendige Stellwerkspersonal einsparen zu können?

Nach Mitteilung der S-Bahn Berlin GmbH trifft die Aussage, dass die Zugbildungsanlage nicht mehr genutzt wird, nicht zu. Im Regelfahrplan wird die Zugbildungsanlage Hundekehle jeweils Montag bis Donnerstag in der Zeit von 18.30 Uhr bis zum Folgetag 5.30 Uhr, sonntags ab 22.00 Uhr für die Zugbildung und Abstellung von Fahrzeugen genutzt. Am Bahnhof Grunewald werden die Züge der Linie S 7 geschwächt bzw. verstärkt. Davon werden täglich jeweils sieben Halbzüge in Hundekehle abgestellt und im Früheinlauf mit weiteren drei Halbzügen wieder zu Vollzügen vereinigt. In Nächten mit durchgehendem Nachtverkehr wird die Anlage nicht genutzt. Sie wird bei Baumaßnahmen oder zur Abstellung von Bau- oder Sonderfahrzeugen zeitweilig genutzt. Die Dauer der Stellwerksbesetzung richtet sich nach den Anforderungen.

14. Erwägt die Bundesregierung Fördermittel für nicht mehr genutzte oder infolge höherer Zugzahlen überdimensionierte Bahnanlagen von der S-Bahn Berlin GmbH zurückzufordern?

Falls ja, welche?

Falls nicht, warum nicht?

Vom Bund finanzierte Anlagen sind gemäß Finanzierungsvertrag für einen bestimmten Zeitraum betriebsbereit vorzuhalten (i. d. R. Abschreibungsdauer). Wird dies nicht eingehalten, erfolgt eine anteilige Rückforderung durch das EBA.

15. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die S-Bahn Berlin GmbH auf vielen Bahnhöfen (auf denen unter anderem mit Bundesförderung – Zugabfertigergebäude erstellt worden sind) Zugabfertiger abgezogen hat, obwohl ein stattdessen vorgesehenes Abfertungsverfahren vom Eisenbahn-Bundesamt immer noch nicht die Zulassung erhalten hat?

Die Züge der Berliner S-Bahn werden in Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen entweder von einem besonderen Betriebsbeamten (Zugabfertiger) abgefertigt oder durch den Triebfahrzeugführer selbst. Ausgehend von der Zugabfertigung durch besondere Zugabfertiger hat die S-Bahn Berlin GmbH seit dem Jahre 2003 schrittweise auf die Abfertigung durch den Triebfahrzeugführer umgestellt. Derzeit wird das Verfahren auf ca. 50 Prozent aller Bahnhöfe und Haltepunkte durchgehend oder zu bestimmten Tageszeiten angewendet. Diese Maßnahme war eine unternehmerische Entscheidung der S-Bahn Berlin GmbH. Unabhängig davon entwickelt die S-Bahn Berlin GmbH ein weiteres Abfertungsverfahren mit Monitor im Führerraum. Der gegenwärtige Entwicklungsstand erlaubt jedoch noch keine aufsichtsbehördliche Zulassung dieses Verfahrens.

16. Hat die S-Bahn Berlin GmbH sich selbst zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit der Züge verpflichtet, oder wurde dies vom Eisenbahn-Bundesamt verfügt?

Falls das Eisenbahn-Bundesamt entsprechende Auflagen verfügt hat, welche waren das konkret?

Das EBA hat die S-Bahn Berlin GmbH mit Bescheid vom 10. April 2008 angewiesen, die Geschwindigkeit aller auf dem Streckennetz der S-Bahn Berlin verkehrenden Fahrzeuge auf 80 km/h zu begrenzen.

17. Welche Maßnahmen müssen zur Wiedenzulassung der Berliner S-Bahn-Züge für ihre reguläre Höchstgeschwindigkeit getroffen werden, wie ist der Stand der Umsetzung, und wann ist mit dem Abschluss zu rechnen?

Die schaltungstechnischen Probleme bei der fahrzeugseitigen Fahrsperrung müssen beseitigt werden. Die diesbezügliche Problemlösung und der Zeitbedarf liegen in der Verantwortung der S-Bahn Berlin GmbH. Zusätzlich muss die Bremsanlage der Triebzüge Baureihe 481/482 mit einem überarbeiteten Gleiterschutzsystem versehen werden. Problemlösung und Zeitbedarf liegen auch hierbei in der Verantwortung der S-Bahn Berlin GmbH.

18. Welche Rückschlüsse zieht die Bundesregierung aus den zahlreichen Betriebsstörungen und den aktuellen Zugentgleisungen bei der S-Bahn Berlin GmbH?

Soweit das EBA im Rahmen der Eisenbahnaufsicht Erkenntnisse erhält, dass die Betriebssicherheit nicht im erforderlichen Umfang gewährleistet ist, schreitet das EBA aufsichtsbehördlich ein. Zu den aktuellen Entgleisungen kann noch keine Aussage getroffen werden, da die Unfalluntersuchung noch nicht abgeschlossen ist.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Praxis der S-Bahn Berlin GmbH, die Prüfintervalle der Hauptuntersuchungen für die Fahrzeuge trotz der zahlreichen technischen Störungen zu verlängern?

Das Instandhaltungskonzept inklusive der Instandhaltungsintervalle fällt in die Verantwortung des EVU. Dem EBA ist bezüglich der Instandhaltungsintervalle der Hauptuntersuchung keine Verletzung der einschlägigen Vorschriften bekannt.

20. Folgt die Bundesregierung der Ansicht, dass die erheblichen Einsparungen der S-Bahn Berlin GmbH an der Wartung und Instandhaltung der Züge dazu führen, dass die Züge auf Verschleiß gefahren werden und Sicherheitsprobleme nicht auszuschließen sind?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 19 und die Vorbemerkung der Bundesregierung, Nummer IV, verwiesen.

21. Folgt die Bundesregierung der Auffassung, dass die Kritik an der zunehmend schlechteren Fahrgastinformation der S-Bahn Berlin GmbH, wie unter anderem durch den Ersatz funktionierender Fahrtzielanzeiger durch Blechschilder, fehlende Ankunfts-/Abfahrtstafeln des Fern- und Regionalverkehrs und Ausfällen der Informationsanlagen berechtigt ist, und dass die S-Bahn Berlin GmbH mit dieser Unternehmenspolitik das Image des öffentlichen Verkehrs stark beschädigt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die S-Bahn Berlin GmbH ein hohes Eigeninteresse an einer positiven Außendarstellung auf Basis attraktiver Verkehrsangebote hat.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, Nummer IV, verwiesen.

22. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass auf der wichtigen Regionalverkehrsstrecke Stadtbahn – Wannsee (auf der neben Fern- und Güterverkehr allein sechs Regionalzüge pro Stunde verkehren), seit drei Jahren an der Eisenbahnbrücke Hüttenweg eine Langsamfahrstelle die Verkehrsqualität und Energieeffizienz erheblich mindert, weil die zuständige DB Netz AG bis heute nicht tätig geworden ist?

Bei der beschriebenen Langsamfahrstelle handelt es sich um einen Mangel an der Eisenbahnüberführung Hüttenweg im Bereich km 5,93 bis 6,05 der Strecke 6118 (Berlin Charlottenburg–Wiesenburg–Blankenheim). Die Betriebssicherheit der genannten Eisenbahnbrücke ist durch die eingerichtete Langsamfahrstelle gewährleistet.

Es obliegt der DB Netz AG, in eigener Verantwortung diesen Mangel an einer Bestandsstrecke im Rahmen der LuFV zu beseitigen.

23. Wie schätzt die Bundesregierung den Abbau von Kapazitäten und Leistungsfähigkeit bei der S-Bahn Berlin GmbH insbesondere im Hinblick auf Energieeinsparung, nachhaltige Lebensqualität, soziale Gerechtigkeit und Klimarelevanz ein?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

24. Hält es die Bundesregierung für angemessen, dass die Qualität des Berliner S-Bahn-Systems durch die S-Bahn Berlin GmbH selbst bzw. ein von ihr beauftragtes Büro vorgenommen wird?

Die Qualität kann nur vom Betreiber beeinflusst werden; ggf. auf Grundlage von einzuhaltenden Qualitätsparametern aus Bestellungen der Länder.

25. Befürwortet die Bundesregierung die Unternehmenspraxis der bundes-eigenen Deutschen Bahn AG dahingehend, dass die S-Bahn Berlin GmbH als Tochterunternehmen trotz erheblicher Wartungsrückstände an der In-frastruktur und am Fahrzeugpark die gesamten Gewinne an die Deutsche Bahn AG abführen muss?

Wenn nicht, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Im Rahmen von Gewinnabführungsverträgen werden üblicherweise Gewinne von Tochterunternehmen mittelbar oder unmittelbar an die Muttergesellschaft abgeführt, ebenso aber auch Verluste von der Muttergesellschaft übernommen. Dies gilt auch für die DB AG. Im Übrigen gehören die Wartung von Infrastruk-tur und Fahrzeugpark zum operativen Geschäft und fallen in die unternehmeri-sche Zuständigkeit der DB AG bzw. hier der S-Bahn Berlin GmbH. Insofern wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung, Nummer IV, verwiesen.

