

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Lisa Paus, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1267 –**

Sachstand zum Notbetrieb der Berliner S-Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Ergebnis-

bericht 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Fragen betreffen zum Teil Sachverhalte, die ausschließlich in den Bereich der unternehmerischen Verantwortung fallen. Sie 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 auf Bundestagsdrucksache 13/6149) von der Bundesregierung nicht beantwortet werden. Der DB-Konzern hat bereits mit der neuen Geschäftsführung, einer Konzern-Task Force sowie mit der strukturellen Stärkung der betriebsnahen Instandhaltung Maßnahmen ergriffen. Seit dem 1. März 2010 ist die S-Bahn Berlin aus dem Geschäftsfeld der DB Stadtverkehr herausgelöst und der DB Regio zugeordnet.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat öffentlich erklärt, dass die Verantwortlichen derzeit angehört werden und die DB AG sämtliche Erkenntnisse zur Klärung eventuell strafrechtlich relevanter Sachverhalte der Staatsanwaltschaft zur Verfügung stellen wird. Vor diesem Hintergrund enthält sich die Bundesregierung hierzu einer Bewertung.

Zum 3. Absatz Satz 5 der Vorbemerkung der Fragesteller wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) keine Bewertung des Zeitpunkts abgegeben hat, zu dem die S-Bahn Berlin GmbH wieder in der Lage sein wird, ihre vertraglichen Verpflichtungen vollständig zu erfüllen.

Der zusammenfassende Bericht der Kanzlei Gleiss Lutz vom 23. Februar 2010 wurde von der Deutsche Bahn AG (DB AG) im Internet veröffentlicht (www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/presse/ergebnisbericht_sb_bahn_berlin.pdf).

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?

Die strikte Trennung der politischen von den unternehmerischen Aufgaben ist ein wesentliches Merkmal der im breiten politischen Konsens beschlossenen und 1994 eingeleiteten Bahnreform. Weder der Bund noch andere Dritte können dem Unternehmen DB AG und ihren Beteiligungsgesellschaften Vorgaben machen, die in den unternehmerischen Entscheidungsbereich eingreifen.

Die Kontrolle der DB AG erfolgt ausschließlich über deren Aufsichtsrat und die Aufsichtsräte ihrer wichtigsten Beteiligungsunternehmen, in denen der Bund durch seine Bundesvertreter vertreten ist. Aktienrechtlich scheidet jedoch ein direkter Einfluss des Aufsichtsrates auf das operative Geschäft des Unternehmens aus. In diesem Rahmen sieht der Bund die ihm nach Aktienrecht zustehenden Kontrollrechte in vollem Umfang gewahrt. Dies betrifft auch die S-Bahn Berlin.

Die DB AG selbst ist im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung sehr daran interessiert, die in diesem Zusammenhang festgestellten Unregelmäßig-

keiten bei der Wartung der Fahrzeuge der Berliner S-Bahn lückenlos aufzuklären. Sie hat umfangreiche Untersuchungen zu den Ursachen der Mängel an den S-Bahn-Fahrzeugen und in der Instandhaltung eingeleitet. Entsprechende Feststellungen von Fehlentwicklung und Fehlverhalten will die DB AG konsequent in der Sache und auch konsequent im Hinblick auf die Verantwortlichkeiten aufarbeiten.

Selbstverständlich wird auch dieser Prozess von den Vertretern des Bundes in den Aufsichtsräten genauestens beobachtet und kontrolliert.

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?

Nach Mitteilung der DB AG wurden alle 3 300 betroffenen Bremszylinder innerhalb von drei Monaten ausgetauscht. Bis zu einem vollständigen Ersatz der Radscheiben durch dauerfeste Exemplare, deren Neukonstruktion, Zulassung, Produktion und Lieferung voraussichtlich mehr als zwei Jahre in Anspruch nehmen wird, werden die besonderen Maßnahmen wie verkürzte Prüfintervalle und Austausch der Radscheiben nach Laufkilometergrenzwerten beibehalten. Hierzu wurde der Personalbestand, insbesondere in der Fahrzeuginstandhaltung aufgestockt und in vielen Bereichen der schweren Instandhaltung, z. B. der Fahrwerke, Schichtdienst eingeführt. Für die Werkstatt Schöneweide wurde eine Bestandsgarantie bis 2017 abgegeben und die betriebsnahe Instandhaltung in den Werkstätten Oranienburg, Erkner und Friedrichsfelde stufenweise aufgenommen. Die Fahrzeug-Revisionen und die Instandhaltung werden von den DB Werken Wittenberge und Dessau unterstützt.

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?

Nach Mitteilung der DB AG haben der Vorstandsvorsitzende der DB AG und der Vorstand Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG am 28. Januar 2010 dem Regierenden Bürgermeister von Berlin und der Senatorin für Stadtentwicklung die Rückkehr zum regulären Fahrplan im Laufe des Jahres 2010 zugesichert.

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?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

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?

Keine

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?

Die Fragen 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

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?

Der Bundesregierung sind die diesbezüglichen Beweggründe der Regierungen anderer Staaten nicht bekannt.

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?

Die Verantwortung für die Durchführung des Verkehrsvertrages liegt bei den Vertragsparteien.

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?

Bei der S-Bahn Berlin handelt es sich um eine mittelbare Beteiligung der DB AG („Urenkelgesellschaft“). Im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH waren von April 1996 bis April 2005 Mitglieder des Bundes insbesondere deshalb vertreten, weil während dieser Zeit erhebliche Bundesmittel in die bauliche Grunderneuerung der S-Bahn Berlin geflossen sind. Die Entsendung von Bundesvertretern in den Aufsichtsrat der Berliner S-Bahn endete im Jahr 2005, weil zu diesem Zeitpunkt die Grunderneuerung der S-Bahn seit dem Jahre 1990 hinreichend weit gediehen war. Weitere außergewöhnliche Maßnahmen und Rechtsgeschäfte, wegen derer eine Entsendung von Bundesvertretern nach 2005 zweckmäßig erschien, waren zum damaligen Zeitpunkt nicht erkennbar. Nach der Untersuchung der Kanzlei Gleiss Lutz hat der Aufsichtsrat der

S-Bahn Berlin zu den jeweiligen Beurteilungszeitpunkten trotz seiner umfassenden Befassung mit Betriebsstörungen sowie organisatorischen und technischen Mängeln nicht erkennen können, dass die nunmehr festgestellten Organisationsmängel vorlagen.

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?

Inhalte der Aufsichtsratssitzungen unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach § 395 des Aktiengesetzes (AktG).

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?

Die Zustimmung der Aufsichtsräte war nach der Geschäftsordnung der DB AG, der DB Stadtverkehr GmbH und der S-Bahn Berlin GmbH nicht zwingend notwendig. Hinsichtlich der Vorstände wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Was die Finanzplanungen der DB AG und die dabei für die S-Bahn Berlin GmbH zugrunde gelegten Gewinnprognosen anbelangt, so handelt es sich hierbei um Informationen, die der Verschwiegenheitspflicht nach § 116 i. V. m. § 93 Absatz 1 Satz 3 und § 395 Absatz 1 AktG unterliegen.

Für das Geschäftsjahr 2008 betrug der abgeführte Gewinn gemäß elektronischem Bundesanzeiger ca. 56 Mio. Euro. Zahlen für das Geschäftsjahr 2009 sind noch nicht veröffentlicht.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

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?

Nach Mitteilung des EBA wurden die angesprochenen Forderungen bezüglich der Radsatzwellen der Baureihe (BR) 481 umgesetzt. Zu den anderen bei der S-Bahn Berlin eingesetzten Baureihen (BR 480, BR 485) gab es keine entsprechenden Forderungen des EBA.

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?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

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?

Nach vorliegenden Informationen lief die längste Gewährleistungszeit für das letzte Fahrzeug der BR 481/482 im August 2007 aus. Zu diesem Zeitpunkt waren die ältesten Fahrzeuge bereits zehn Jahre alt, die Fahrzeugflotte hatte im März 2007 eine Gesamtlauflistung von rd. 180 Mio. Kilometern erreicht. Am 23. Januar 2007 stellte die S-Bahn Berlin dem Hersteller ein Abschluss-Protokoll zur Gewährleistung aus. Solche Protokolle sind üblich, um formell den Ablauf der Gewährleistungszeit zu dokumentieren und eventuell noch nicht abgearbeitete Gewährleistungsfälle festzuhalten. In diesem Protokoll wurden keine Gewährleistungsthemen festgehalten. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

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?

Das EBA ist als „Gefahrenabwehrbehörde“ von Gesetzes wegen erst dann berechtigt einzugreifen, wenn eine konkrete Gefahr vorliegt (Gefahrenabwehr). Ein Eingreifen bei Betriebsstörungen, wie Türstörungen, Weichenstörungen oder Fahrzeugausfällen, d. h. bei Beeinträchtigung der Verfügbarkeit ohne konkrete Gefahr, hat das Gesetz nach § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) dem Betreiber zugewiesen. Im Übrigen war das EBA auch vor dem Winter 2008/2009 im Rahmen der Eisenbahnaufsicht tätig.

25. War das Eisenbahn-Bundesamt mit Blick auf den Börsengang dazu angehalten, den mehrjährigen Wartungsrückstau bei der S-Bahn Berlin GmbH nicht zu sanktionieren?

Nein. Das EBA ist ausschließlich seinem gesetzlichen Auftrag verpflichtet.

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?

Hinsichtlich der Vorstände der DB AG wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Die Betriebslage bei der S-Bahn Berlin sowie die seitens der DB AG durchgeführten Maßnahmen waren seit Mai 2009 immer wieder Thema in den Aufsichtsratssitzungen, der Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH hat am 10. September 2009 die Untersuchung durch die Kanzlei Gleiss Lutz in Auftrag gegeben. Inhalte der Aufsichtsratssitzungen unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach § 395 AktG.

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?

Das EBA hatte eine ab 1. Januar 2000 gültige Anordnung (Allgemeinverfügung) über das Melden, Untersuchen und Berichten von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb erlassen, die bis 31. Dezember 2009 in Kraft war. Danach waren Eisenbahnunternehmen (u. a. auch die DB AG und ihre Töchter) verpflichtet, dem EBA gefährliche Ereignisse zu melden und über die Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses dem EBA unaufgefordert zu berichten. Der Ermüdungsrisso bei einer Radscheibe der BR 481 im Jahr 2003 stellte ein gefährliches Ereignis dar und war daher meldepflichtig. Das Gutachten der DB Systemtechnik Kirchmöser hätte dem EBA unaufgefordert eingereicht werden müssen.

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?

Nach Mitteilung des EBA wurden von der S-Bahn Berlin vor dem 21. Dezember 2009 folgende Selbstverpflichtungen abgegeben:

- zum Prüfintervall der Radsatzwellen BR 481 mit Ultraschall,
- zu Prüfintervalen mit Wirbelstrom, Sichtprüfung und Magnetpulverprüfung sowie zum Austausch der Radscheiben nach Laufkilometergrenzwerten,
- zu Prüf- und Tauschintervallen der Bremszylinder.

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?

Die Entscheidung wurde von der S-Bahn Berlin auf Basis einer gutachterlichen Stellungnahme getroffen. Dem EBA lagen zu diesem Zeitpunkt keine Erkenntnisse vor, die ein Aufrechterhalten der ursprünglichen Forderungen erforderlich erscheinen ließen. Nach Vorliegen neuer Erkenntnisse hat das EBA unverzüglich die gebotenen aufsichtsrechtlichen Schritte ergriffen.

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?

Das genannte Aufsichtsratsmitglied ist aus Sicht der Bundesregierung ein ausgewiesener Experte mit hoher fachlicher Kompetenz. Die Bundesregierung geht von seiner Unabhängigkeit aus. Die Möglichkeit von Interessenkonflikten ist in jedem Einzelfall vom Aufsichtsratsmitglied selbst zu prüfen und anzuzeigen. Sollte bei einer Aufsichtsratsentscheidung eine Interessenkollision auftreten, so hat der Mandatsträger die Pflicht, darauf hinzuweisen und darf bei der Entscheidung nicht mitwirken.

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?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen

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 Sicher-

heitsgründen die sofortige Stilllegung aller nicht vorschriftsmäßig gewarteten Züge verfügte?

Soweit Mitteilungen der S-Bahn Berlin ein aufsichtsbehördliches Vorgehen erforderlich erscheinen ließen, hat das EBA entsprechend reagiert. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Ausweislich des Berichts der Kanzlei Gleiss Lutz ist das genannte Programm für die Ursachen der aktuellen Betriebsstörungen nicht verantwortlich.

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 Problemen in nahezu allen Instandhaltungsbereichen der S-Bahn Berlin Kenntnis hatten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

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 Mängeln 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?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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)?

Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs liegt bei den Ländern. Die Prüfung juristischer Einzelfragen hat daher durch das Land Berlin zu erfolgen.

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?

Der Bundesregierung ist lediglich die Absicht des Landes Berlin bekannt, eine Bundesratsinitiative anzustoßen mit dem Ziel, die Zugangsregulierung der Bundesnetzagentur auch auf Eisenbahnspezialfahrzeuge zu erstrecken. Einzelheiten werden zum gegebenen Zeitpunkt zu prüfen sein.

