

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/4483 –

Infrastruktur für zuverlässige S-Bahnen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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). 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-Zugsicherungstechnik (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).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Begriff „S-Bahn“ ist nicht eindeutig definiert, so dass auch keine eindeutige Zuordnung von Strecken zu S-Bahn-Netzen möglich ist und folglich keine

Quantifizierung vorgenommen werden kann. Zudem werden nicht in allen deutschen Ballungsräumen die S-Bahn-Systeme allein von der DB AG betrieben und teilweise werden Fahrzeuge eingesetzt, die nicht allen Erwartungen an klassische S-Bahnen in den Metropolen entsprechen.

S-Bahn-Systeme mit separater Infrastruktur sind vor allem durch hohe Leistungsfähigkeit geprägt, auf die alle Komponenten des Systems ausgelegt sind, und bei denen bereits kleine Störungen gravierende Auswirkungen auf das System nach sich ziehen.

Für das zuverlässige und pünktliche Funktionieren eines S-Bahn-Systems hat das Zusammenwirken verschiedenster Komponenten ausschlaggebende Bedeutung. Dabei spielt das Alter der Weichen, Signaltechnik und Oberleitungen eine geringere Rolle als deren Instandhaltung. Neben der Infrastruktur sind aber als weitere, meist gewichtigere Einflussfaktoren auch die eingesetzten Fahrzeuge, die Rückwirkungen aus der Betriebsführung wie etwa Übertragung von Verspätungen anderer Züge oder Einwirkungen von außen zu nennen.

Durch die Einführung des harmonisierten Zugbeeinflussungssystems European-Train-Control-System (ETCS) lässt sich allein keine Verbesserung der Pünktlichkeit erreichen. Auf stark belasteten S-Bahn-Stammstrecken, wo viele Linien sehr kurz aufeinander folgen, kann allerdings durch den Wechsel von einer bislang punktförmigen Zugbeeinflussung entlang der ortsfesten Signale – wie dem System PZB 90 – zu einer stetig wirkenden Zugbeeinflussung – wie dem System Linienzugbeeinflussung (LZB), das künftig durch das System ETCS in der Ausführungsvariante Level 2 ersetzt werden soll – die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Durch Verkürzung der Mindestzugfolgezeit (d. h. mindestens erforderlicher Zeitabstand zwischen zwei Zügen) können entweder zusätzliche Züge auf einer Strecke fahren oder bei gleichbleibenden Zugzahlen größere Reservezeiten geschaffen werden, die dann die Verspätungsanfälligkeit senken.

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?

§ 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet die Eisenbahnen unter anderem, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Diese Vorgabe wird weder gesetzlich noch durch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) weiter konkretisiert, sondern ist von Eisenbahninfrastrukturunternehmen in eigener Zuständigkeit und Verantwortung zu regeln.

Die DB Netz AG hat dazu konzerneigene Richtlinien eingeführt, welche die Belange des Oberbaus, bestehend aus Gleisen, Weichen und Bettung, der Signaltechnik und der Oberleitung im Detail berücksichtigt. Danach müssen sämtliche Strecken in regelmäßigen Abständen inspiziert werden, deren Häufigkeit nach verschiedenen Kriterien gestaffelt ist. Dabei wird in den allermeisten Fällen nicht zwischen S-Bahn-Infrastruktur und anderen Verkehrsarten differenziert.

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?

Das Inspektionssystem der DB Netz AG, das laufend weiterentwickelt wird, basiert auf dem sogenannten Störgröße/Reaktion-System (SR), bei welchem der Zustand der Anlagen in regelmäßigen Abständen beurteilt wird und – falls erfor-

derlich – notwendige Instandsetzungsmaßnahmen und die jeweilige Dringlichkeit festgelegt werden. Diese hängt unter anderem von der Zugehörigkeit zu Haupt- oder Nebengleisen, betrieblicher Belastung bzw. vom Beanspruchungsgrad, zulässiger Höchstgeschwindigkeit einer Strecke oder von Material und Beschaffenheit des Oberbaus ab. Die einzelne Instandsetzungsmaßnahme folgt aus dem festgestellten Mangel. Erfolgte und noch durchzuführende Inspektionen sowie Fristvorgaben werden für jede Infrastrukturanlage durch die Betreiberin dokumentiert.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben dazu vor, wann welche Streckenabschnitte hinsichtlich des Zustandes von Oberbau, Signaltechnik oder Oberleitungen begutachtet wurden.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine vollständigen Angaben dazu vor, welche Tunnel und Brücken im Einzelnen in welchen S-Bahn-Netzen liegen und ausschließlich oder im Mischverkehr von S-Bahn-Zügen befahren werden und kennt infolgedessen auch nicht die jeweilige Zuordnung zu den verschiedenen Zustandskategorien.

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)?

Die gewünschten Angaben betreffen den unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG. Hierzu liegen der Bundesregierung – insbesondere in dem gewünschten Detaillierungsgrad – keine Angaben vor. Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

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)?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

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)?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

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)?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Förderung von S-Bahnvorhaben ist nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) grundsätzlich ausgeschlossen. Lediglich für die Freie und Hansestadt Hamburg besteht eine Ausnahmeregelung dahingehend, dass 75 Prozent der Länderquote nach LuFV Anlage 8.7 für S-Bahnmaßnahmen der Freien und Hansestadt Hamburg verwendet werden dürfen. Diese Einzelfallregelung ist der Sondersituation des Stadtstaates Hamburg mit überwiegendem S-Bahnnetz geschuldet, der sonst seine Fördermittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht vollständig verausgaben könnte. Die Länderquote der LuFV I für den Zeitraum der Jahre von 2009 bis 2014 für Hamburg betrug rd. 19,2 Mio. Euro; für den Zeitraum der Jahre von 2015 bis 2019 der LuFV II ist für Hamburg eine Länderquote von 23,2 Mio. Euro vereinbart worden.

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)?

Insbesondere bei den Mischverkehrsstrecken zeigt sich, dass S-Bahn-Verkehre einen besonderen Sektor in der Angebotspalette der verschiedenen Verkehrsunternehmen darstellen und somit in deren unternehmerische Verantwortung fallen, zu denen der Bundesregierung keine Angaben vorliegen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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)?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben dazu vor, in welchen S-Bahn-Systemen in Europa und weltweit das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 im Einsatz ist und welche Erfahrungen damit gesammelt wurden.

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?

ETCS Level 2 kann nach Überzeugung der Bundesregierung überall im Eisenbahnsystem und damit auch in allen S-Bahn-Systemen eingesetzt werden. Da S-Bahn-Systeme jedoch stets regional begrenzt sind, ist nicht zwingend ein europäisch harmonisiertes Zugsicherungssystem zu fordern, sondern für jedes S-Bahn-System muss individuell unter Abwägung aller Belange eine unvoreingenommene Entscheidung getroffen werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

15. Inwieweit hält die Bundesregierung die Voraussetzungen für eine ETCS-Genehmigung für S-Bahnen in Deutschland für gegeben?

Die Voraussetzungen für eine ETCS-Genehmigung liegen bei entsprechender Ausrüstung des Fahrwegs und der Fahrzeuge grundsätzlich für alle Eisenbahnen in Deutschland und damit auch für alle S-Bahnen vor.

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)?

Unter Bezugnahme auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 5 teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ETCS Level 2 geeignet ist, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der genannten S-Bahn-Systeme zu erhöhen. Ob das auch die wirtschaftlich gebotene Lösung darstellt, vermag die Bundesregierung ohne eingehende Prüfung aller Gegebenheiten nicht zu beurteilen.

17. In welchen S-Bahn-Netzen 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-Netzen 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?

Die Fragen 17 bis 20 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

