

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Lisa Paus, Dr. Anton Hofreiter,
Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Sachstand zum Notbetrieb der Berliner S-Bahn

Die Eisenbahnen des Bundes werden seit 1994 als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Der Bund verfügt als Alleineigentümer der Deutschen Bahn AG (DB AG) über die entsprechenden Rechte bzw. Kontrollmöglichkeiten in der Hauptversammlung und im Aufsichtsrat der DB AG. Bei der S-Bahn Berlin GmbH nahm der Bund diese durch Aufsichtsräte in der S-Bahn Berlin wahr, seit 2005 durch Aufsichtsräte in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG und in der DB AG.

Im Land Berlin wurden seit der Bahnreform im Zeitraum von 1994 bis Ende 2008 insgesamt 4,8 Mrd. Euro an Bundesmitteln für Schienenwegeinvestitionen eingesetzt. Hinzu kommen erhebliche Mittelinvestitionen im Land Brandenburg, so dass Berlin aus Sicht der Bundesregierung über „die beste Schieneninfrastruktur“ verfügt, „die es je hatte“ (Bundestagsdrucksache 16/12945). Darüber hinaus beteiligte sich der Bund in den Jahren 1995 und 1997 an der Neubeschaffung von 100 S-Bahn-Doppeltriebwagen (sog. Viertelzüge) der Baureihe 481 mit Bundesmitteln in Höhe von 240,3 Mio. Euro.

Jahrzehntelang galt die Berliner S-Bahn als Sinnbild eines schnellen, zuverlässigen städtischen Verkehrsmittels. Doch seit zwei Jahren sind die Qualität und Pünktlichkeit des Berliner S-Bahnverkehrs messbar gesunken. Massive Mängel wie Zugausfälle, Verspätungen, zu kurze, schlecht gereinigte Züge und fehlende Informationen häuften sich in einem bundesweit nie dagewesenen Umfang. Zeitweise konnte im Jahr 2009 aufgrund von Sicherheitsmängeln nur noch ein Viertel der S-Bahn-Flotte eingesetzt werden. Nach Einschätzungen des Eisenbahn-Bundesamtes wird die S-Bahn Berlin GmbH auch in den kommenden zwei Jahren nicht in der Lage sein, zum Normalbetrieb zurückzukehren und damit ihre vertraglichen Verpflichtungen vollständig zu erfüllen. Erschwerend hinzu kommen Wartungsmängel bei der Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg, so dass u. a. defekte Weichen und Signalanlagen häufig zu Störungen und Unterbrechungen im S-Bahn-Betrieb führen.

Zur Aufklärung eines Teils der Ursachen für die massiven Betriebsstörungen bei der S-Bahn Berlin GmbH gab die Deutsche Bahn AG bei der Kanzlei Gleiss Lutz ein Gutachten in Auftrag, dessen zusammenfassender Ergebnisbericht am 24. März 2010 dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages präsentiert wurde. Dieser Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass insbesondere technische Mängel und unternehmensbezogene Mängel für die kritische Situation bei der S-Bahn Berlin verantwortlich sind. Eine direkte Verantwortung der Vorstände der DB AG sowie den der S-Bahn übergeordneten

Gesellschaften der DB AG wird darin nicht festgestellt, obwohl es zu Fehlern in der Betreuung der Tochtergesellschaft durch den Konzern DB AG gekommen sei.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verantwortung sieht die Bundesregierung für die kritische Situation der S-Bahn Berlin GmbH beim Bund als Eigentümer der DB AG, und wie will sie zukünftig ihrer Eigentümerversantwortung besser wahrnehmen?
2. Wie ist der Informationsstand der Bundesregierung im Rahmen des ständigen Austausches mit dem Vorstand der DB AG hinsichtlich der Entwicklungen und Aktivitäten bei der Berliner S-Bahn zur Beendigung des eingeschränkten Betriebs?
3. Gibt es definitive Aussagen des Konzernvorstandes der DB AG, wann der Betrieb wieder gemäß dem mit dem Land Berlin abgeschlossenen Verkehrsvertrag erbracht werden kann?
4. Welche Anstrengungen zur raschen Besserung der Berliner S-Bahn hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung bisher unternommen, und welche weiteren Maßnahmen sollen wann erfolgen?
5. Welche Erkenntnisse zu den mehrjährigen Betriebsstörungen und Zugausfällen liegen der Bundesregierung auf der Basis ihrer aktienrechtlich zulässigen Kontrollmöglichkeiten im Falle der Berliner S-Bahn vor, die über den Bericht der Kanzlei Gleiss Lutz hinausgehen?
6. Wie bewertet die Bundesregierung, die Aussagen im Ergebnisbericht der Kanzlei Gleiss Lutz, dass bis 2009 weder die Vorstände der DB AG noch die in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG von dem unzulänglichen System der Fristverlängerung bei der Instandhaltung gewusst haben?
7. Wie bewertet die Bundesregierung, dass weder die Vorstände der DB AG noch die in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG den mangelhaften Informationsaustausch zwischen DB AG und der Tochtergesellschaft S-Bahn Berlin GmbH festgestellt und moniert haben?
8. Hält die Bundesregierung den Bericht der Kanzlei Gleiss Lutz für ausreichend, um sich ein dezidiertes Bild von den Ursachen des Berliner S-Bahn-Chaos und den Verantwortlichkeiten innerhalb der DB AG zu machen?
9. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Aussage des Berichts nachvollziehbar, dass weder die Vorstände der DB AG Verantwortung für die mangelhafte Kontrolle und das unzureichende Qualitätsmanagement von Tochtergesellschaften wie z. B. der S-Bahn Berlin GmbH tragen sollen noch die in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass im Ausland bei vergleichbaren Fällen unabhängige Gutachter von der Regierung mit der Untersuchung beauftragt werden wie beispielsweise bei den Technikproblemen im Channel Tunnel oder beim Stromausfall im Schweizer Bahnnetz?
11. Welche weiteren Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um das Land Berlin bei seinen Bemühungen zu unterstützen, damit die DB AG schnellstmöglich den Verkehrsvertrag mit dem Land Berlin erfüllt?
12. Wäre es aus Sicht der Bundesregierung angesichts der desaströsen Zustände bei der S-Bahn Berlin GmbH hilfreich gewesen, wenn der Bund auch nach 2005 im Aufsichtsrat der S-Bahn vertreten gewesen wäre?

13. Wie beurteilten die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat der DB AG, die laut Angaben der Bundesregierung gut mit dem Qualify-Qualify-Plus Portfolio vertraut waren, die darin vorgesehene Spreizung der Wartungsintervalle sowie der Reduktion von Personal und Arbeitsstunden bei der Fahrzeug-Instandhaltung und Bereitstellung um bis zu 30 Prozent bei der S-Bahn Berlin GmbH?
14. Benötigten die Vorstände der DB AG, der DB Stadtverkehr GmbH oder der DB-Tochtergesellschaft S-Bahn Berlin GmbH für das von der Abteilung Konzernstrategie initiierte Qualify-Qualify-Plus Portfolio aus dem Jahr 2005 die Zustimmung des Aufsichtsrates, und falls ja, hat der Aufsichtsrat diesem zugestimmt?
Welche der Vorstände waren in Rahmen dieser Entscheidung wofür verantwortlich?
15. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen den Zuständen bei der Berliner S-Bahn GmbH und den konzerninternen Gewinnzielen der DB AG, nach denen im Jahr 2008 ca. 34 Mio. Euro, im Jahr 2009 ca. 87 Mio. Euro und im Jahr 2010 ca. 125 Mio. Euro Gewinne bei der S-Bahn Berlin erzielt und an die DB AG abgeführt werden sollten?
16. Hält die Bundesregierung als Eigentümer der DB AG die von der S-Bahn Berlin GmbH geforderten Konzernumlagen in Höhe von 30 bis 50 Prozent vom Gewinn für zulässig und marktgerecht?
17. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen diesen Spar- bzw. Gewinnzielen der DB AG bei der S-Bahn Berlin GmbH und der ursprünglich für das Jahr 2008 geplanten Bahnprivatisierung?
18. Seit wann sind der S-Bahn Berlin GmbH, den Vorständen in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG sowie der DB AG, die durch die Kanzlei Gleiss Lutz untersuchten technischen Probleme (konstruktive Mängel, unzureichender Festigkeitsnachweis) bekannt?
19. Was wurde wann durch welche Verantwortungsträger innerhalb der Konzernhierarchie der DB AG diesbezüglich unternommen?
20. Wurden die seit 2005 erhobenen Forderungen des Eisenbahn-Bundesamtes, bei der S-Bahn Berlin zusätzliche Ultraschalluntersuchungen durchzuführen, da es Bedenken gegen den Radsatzwellenwerkstoff gab, adäquat umgesetzt?
21. Wer war innerhalb der DB AG sowie in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG für die Umsetzung und Kontrolle von derartigen Auflagen des Eisenbahn-Bundesamtes zuständig, wenn diese an Tochterunternehmen der DB AG gerichtet waren?
22. Gab es innerhalb der DB AG sowie in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG oder der Berliner S-Bahn GmbH Pläne für einen sukzessiven Tausch der betroffenen Bauteile, und warum wurden ab 2005 keine Regressforderungen an den Hersteller gerichtet?
23. Welche Verantwortung trugen die Vorstände der DB AG, die Vorstände in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG sowie in der Berliner S-Bahn GmbH für die mangelhafte Aufarbeitung der Bremszylinder der Baureihe 481 bei der Berliner S-Bahn GmbH seit dem Jahr 2002, die dazu führten, dass das Eisenbahn-Bundesamt im September 2009 kurzfristig die Stilllegung aller betroffenen Züge verfügte?
24. Warum hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht bereits im Winter 2008/2009 eingegriffen, als es im Berliner S-Bahn-Verkehr zu zahlreichen technischen Problemen wie z. B. zu umfangreichen Türstörungen, massiven Fahrzeugausfällen und Weichenstörungen kam?

Warum hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht schon zu diesem Zeitpunkt die Spreizung der Wartungsintervalle durch die S-Bahn Berlin GmbH in Frage gestellt?

25. War das Eisenbahn-Bundesamt mit Blick auf den Börsengang dazu angehalten, den mehrjährigen Wartungsrückstau bei der S-Bahn Berlin GmbH nicht zu sanktionieren?
26. Seit wann sind den Vorständen der DB AG sowie den in der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG und dem Aufsichtsrat die konstruktiven Mängel bei den Fahrzeugen der Baureihe 481 bekannt, und was wurde diesbezüglich unternommen?
27. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass das Gutachten von DB Systemtechnik in Kirchmöser, das bereits im Jahr 2003 einen Ermüdungsrisso bei einer Radscheibe der Baureihe 481 diagnostizierte, dem Eisenbahn-Bundesamt nicht zugeleitet wurde?

Welche Kenntnis hatten die Vorstände in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG, der DB AG und der Aufsichtsrat von diesem Untersuchungsergebnis, und welche Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen?

28. Hat die S-Bahn Berlin GmbH vor dem 21. Dezember 2009 Selbstverpflichtungen hinsichtlich der Prüfintervalle und Laufkilometergrenzen der eingesetzten Fahrzeugreihen gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt abgegeben, und falls ja, welche waren dies?
29. Hat das Eisenbahn-Bundesamt die im Jahr 2004 festgelegten Prüfintervalle für die S-Bahn Berlin ab März 2007 wieder auf 120 000 km bzw. für Radsatzwellen mit zulässigem Befunden auf 60 000 km erhöht, oder wurde diese Entscheidung durch die S-Bahn Berlin GmbH bzw. durch übergeordnete Gesellschaften der DB AG getroffen?

Wer trug dafür innerhalb des DB-Konzerns bzw. beim Eisenbahn-Bundesamt die Verantwortung?

30. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass der Alleingesellschafter der Georgsmarienhütte Holding GmbH, welche die Radsätze für die Baureihe 481 an die S-Bahn Berlin GmbH geliefert hat, gleichzeitig dem Aufsichtsrat der DB AG angehörte?
31. Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Position der DB AG bezüglich der Herstellerverantwortung für die technischen Probleme bei den Radsätzen der Baureihe 481 der S-Bahn Berlin?
32. Wann und in welchem Umfang hat die S-Bahn Berlin gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt, den Vorständen der DB AG, den Vorständen in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG und dem Aufsichtsrat wahrheitsgemäße Auskünfte über die Sicherheit des Betriebs und den Wartungsrückstau in anderen Bereichen des Unternehmens gemacht, bevor das Eisenbahn-Bundesamt im Sommer 2009 aus Sicherheitsgründen die sofortige Stilllegung aller nicht vorschriftsmäßig gewarteten Züge verfügte?
33. Wie wird die Umsetzung von Selbstverpflichtungen einzelner DB-Tochtergesellschaften durch die übergeordnete DB-Gesellschaft bzw. durch die DB AG kontrolliert, und wer trägt dafür innerhalb der Vorstände in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG und der DB AG die Verantwortung?

34. Welche rechtlichen Konsequenzen hat die Nichteinhaltung von Sicherheitsmaßnahmen und Selbstverpflichtungen von Tochtergesellschaft der DB AG wie z. B. der S-Bahn Berlin für die zuständigen Vorstände in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG und der DB AG?
35. Inwiefern trug nach Kenntnis der Bundesregierung, das von der DB AG initiierte Sanierungsprogramm Optimierung S-Bahnen (OSB) dazu bei, dass die von der Kanzlei Gleiss Lutz beschriebenen konstruktiven Mängel bei den Fahrzeugen der Baureihe 481 verstärkt wurden?
36. Welche Erklärung gab der Vorstand der DB AG dem Aufsichtsrat dafür, dass angeblich weder die Vorstände der DB AG noch die in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG von den erheblichen strukturellen Probleme in nahezu allen Instandhaltungsbereichen der S-Bahn Berlin Kenntnis hatten?
37. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen im Ergebnisbericht der Kanzlei Gleiss Lutz, dass bis 2009 weder die Vorstände der DB AG noch die in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG von den Mängel in der Organisation der S-Bahn Berlin, der nicht fachgerechten Qualitätssicherung und deren mangelhafter Dokumentation Kenntnis gehabt haben?
38. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen im Ergebnisbericht der Kanzlei Gleiss Lutz, dass bis 2009 weder die Vorstände der DB AG noch die in den der S-Bahn übergeordneten Gesellschaften der DB AG von der unzureichenden Schulung der mit Wartungsaufgaben befassten Handwerker, den mangelhaften Arbeitsunterlagen, Arbeitsplänen und Materiallisten sowie deren Unkenntnis von den Herstellervorgaben gewusst haben?
39. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des stellvertretenden Vorsitzenden der Berliner CDU, Thomas Heilmann, dass die DB AG im Rahmen der Neuausschreibung des Verkehrsvertrages durch das Land Berlin mit einer Kartellklage dazu gezwungen werden kann, „ihren Fuhrpark später zum Zeitwert einem Konkurrenten zu überlassen“ (DER TAGESSPIEGEL vom 20. März 2010)?
40. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Berliner Senats, dass das „Spezialfahrzeug-Monopol der Deutschen Bahn“ in Berlin wegen der Besonderheit des Gleichstromsystems aufgehoben werden muss?

Berlin, den 26. März 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

