

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Mario Czaja (CDU)**

vom 16. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juli 2018)

zum Thema:

S-Bahnlinie 5 – Situation in Mahlsdorf, Kaulsdorf, Biesdorf und Wuhletal

und **Antwort** vom 06. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Aug. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 15682

vom 16. Juli 2018

über S-Bahnlinie 5 – Situation in Mahlsdorf, Kaulsdorf, Biesdorf und Wuhletal

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher zu diesen Sachverhalten die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Die von der DB AG übermittelten Teile sind in der nachfolgenden Beantwortung der Fragen entsprechend gekennzeichnet.

Frage 1:

Wie viele Zugausfälle und wie viele Zugverspätungen auf der S-Bahnlinie 5 gab es 2016, 2017 und im 1. Quartal 2018 und was waren die Gründe?

Antwort zu 1:

Abrechnungsbasis der Verkehrsverträge sind die erbrachten Zugkilometer. Darauf wird auch in der Antwort Bezug genommen. Im Zeitraum Januar 2016 bis März 2018 sind 502.000 Zugkilometer auf der Linie S5 ausgefallen, dies entspricht einer Ausfallquote von 7,3 %. Die Angaben beinhalten eine Kumulation von Minderleistungen sowie baubedingten Ausfällen und Mehrleistungen ausschließlich im Land Berlin.

Die Ursachen für die nicht geleisteten Zugkilometer sind vielfältig und werden in der Abrechnung der Verkehrsverträge nach planmäßigen sowie unplanmäßigen Abweichungen unterschieden.

Für die planmäßigen Leistungsabweichungen ist auf das umfangreiche Baugeschehen der letzten Jahre zu verweisen, die auch die Linie S5 betreffen. Als Beispiele für lang andauernde Totalsperrungen sind im Land Berlin die Ausrüstung der Stadtbahn mit dem Zugbeeinflussungssystem (ZBS) oder das Großprojekt Ostkreuz anzuführen. Im Land Brandenburg gab es zudem umfangreiche planmäßige Sperrungen aufgrund der

Entflechtungsmaßnahme der S-Bahn und Fernbahn im Bereich Bahnhof Strausberg (Vorstadt) sowie Maßnahmen zur Grunderneuerung der Infrastruktur.

Häufigste Ursachen für unplanmäßige Ausfälle und Verspätungen waren Störungen an den Fahrzeugen und Personalprobleme. Die zweitgrößte Gruppe bilden die Störuereignisse im Bereich der Netzinfrastruktur, die durch die DB Netz AG verantwortet werden. Dies betrifft hauptsächlich Störungen der Leit- und Sicherungstechnik. Bei den durch externe Einflüsse verursachten Störungen dominieren Fremdeinwirkungen wie z.B. Notarzteinsätze in Zügen oder auf Bahnsteigen und polizeiliche Anordnungen von Gleissperrungen zur Schadensverhütung, beispielsweise infolge des Aufenthalts von Personen im Gleis, aber auch polizeiliche Ermittlungen nach gefährlichen Ereignissen oder Straftaten.

Die DB AG teilt zur Frage 1 mit:

„Die Analyse ergab als Hauptstörfaktoren

- Triebfahrzeugstörungen

im Jahr 2016 und 2017 je 39 %, im 1. Quartal 2018 36 % der analysierten Störfälle

- externe Einflüsse

im Jahr 2016 19 %, im Jahr 2017 14 %, im 1. Quartal 2018 13 % der analysierten Störfälle

- Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik / Fahrbahn

im Jahr 2016 10 %, im Jahr 2017 9 %, im 1. Quartal 2018 8 % der analysierten Störfälle“.

Frage 2:

Welche Strafzahlungen musste die S-Bahn hierfür leisten?

Antwort zu 2:

Die Länder kürzen ihre finanziellen Beiträge und mindern die Vergütung gemäß den Regelungen der Verkehrsverträge. Bei Änderungen des Verkehrsangebots sowie Leistungsstörungen, die zu einer erheblichen Verringerung des tatsächlichen finanziellen Beitrags für das jeweilige Kalenderjahr führen, wurden die Landeszuschüsse einbehalten und die monatlichen Abschlagszahlungen angepasst. Im Jahr 2016 beläuft sich der Einbehalt für das Land Berlin auf 4,9 Mio. Euro und im Jahr 2017 (enthält Daten bis einschließlich 14.12.2017) auf 3,8 Mio. Euro. Die angegebenen Werte sind vorläufig und können sich nach Erstellung der Schlussabrechnungen für die betreffenden Jahre noch verändern.

Frage 3:

Welche Maßnahmen zur Steigerung der Zuverlässigkeit auf der S-Bahnlinie 5 wurden bereits unternommen und welche sind geplant?

Antwort zu 3:

Es wurden in Zusammenhang mit der netzweit nicht zufriedenstellenden Zuverlässigkeit mehrere Gespräche mit der S-Bahn Berlin GmbH geführt. Dabei wurden die Ursachen der Qualitätsmängel und Gegensteuerungsmaßnahmen mit der S-Bahn Berlin GmbH besprochen. Infolge dieser Gespräche haben die DB-Unternehmen ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Qualitätssteigerung vorbereitet, das am 18. Juli 2018 öffentlich vorgestellt wurde. Es wird geprüft werden, ob diese Maßnahmen auch auf die Zuverlässigkeit der Linie S5 Einfluß haben.

Die DB AG teilt zu Frage 3 mit:

„Gegenwärtig finden umfangreiche Baumaßnahmen auf dem gesamten Linienast der S5 statt. Insbesondere im Bereich der S5-Ost werden zur Einführung des neuen Zugbeeinflussungssystem ZBS bauvorbereitende Maßnahmen durchgeführt. ZBS löst das bis dato vorhandene mechanische Fahrsperrsystem als Zugsicherung in diesem Bereich ab. Die Voraussetzung für das neue Zugbeeinflussungssystem ist eine moderne ESTW-Technik (Elektronische-Stellwerke). Bei Einführung ZBS werden somit alle Alt-Stellwerke elektromechanischer Bauart durch ESTW-Technik auf dem kompletten Linienast der S5 ersetzt. Die Inbetriebnahme für das neue Zugbeeinflussungssystem ist für das Jahr 2020 laut abgestimmten Migrationskonzepts zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB Netz AG vorgesehen.

Ein verändertes Betriebsprogramm seit Fahrplanwechsel 12/2017 führte zusätzlich zu technischen Problemen an der Bahnübergangsanlage in Berlin-Mahlsdorf. Im Dezember 2018 wird die Anlage mit komplexen Anlagenteilen erneuert. Die dafür erforderliche Planung und Materialisierung wurde abgeschlossen. Mit Beendigung aller Baumaßnahmen erfolgt eine Steigerung der Zuverlässigkeit auf dem gesamten Linienast der S5.

Die Inbetriebnahme der Viergleisigkeit Ostbahnhof - Ostkreuz im Dezember 2018 mit einer zusätzlichen Wendeanlage in Warschauer Straße wird die Betriebsqualität verbessern, da die Chancen einer planmäßigen Betriebsführung durch die erweiterte Infrastruktur erhöht und ein operatives Eingreifen bei Störungen durch die flexible Infrastruktur erleichtert wird. Zur Stabilisierung der Fahrzeugflotte laufen langfristig bis 2025 die Programme zum Weiterbetrieb der Baureihe (BR) 480 und 485, sowie das Programm Langlebigkeit BR 481. Aus letzterem wird die Maßnahme Umrüstung der Elektronikschrankbelüftung aufgrund des hohen Störungsaufkommens vorgezogen. Darüber hinaus werden kurz- bis mittelfristig mehrere Maßnahmen für die Hauptstörungsbilder umgesetzt. Zu diesen zählen Türstörungen sowie Störungen der fahrzeugseitigen technischen Komponenten des Zugbeeinflussungssystems.“

Frage 4:

Wie viele Ein- und Aussteiger gibt es jeweils an den Haltepunkten Wuhletal, Biesdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf im Jahr 2016, 17 und im 1. Quartal 2018?

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der S-Bahnlinie 5?

Antwort zu 4 und zu 5:

Für das S-Bahn-Netz in Berlin und Umgebung liegen keine jährlichen, linien- oder stationsbezogenen Nachfragedaten vor. Verkehrserhebungen nach der sogenannten RES-Systematik (RES=Reisendenerfassungssystem) wurden zuletzt in den Jahren 2012 und 2008 durchgeführt. Eine aktuelle, stationsscharfe RES-Erhebung zur Verkehrsnachfrage wird derzeit (im Verlauf des Jahres 2018) durchgeführt. Ihre Ergebnisse liegen noch nicht vor. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage der Linie S5 in den zurückliegenden Jahren kann erst nach Vorliegen der Ergebnisse dieser aktuell in Durchführung befindlichen Verkehrserhebung detaillierter bewertet werden, voraussichtlich im Jahr 2019. Grundsätzlich kann aber eingeschätzt werden, dass die Verkehrsnachfrage der S-Bahn-Linie S5, wie auch des übrigen Netzes, eine steigende Tendenz aufweist.

Mit der RES-Erhebung des Jahres 2012 wurde für den angefragten Streckenabschnitt der nachfolgende Nachfragewert ermittelt:

S5 Biesdorf – Mahlsdorf: rund 49.800 Fahrgäste

(Tagessumme der Ein- und Aussteiger aller Stationen des betreffenden Abschnitts an den Verkehrstagen Montag bis Donnerstag)

Darüber hinaus wird durch die S-Bahn Berlin GmbH jährlich ein Nachfragewert für das Gesamtnetz (Unternehmensbeförderungsfälle) ermittelt und veröffentlicht. Dieser weist im Zeitraum 2012 bis 2016 insgesamt eine Steigerungsrate von rund 9 Prozent auf.

Wenngleich dieser Nachfragezuwachs nicht homogen über das Gesamtnetz verteilt ist, so gibt der angegebene Wert dennoch durchaus einen Anhaltspunkt für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auch im hier angefragten Streckenabschnitt.

Frage 6:

Von welchen Prognosen für die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der S-Bahnlinie 5 geht der Senat aus?

Antwort zu 6:

Der Senat geht bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 von einer weiter steigenden Nachfrageentwicklung im Gesamtnetz der S-Bahn und damit auch auf der Linie S5 aus.

Berlin, den 06.08.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz