

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 30. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Februar 2018)

zum Thema:

Linie S 5 - S-Bahnfahren wie in der Heringsdose?

und **Antwort** vom 22. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Feb. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13424
vom 30. Januar 2018
über Linie S 5 - S-Bahnfahren wie in der Heringsdose?

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1:

Wie haben sich die Fahrgastzahlen bei der S-Bahn seit 2007

- a) insgesamt (bitte die jährlichen Beförderungsfälle in absoluten Zahlen angeben)
 - b) auf der Linie S 5 (bitte die jährlichen Beförderungsfälle in absoluten Zahlen angeben)
 - c) auf den Bahnhöfen Wuhletal, Kaulsdorf und Mahlsdorf (bitte Fahrgastzahlen für einen durchschnittlichen Werktag angeben)
- entwickelt?

Antwort zu 1 a):

Die jährlichen Fahrgastzahlen für die Jahre 2007 - 2016 sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Der Wert für das Jahr 2017 liegt noch nicht final vor (Angaben in Mio.).

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Fahrgäste	371	388	371	376	383	395	402	414	417	431

Antwort zu 1 b):

Die DB teilt hierzu mit:

„Nach Auswertung der im Jahr 2012 erhobenen linienscharfen Daten kann mitgeteilt werden, dass auf dem damaligen Streckenverlauf Strausberg Nord – Spandau 64 Mio. Fahrgäste ermittelt wurden.“

Antwort zu 1 c):

Die DB teilt hierzu mit:

„Nach Auswertung der im Jahr 2008 und 2012 erhobenen stationsspezifischen Daten kann mitgeteilt werden, dass in 2008 in Kaulsdorf 5.000 Fahrgäste, in Mahlsdorf 13.400 Fahrgäste und in Wuhletal 21.000 Fahrgäste, in 2012 in Kaulsdorf 6.700 Fahrgäste, in Mahlsdorf 13.900 Fahrgäste und in Wuhletal 22.000 Fahrgäste ermittelt wurden.“

Frage 2:

Wie hat sich bei der S-Bahn seit 2007 das Verkehrsangebot (Anzahl der Züge und Wagen)

a) insgesamt

b) auf der Linie S 5 zwischen Mahlsdorf und Westkreuz entwickelt?

Antwort zu 2 a) und b):

Eine detaillierte Darstellung der Zugzahlen im Berliner S-Bahn-Netz und speziell im Abschnitt Mahlsdorf – Westkreuz der S5 im Rückblick der letzten 10 Jahre ist im Rahmen kurzfristig aufbereiteter Daten nicht möglich.

Die nachfolgende Tabelle stellt für die einzelnen Fahrplanjahre die Verkehrsleistung im Berliner Teil des S-Bahn-Netzes jeweils als Gesamtwert in Zugkilometern (Bestelleistung) dar. Im Jahr 2017 ist die bestellte Leistung bis einschließlich 14.12.2017 (Ende des Verkehrsvertrages 2003-2017) enthalten.

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017**
Bestelleistung Land Berlin in Mio. Zugkilometern	29,143	28,970	29,024	29,001	28,970	29,505	29,438	29,255	29,255	29,697	28,525

**) Werte enthalten Daten bis einschließlich 14.12.2017

Für alle planmäßig über die Berliner Stadtbahn verkehrenden Fahrten der Linie S5 (Tages- und Stammzuggruppe) ist der Einsatz von Vollzügen (Acht-Wagen-Züge) durch die Länder Berlin und Brandenburg bestellt und durch die S-Bahn Berlin GmbH planerisch vorgesehen. Abweichungen traten und treten gelegentlich infolge Störungsauswirkungen sowie in größerem Maße in den Jahren der S-Bahn-Krise (2009 bis 2012) auf. Für die geplanten Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten zwischen Mahlsdorf und Warschauer Straße (bzw. bis 2. November 2018 aufgrund infrastruktureller Einschränkungen im Bereich Ostkreuz bis Ostbahnhof nur im Abschnitt Mahlsdorf – Lichtenberg) ist der Einsatz von Halbzügen (Vier-Wagen-Züge) bestellt und durch die S-Bahn Berlin GmbH planerisch vorgesehen. Diese Verstärkerfahrten konnten jedoch wegen der Folgen der S-Bahn-Krise in den Jahren 2009 bis 2011 über einen längeren Zeitraum nicht angeboten werden. Ab 4. September 2017 mussten sie erneut ausgesetzt werden. Ihre schnellstmögliche Wiedereinführung wird vom Berliner Senat und der S-Bahn Berlin GmbH angestrebt (vgl. Antwort zu 6 und 7).

Frage 3:

Wie hat sich seit 2007 die Pünktlichkeit der S-Bahn

- a) insgesamt
- b) auf der Linie S 5 zwischen Mahlsdorf und Westkreuz entwickelt?

Antwort zu 3 a):

Jahr	2007	2008	2009	2010*	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Pünktlichkeitsgrad [%]	96,48	95,42	93,59	-	86,31	88,63	93,46	93,19	92,10	94,20	92,31

*) Für das Jahr 2010 konnte wegen der massiven Auswirkungen der S-Bahn-Krise und der unzureichenden Datenlage kein Pünktlichkeitsgrad nach Anlage 2.1 des Verkehrsvertrages ermittelt werden.

**) Werte enthalten Daten bis einschließlich 14.12.2017

Antwort zu 3 b):

Es liegen keine abschnittsscharfen Daten vor, die kurzfristig zur Beantwortung der Frage herangezogen werden können.

Frage 4:

Wie haben sich die Zugausfälle seit 2007

- a) insgesamt
- b) auf der Linie S 5 zwischen Mahlsdorf und Westkreuz entwickelt.

Antwort zu 4 a):

Gemäß der von der S-Bahn Berlin GmbH an die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) GmbH übergebenen Liefernachweise sind die ausgefallenen Zugkilometer (Zugkm) für die Jahre 2007 - 2017 in der folgenden Tabelle dargestellt. Die Werte stellen eine Kumulation aus störungsbedingten und baubedingten Ausfällen sowie Mehrleistungen dar.

Jahr	ausgefallene Zugkm
2007	748.747
2008	481.495
2009	4.539.996
2010	3.335.862
2011	2.806.391
2012	1.882.462
2013	1.286.018
2014	1.643.702
2015	2.286.793
2016	1.632.559
2017 **	2.005.860

**) Werte enthalten Daten bis einschließlich 14.12.2017

Antwort zu 4 b):

Es liegen keine abschnittsscharfen Daten vor, die kurzfristig zur Beantwortung der Frage herangezogen werden können.

Frage 5:

Wie hoch waren seit 2007 jeweils die einbehaltenen Landeszuschüsse an die S-Bahn wegen Minderleistung?

Antwort zu 5:

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.

Jahre	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
in Mio. EUR	0,0	0,0	-37,2	-51,5	-40,6	-11,8	-9,1	-7,5	-10,3	-4,9	-3,8

***) Werte enthalten Daten bis einschließlich 14.12.2017

Frage 6:

Aus welchen Gründen entfallen die für September 2017 angekündigten Verstärkerzüge zwischen Mahlsdorf und Lichtenberg auf der Linie S 5 nach wie vor?

Frage 7:

Ab wann werden die Verstärkerzüge auf der Linie S 5 wieder bereitgestellt, bzw. ab wann kann die S-Bahn einen Termin benennen zu dem die Verstärkerzüge wieder bereitgestellt werden?

Antwort zu 6 und zu 7:

Im Sommer 2017 führten Lieferengpässe für Tauschradsätze zu einer verminderten Fahrzeugverfügbarkeit. Um für die Fahrgäste trotzdem ein verlässliches S-Bahn-Verkehrsangebot bereitzustellen, entschieden der VBB, die Länder Berlin und Brandenburg sowie die S-Bahn Berlin GmbH gemeinsam, die Verstärkerfahrten der Linien S1 und S5 in den Hauptverkehrszeiten ab 4. September 2017 vorübergehend nicht einzusetzen, um die übrigen Zugleistungen im Berliner S-Bahn-Netz wieder mit größerer Zuverlässigkeit erbringen zu können. Es wurde vereinbart, die weitere Entwicklung der Fahrzeugverfügbarkeit gemeinsam zu beobachten und auf dieser Grundlage über den Termin für einen Wiedereinsatz der Verstärkerfahrten zu entscheiden. Bisher waren die Voraussetzungen nicht gegeben, um hierfür einen Termin festlegen zu können.

Frage 8:

Wie will das Land Berlin dafür Sorge tragen, dass in Zukunft das mit der S-Bahn vertraglich vereinbarte Verkehrsangebot auch zur Verfügung steht?

Antwort zu 8:

Die seit 15.12.2017 geltenden Verkehrsverträge zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und der S-Bahn Berlin GmbH enthalten detaillierte Vorgaben zum Verkehrsangebot und zur Qualität der Leistungserbringung sowie entsprechende Regelungen für die finanzielle Bewertung von Nicht- und Schlechtleistungen, die eine erhebliche Motivation für das Eisenbahnverkehrsunternehmen S-Bahn Berlin GmbH zur bestmöglichen Erbringung der vereinbarten Verkehrsleistungen mit hoher Qualität erzeugen.

Darüber hinaus thematisieren die Länder Berlin und Brandenburg auftretende Qualitätseinschränkungen im Berliner S-Bahn-Netz in regelmäßigen Gesprächen mit der S-Bahn Berlin GmbH und mit der DB Netz AG, und fordern hierin Gegenmaßnahmen ein.

Trotzdem wird es einen völlig störungsfreien Bahnbetrieb weder bei der S-Bahn in Berlin und Umgebung noch in anderen Bahnsystemen geben können. Einerseits entziehen sich Betriebsstörungen durch externe Einflüsse (z.B. Polizei- und Notarzteinsätze oder Witterung) zumindest teilweise dem Einfluss der Verkehrsunternehmen, zum anderen können auch technische Systeme nie völlig störungsfrei funktionieren. Hierfür kann auch das Land Berlin keine Sorge tragen. Darüber hinaus kann auch bei – zumindest zeitweiser – tatsächlicher Unmöglichkeit der vollständigen Leistungserbringung, z.B. bei zu geringer Fahrzeugverfügbarkeit infolge technischer Probleme, durch keine vertraglichen Instrumente, gleich welcher Art, eine vollständige Leistungserbringung durch das Land Berlin sichergestellt werden.

Frage 9:

Wieviel zusätzliches Verkehrsangebot (Anzahl Züge und Wagen) leisten die Verstärkerzüge auf der Linie S 5 zwischen Mahlsdorf und Lichtenberg an einem durchschnittlichen Werktag?

Antwort zu 9:

Die Verstärkerleistungen sollen in den Hauptverkehrszeiten auf der Relation Mahlsdorf <> Lichtenberg mit dem Einsatz von Halbzügen im 20-Minuten-Takt erbracht werden. Diese Leistung umfasst insgesamt 40 Zugfahrten an einem durchschnittlichen Werktag (ohne Samstag).

Frage 10:

Wie viele Fahrgäste (in absoluten Zahlen) beförderten die Verstärkerzüge auf der Linie S 5 zwischen Mahlsdorf und Lichtenberg an einem durchschnittlichen Werktag in 2016 und 2017 und wie hoch ist der prozentuale Anteil der Fahrgäste, die durch Verstärkerzüge an einem durchschnittlichen Werktag in 2016 und 2017 zwischen Mahlsdorf und Lichtenberg befördert wurden?

Antwort zu 10:

Es liegen keine abschnitts- und zuggruppenscharfen Daten vor, die kurzfristig zur Beantwortung der Frage herangezogen werden können.

Frage 11:

Wie viele Park and Ride-Anlagen gibt es an welchen Standorten auf der Linie S 5 und hat der Senat Erkenntnisse über deren jeweilige Auslastung?

Antwort zu 11:

Die in Berlin vorhandenen Park and Ride-Plätze (P&R) liegen in der Zuständigkeit der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter als Straßenbaulastträger. Sie bewirtschaften die Anlagen und sind für die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht verantwortlich. Der Senatsverwaltung liegen daher keine aktuellen Statistiken und Standortdifferenzierungen zum gegenwärtigen Bestand, zur Ausstattung und Auslastung der vorhandenen P&R-Anlagen vor. Entsprechend einer statistischen Abschätzung aus dem Jahr 2015 gab es in Berlin ca. 5.000 P&R-Parkplätze.

Frage 12:

Sind weitere Park and Ride-Anlagen geplant, um den Individualverkehr im Stadtgebiet zu reduzieren?

Antwort zu 12:

Aufgrund der politischen Zielsetzung des Landes Berlins, dass P&R-Anlagen an der Stadtgrenze im Land Brandenburg anzusiedeln sind, um Autofahrende so früh wie möglich zum Umsteigen auf den öffentlichen Personenverkehr zu animieren, gab es in den letzten Jahren keine Aktivitäten zur Förderung von P&R-Anlagen in Berlin.

Frage 13:

Wer ist für die Säuberung der S-Bahnhöfe, der Gleisstrecke zwischen den Bahnhöfen und des S-Bahnhofumfeldes auf der Linie S 5 zuständig und wie häufig werden die S-Bahnhöfe, Gleisstrecke zwischen den Bahnhöfen und des S-Bahnhofumfeldes gereinigt? (bitte nach Stationen aufgelistet)

Antwort zu 13:

Die DB teilt hierzu mit: „Die erforderlichen regelmäßigen Reinigungsarbeiten obliegen dem jeweiligen Flächeneigentümer. Je nachdem, ob die Flächen an den Stationen, Gleisen oder im Stationsumfeld liegen, sind entweder DB Netz, DB Station&Service oder die Bezirksämter oder Privatpersonen zuständig. Die DB-Flächen werden abhängig von der Nutzungsfrequenz und einer einzelfallspezifischen Bewertung der Situation vor Ort gereinigt. Stationen an denen nur die S-Bahn verkehrt, werden mindestens einmal täglich oder öfter manuell gereinigt. In größeren Abständen erfolgt auch eine Reinigung unter Hinzuziehung von Reinigungsmaschinen, soweit es der Untergrund zulässt. Gleisflächen im Stationsbereich können nur im mehrmonatigen Abstand gereinigt werden, weil hierfür Streckensperrungen notwendig sind.“

Frage 14:

Gibt es der Beantwortung der Anfrage zu dem Thema der Anfrage aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 22.02.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz