

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kapazitätsabbau und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Berliner S-Bahn

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 1990er 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchem finanziellen Betrag hat die Bundesregierung die Grunderneuerung des Berliner S-Bahn-Netzes nach der deutschen Wiedervereinigung bisher unterstützt?
2. Mit welchem Finanzbedarf rechnet die Bundesregierung für den Abschluss der Grunderneuerung des Berliner S-Bahn-Netzes?
3. Welche größeren Projekte stehen in Zusammenhang mit der Grunderneuerung des Berliner S-Bahn-Netzes noch aus, und wann soll die Grunderneuerung abgeschlossen sein?
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?

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?
6. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die veralteten mechanischen Fahrsperrern 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?
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?

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?

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?
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 finanziert gebräuchsfähiger 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?
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?
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?
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 vorgesehene Abfertigungsverfahren vom Eisenbahn-Bundesamt immer noch nicht die Zulassung erhalten hat?
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?

17. Welche Maßnahmen müssen zur Wiederezulassung 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?
18. Welche Rückschlüsse zieht die Bundesregierung aus den zahlreichen Betriebsstörungen und den aktuellen Zugentgleisungen bei der S-Bahn-Berlin GmbH?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
25. Befürwortet die Bundesregierung die Unternehmenspraxis der bundeseigenen Deutschen Bahn AG dahingehend, dass die S-Bahn-Berlin GmbH als Tochterunternehmen trotz erheblicher Wartungsrückstände an der Infrastruktur und am Fahrzeugpark die gesamten Gewinne an die Deutsche Bahn AG abführen muss?

Wenn nicht, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Berlin, den 7. Mai 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion