

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Gesine Löttsch, Petra Pau, Dorothee Menzner,  
Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Ursachen und Hintergründe der Betriebseinschränkungen bei der Berliner S-Bahn – Sicherheit im Eisenbahnverkehr**

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie gewährleistet der Bund seine Aufsichtspflicht über die Berliner S-Bahn, die von der bundeseigenen Deutschen Bahn AG als Tochterunternehmen geführt wird?
2. Sind oder waren Mitglieder der Bundesregierung, Mitarbeiter eines Bundesministeriums oder Mitglieder des Deutschen Bundestags im Aufsichtsrat der Berliner S-Bahn vertreten?  
Wenn ja, wer ist seit wann oder war von wann bis wann in der Zeit seit Januar 1995 im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH?  
Wenn nein, warum nicht?
3. Inwieweit ist die Bundesregierung in die Entscheidungen bei und über die S-Bahn Berlin GmbH als alleinige Eigentümerin des Mutterkonzerns eingebunden?
4. Bei welchen Sitzungen und zu welchen Zeitpunkten ist den Aufsichtsratsmitgliedern der Deutschen Bahn AG oder dessen Tochterunternehmen das Qualify-&-Qualify-Plus-Portfolio bekannt gemacht und gegebenenfalls zur Entscheidung vorgelegt worden?
5. In welchem Maße und in welchen Schritten hat die S-Bahn Berlin GmbH seit 1999 Wartungsintervalle für Züge der Baureihe 481/482 gestreckt, und wann erhielt die Bundesregierung jeweils Kenntnis davon?
6. Welche Vereinbarungen mit der S-Bahn Berlin GmbH oder welche Verfügungen, die sich an dieses Unternehmen richteten, hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) infolge welcher Ereignisse seit 1995 getroffen oder angeordnet?
7. Wann und infolge welcher Ereignisse erfuhr das EBA jeweils von welchen Verstößen der S-Bahn Berlin GmbH gegen Verfügungen oder gegen Selbstverpflichtungen gegenüber dieser Behörde?
8. Welche Kenntnis hatten EBA und Bundesregierung vom Gutachten des Bahnforschungszentrums Kirchmöser zu einem Rad der Zugbaureihe 481/482, das bereits vor 2003 nach nur 740 000 Kilometern Laufleistung dezimeterlange Risse aufwies, für die eine außergewöhnliche Belastung und nicht Fehler im Stahl als Ursache genannt wurde?  
Wenn ja, wurde davon der Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH informiert, und welche weiteren Konsequenzen wurden daraus wann gezogen?  
Wenn nein, wie erklärt sich die Bundesregierung dazu?

9. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass es am 14. Februar 2009 bei der Berliner S-Bahn einen Achs- oder Radbruch gegeben hat?
- Wenn nein, welche genauen Angaben über einen Vorfall anderer Art kann die Bundesregierung machen, der sich an diesem Tag bei der S-Bahn Berlin GmbH zugetragen hat?
- Wenn ja, wann hat die Bundesregierung von dem Vorfall erfahren, und welche Konsequenzen hat sie daraus gezogen?
10. Warum und wann hat sich die S-Bahn Berlin GmbH verpflichtet, die Räder von S-Bahnzügen alle sieben Tage zu überprüfen?
- Welcher Vorgang ging dieser Zusage voraus?
  - Warum wurde die einheitliche Frist gewählt, die unabhängig von der Laufleistung war?
  - Auf Basis welcher wissenschaftlichen Erkenntnisse wurde die Frist von sieben Tagen gewählt?
  - Wodurch erlangte diese Zusage der S-Bahn Berlin GmbH einen rechtsverbindlichen Charakter, insoweit das EBA auf den Verstoß gegen diese Zusage mit der Anordnung der Außerbetriebnahme der betroffenen Züge reagierte?
11. Warum und wann hat sich die S-Bahn Berlin GmbH verpflichtet, die Räder an S-Bahnzügen nach 1,2 Millionen Kilometern Laufleistung auszutauschen?
- Welcher Vorgang ging dieser Zusage voraus?
  - Warum wurde die einheitliche Laufleistung gewählt, obwohl die Anordnung des EBA vom 26. Juni 2009 zwischen den Rädern in Abhängigkeit von der Achse differenziert?
  - Auf Basis welcher wissenschaftlichen Erkenntnisse wurde diese Laufleistung gewählt?
  - Wodurch erlangte diese Zusage der S-Bahn Berlin GmbH einen rechtsverbindlichen Charakter, insoweit das EBA auf den Verstoß gegen diese Zusage mit der Anordnung der Außerbetriebnahme der betroffenen Züge reagierte?
12. Warum hat das EBA am 26. Juni 2009 angeordnet, dass alle S-Bahnwagen der Baureihe 481/482 nicht mehr eingesetzt werden dürfen, die auf einer Radscheibe der ersten Achse mit mehr als 1,2 Millionen Kilometern Laufleistung oder auf einem Rad der letzten Achse mit mehr als 1,45 Millionen Kilometern Laufleistung rollen?
- Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse liegen dem zugrunde?
  - Wie werden die konkreten Grenzwerte begründet?
  - Aus welchem Grunde gilt die Laufbegrenzung jeweils nur für die erste und der letzte Achse eines Fahrzeugs, und weshalb gelten für diese beiden Achsen unterschiedliche Werte?
  - Warum wird für die Laufleistung der Räder der übrigen Achsen keinerlei Laufbegrenzung genannt?
13. Warum genau wurde in den Anordnungen vom 26. und 30. Juni 2009 der Einsatz der betreffenden Fahrzeuge verboten?
14. Welche anderen Lösungen, die den Berliner S-Bahnverkehr weniger beschränkt hätten als das Stilllegen von S-Bahnwagen, wurden geprüft, und aufgrund welcher Erkenntnisse ist auf diese Möglichkeiten verzichtet worden?

15. Erfolgen die Prüfungen an den Rädern der Baureihe 481/482 derzeit ausschließlich in Werkstätten der S-Bahn Berlin GmbH?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, in welchen anderen Werkstätten der Deutschen Bahn AG oder anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen finden diese Prüfungen statt?
16. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass bei der S-Bahn Berlin GmbH zwischen 2005 und 2008 fast ein Viertel des Personals abgebaut wurde?
17. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die S-Bahn Berlin GmbH die Werkstätten in Friedrichsfelde und Erkner bereits geschlossen hat und die bislang für 2010 geplante Schließung der Hauptwerkstatt Schöneweide noch nicht abgesagt wurde?
18. Teilt die Bundesregierung die Forderung des S-Bahn Betriebsrates, die Hauptwerkstatt Schöneweide nicht zu schließen (Begründung)?
19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Wartungsintervalle für Achsen und Räder bei den Berliner S-Bahn-Baureihen 480 und 485/858?
20. Welche Anordnungen des EBA bzw. welche Selbstverpflichtungen der S-Bahn Berlin GmbH gibt es bezüglich der zulässigen Gesamtleistung von Rädern und der periodischen Prüfung auf Risse an Rädern und Achsen bei den Baureihen 480 und 485/885?
21. Bei welchen Zugbaureihen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen werden hierzulande derzeit die gleichen Räder, Radscheiben bzw. Radsatzwellen verwendet wie bei den Berliner Zügen der Baureihe 481/482?
22. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Wartungsintervalle für Achsen und Räder bei anderen S-Bahnen der Deutschen Bahn AG?
23. Welche Anordnungen des EBA bzw. welche Selbstverpflichtungen der S-Bahnen gibt es bezüglich der zulässigen Gesamtleistung von Rädern und der periodischen Prüfung auf Risse an Rädern und Achsen bei anderen S-Bahnen der Deutschen Bahn AG (bitte aufschlüsseln nach den Baureihen 472/473 und 474/874 (Hamburg), 420 (Ruhrgebiet, Frankfurt, Stuttgart) und 423-426 (Ruhrgebiet, Frankfurt, Stuttgart, Hannover, Rhein-Neckar, München)?
24. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Wartungsintervalle für Achsen und Räder für Triebwagen im Einsatz der Deutschen Bahn AG und anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen (TALENT, Flirt, LINT Regionshuttle), und welche Anordnungen des EBA oder welche Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen gibt es dort jeweils hinsichtlich der zulässigen Laufleistung der Räder und der periodischen Prüfung auf Risse an Rädern und Achsen?
25. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Wartungsintervalle für Achsen und Räder für die ICE-Triebwagenbaureihen (ICE 1, ICE 2, ICE 3, ICE-T), und welche Anordnungen des EBA bzw. welche Selbstverpflichtungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens gibt es hier jeweils bezüglich der zulässigen Gesamtleistung von Rädern und der periodischen Prüfung auf Risse an Rädern und Achsen?
26. Hat das EBA bislang gesonderte Anforderungen an die Dauerfestigkeit von Radsatzwellen bei Kesselwagen, insbesondere solcher, mit denen explosive Stoffe wie Gase, Öl oder Chemikalien transportiert werden, gestellt, die über die Anforderungen der Allgemeinverfügung zur Instandhaltung von Radsätzen an Güterwagen des EBA vom 10. Juli 2007 hinausgehen?  
Wenn ja, wann, und welche genau?  
Wenn nein, wie kann die Bundesregierung gewährleisten, dass die Sicherheit dennoch ausreichend ist?

27. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der großen Feldstudie „Sicherer und wirtschaftlicher Betrieb von Eisenbahnfahrwerken“ gezogen, die im Abschlussbericht Band 1 und 2 von der Technischen Universität (TU) Clausthal Zellerfeld dokumentiert und vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) als Forschungsvorhaben (Förderkennzeichen 19P0061 A bis F) gefördert worden ist?
28. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass sich durch die Feldstudie der TU Clausthal Zellerfeld und durch darauf aufbauende Fachveröffentlichungen der Stand der Technik zwar erheblich weiterentwickelt hat, die der Genehmigung zugrunde liegenden Normen für Radsatzwellen und Radscheiben von Eisenbahnzügen aber unverändert geblieben und nunmehr als überholt zu bewerten sind?
29. Trifft es zu, dass das EBA die rechnerischen Nachweise u. a. auch hinsichtlich Materialermüdung von Neuentwicklungen wie Rädern oder Radsatzwellen nicht oder nur in Stichproben durch unabhängige Gegenrechnung prüft (Begründung)?
30. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass dadurch sowohl Abweichungen vom Stand der Technik, vom Stand der Normung und sogar schlichte Rechenfehler unerkannt bleiben?

Berlin, den 24. August 2009

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**