

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Infrastruktur für zuverlässige S-Bahnen in Deutschland**

Die Infrastrukturen für die meisten S-Bahnen in Deutschland wurden in den 60er- und 70er-Jahren geschaffen (Rhein-Ruhr im Jahr 1967, München im Jahr 1972, Stuttgart im Jahr 1978, Rhein-Main im Jahr 1978).

Das Alter der Weichen, Signaltechnik und Oberleitungen entscheidet neben der Regelmäßigkeit der fachkundigen Inaugenscheinnahme und der Begutachtung sowie der Instandsetzung über die Zuverlässigkeit der Infrastruktur und die Anzahl der Störungen. Aus einigen deutschen S-Bahn-Netzen (unter dem Begriff „S-Bahn-Netze“ werden hier die Streckennetze der S-Bahnen verstanden, die teilweise ausschließlich nur von S-Bahnen und teilweise im Mischverkehr betrieben werden) sind in letzter Zeit vermehrt Klagen über Störungen durch Infrastrukturausfälle zu hören, so aus Stuttgart (siehe Stuttgarter Zeitung vom 19. Februar 2015; siehe auch [www.s-bahn-chaos.de](http://www.s-bahn-chaos.de)). S-Bahnen sind dann häufiger unpünktlich oder fallen ganz aus (Stuttgarter Nachrichten, 23. Januar 2015).

Für die S-Bahn-Region Stuttgart wurde kürzlich zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Vorschlag in die Diskussion eingebracht, S-Bahnzüge mit der ETCS-Zugsicherungsstechnik (ETCS – European-Train-Control-System) auszurüsten. Damit soll die Kapazität der Schienenstrecken durch eine dichtere Zugfolge erhöht werden, so eine Studie des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart. Die Verspätungszeiten könnten um bis zu 73 Prozent verringert werden. Die Verantwortung für die künftige Signalisierung der Stammstrecke liege bei der Deutschen Bahn AG (DB AG), so die Regionaldirektorin des Verbands Region Stuttgart, der als Aufgabenträger für die S-Bahn auftritt (Stuttgarter Zeitung vom 10. Februar 2015 und SÜDWEST PRESSE vom 11. Februar 2015).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Inspektionsintervalle sind nach Kenntnis der Bundesregierung gesetzlich oder in Form interner Richtlinien der DB AG jeweils für die Gleise, Weichen, den Oberbau, die Signaltechnik und die Oberleitungen in deutschen S-Bahn-Netzen vorgegeben?
2. Welche konkreten Handlungen bzw. Überprüfungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Inspektion der Gleise, Weichen, des Oberbaus, der Signaltechnik und der Oberleitungen der deutschen S-Bahn-Netze nach Gesetz bzw. interner Richtlinie der DB AG jeweils auszuführen?

3. Wann wurden Gleise, Weichen, Oberbau, Signaltechnik und Oberleitungen nach Kenntnis der Bundesregierung in deutschen S-Bahn-Netzen jeweils letztmalig begutachtet (bitte tabellarische Darstellung nach Streckenabschnitten auf den einzelnen Netzen)?
4. In welchen Zustandskategorien befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die einzelnen Tunnel und Brücken in den deutschen S-Bahn-Netzen jeweils in den Jahren seit 2004 bis 2014, und in welchen Zustandskategorien befinden sich diese aktuell (bitte tabellarisch darstellen)?
5. Wie viel beim Infrastrukturbetreiber angestelltes Personal stand nach Kenntnis der Bundesregierung in den einzelnen S-Bahn-Netzen für die Wartung und die Reparatur der Infrastruktur jeweils in den Jahren seit 1994 bis heute zur Verfügung (bitte tabellarische Darstellung)?
6. Wie hat sich die Anzahl der jährlichen Signalstörungen nach Kenntnis der Bundesregierung in den jeweiligen Netzen der S-Bahnen in den Jahren seit 1994 bis heute entwickelt (bitte tabellarische Darstellung)?
7. Wie hat sich die Anzahl der jährlichen Weichenstörungen nach Kenntnis der Bundesregierung in den jeweiligen Netzen der S-Bahnen seit 1994 bis heute entwickelt (bitte tabellarische Darstellung)?
8. Wie hat sich die Anzahl der jährlichen Oberleitungsstörungen nach Kenntnis der Bundesregierung in den jeweiligen Netzen der S-Bahnen seit 1994 bis heute entwickelt (bitte tabellarische Darstellung)?
9. Welche Beträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren seit 1994 bis heute in die einzelnen S-Bahn-Netze für deren Erhalt investiert (bitte tabellarische Darstellung)?  
Und wie viele waren es nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den jeweiligen Netzen in den Jahren 2009 bis 2014 (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – LuFV I)?
10. Auf welche Beträge haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Bundesländer und die DB Netz AG für die einzelnen S-Bahn-Netze in den Jahren 2015 bis 2019 (LuFV II) geeinigt?
11. Wie viele Streckenkilometer umfassten die deutschen S-Bahn-Netze nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den Jahren seit 1994 bis heute (bitte aufgeschlüsselt nach reinen S-Bahnstrecken und Mischverkehrsstrecken darstellen)?
12. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten nach Kenntnis der Bundesregierung in den einzelnen S-Bahn-Netzen in den einzelnen Jahren von 1994 bis 2014 entwickelt (bitte tabellarisch und getrennt nach Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Betriebszeit insgesamt darstellen)?
13. In welchen S-Bahn-Systemen Europas bzw. weltweit ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 im Einsatz, und welche Erfahrungen wurden damit im Hinblick auf die Kapazität des Netzes sowie die Pünktlichkeit der Züge gemacht?
14. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Ausrüstung der S-Bahn-Systeme mit ETCS Level 2, und in welchen Regionen kommt eine entsprechende Ausrüstung nach ihrer Auffassung infrage?
15. Inwieweit hält die Bundesregierung die Voraussetzungen für eine ETCS-Genehmigung für S-Bahnen in Deutschland für gegeben?

16. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage in einer Präsentation der DB AG für die S-Bahn München, in der für die Stuttgarter S-Bahn ebenfalls ein Bedarf für das ETCS-System genannt wird, um „Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu erhöhen“ (Stuttgarter Zeitung vom 10. Februar 2015)?
17. In welchen S-Bahn-Netzten existieren nach Kenntnis der Bundesregierung Pönalregelungen (jenseits der Pönalregelung der DB Netz AG „Anreizsystem Trasse“), die festlegen, welche Strafzahlungen durch die DB Netz AG bei infrastrukturseitig verursachten Verspätungen bei den S-Bahnen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (zumeist DB Regio) bzw. die Aufgabenträger zu zahlen sind, und wenn ja, wie sind diese ausgestaltet (Kriterien für Pönale und die Höhe der Strafzahlung)?
18. Existieren nach Kenntnis der Bundesregierung Obergrenzen, die die in einem bestimmten Zeitraum maximal zu bezahlende Pönale nach oben begrenzt, und wenn ja, wie sind diese ausgestaltet (z. B. zugrunde liegender Zeitraum)?
19. In welcher Höhe waren nach Kenntnis der Bundesregierung solche Strafzahlungen jährlich in den Jahren seit 1994 bis heute in den jeweiligen S-Bahn-Netzten Deutschlands durch die DB Netz AG zu zahlen (bitte tabellarische Darstellung nach Jahr und S-Bahn-Netz)?
20. Hält die Bundesregierung die bestehenden Pönalregelungen für ausreichend und wirksam, um Verspätungsminuten bei den jeweiligen S-Bahnen zu minimieren?

Berlin, den 25. März 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

