

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 30. März 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. März 2015) und **Antwort**

Bestellungen von U-Bahn-Fahrzeugen versäumt?

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 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Warum wurden von Senat und BVG angesichts wachsender Fahrgastzahlen, steigender EinwohnerInnenschaft, dem Ziel der klimafreien Stadt, bereits erreichte vollständige Auslastung z.B. U2, U6, U7 und U9, der nun gescheiterten Bewerbung um die Olympischen Spiele sowie dem Ende der Lebensdauer insbesondere von Großprofilfahrzeugen nicht rechtzeitig Bestellungen für neue U-Bahn-Züge ausgelöst?

Antwort zu 1.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Ein Beschaffungsprozess für Schienenfahrzeuge dauert rund 7 Jahre. Vor diesem Hintergrund hat die BVG 2014 in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger das Programm „Zukunftssichere Schienenfahrzeuge“ gestartet. Das Programm ist im definierten Zeitplan.“

Das Land Berlin hat in dem im 2007 mit der BVG abgeschlossenen Verkehrsvertrag einen Schwerpunkt auf die Straßenbahnfahrzeugbeschaffung (Ausmusterung der Tatra-Bahnen durch die Beschaffung von 142 Flexity-Bahnen für ca. 443 Mio. €) gelegt, da eine Ausmusterung der Tatra-Bahnen durch Gutachten belegt, technisch erforderlich und zur Herstellung der Barrierefreiheit geboten war. Weitere Schienenfahrzeugbeschaffungen waren angesichts der kurz zuvor abgewiesenen Feststellungsklage auf eine Haushaltsnotlage des Landes Berlin zum damaligen Zeitpunkt nicht finanzierbar. Die BVG hatte zudem in den Vertragsverhandlungen ausgeführt, dass alle U-Bahn-Fahrzeuge noch bis zum Ende des Vertrages

durch Ertüchtigungen betriebsfähig gehalten werden können. Während des Verkehrsvertrages hat sich die BVG darüber hinaus mit dem Land Berlin wegen neuer Erkenntnisse zur technischen Substanz der Kleinprofilfahrzeuge vom Typ A3L71 auf eine Beschaffung von Kleinprofil-U-Bahnen verständigt, da im Kleinprofil die derzeit ältesten Fahrzeuge des U-Bahn-Netzes verkehren und deswegen hier der dringendste Investitionsbedarf bestand. Neben dem geplanten Ersatzbeschaffungsbedarf von 104 Wagen hat sich die BVG dabei auch eine Option für weitere 40 Wagen einräumen lassen, die zur Bewältigung des Nachfragewachstums genutzt werden können.

Frage 2: Welche U-Bahn-Baureihen gibt es, welches Alter haben die Fahrzeuge jeweils? Welche Fahrzeuge sollen davon ertüchtigt werden, bei welchen geht das aus welchen Gründen nicht mehr?

Antwort zu 2.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die Fahrzeugflotte der U-Bahn besteht aus Fahrzeugen für das Groß- und das Kleinprofil. Im Großprofil werden derzeit vier Baureihen eingesetzt. Im Durchschnitt ist die Flotte 26 Jahre alt. Jede Baureihe wird in der Regel über mehrere Jahre in Betrieb genommen. Ein Alter pro Baureihe ist daher nicht ermittelbar. Die Inbetriebnahme der ältesten Baureihe im Großprofil ist im Jahr 1974 begonnen worden. Die Inbetriebnahme der jüngsten Baureihe im Großprofil ist 1995 begonnen worden.“

Im Kleinprofil werden derzeit sechs Baureihen eingesetzt. Im Durchschnitt ist die Flotte 28 Jahre alt. Jede Baureihe wird in der Regel über mehrere Jahre in Betrieb genommen. Ein Alter pro Baureihe ist daher nicht ermittelbar. Die Inbetriebnahme der ältesten Baureihe im Kleinprofil ist im Jahr 1964 begonnen worden. Die Inbetriebnahme der jüngsten Baureihe im Kleinprofil ist 2001 begonnen worden. Die Wagenkastensubstanz der noch nicht ertüchtigten U-Bahnfahrzeugflotte lässt aufgrund der Verwendung von Leichtbaumaterialien ab Anfang der 80er Jahre keine wirtschaftliche Ertüchtigung nach 2020 mehr zu.“

Zur Frage der wirtschaftlichen Ertüchtigungsfähigkeit von Altbaufahrzeugen laufen derzeit im Rahmen des Programms „Zukunftssichere Schienenfahrzeuge“ Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und der BVG. Ergebnisse liegen hierzu noch nicht vor.

Frage 3: Welche Schritte sind bis zur Indienststellung von neuen Fahrzeugen nötig, wie lange dauern sie jeweils? Welche Schritte davon wurden bereits eingeleitet/durchgeführt?

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Der Beschaffungsprozess umfasst die Lastenhefterstellung, die Ausschreibung, die Konstruktion, die Vorserie, den Produktionsvorlauf und die Lieferung und Inbetriebnahme. Im Rahmen des Schienenfahrzeugbeschaffungsprogramms werden aktuell die Lastenhefte erarbeitet.“

Frage 4: Wie wurden bisher Omnibusse, Straßenbahn und U-Bahn-Fahrzeuge finanziert, wie soll das künftig geschehen?

Antwort zu 4.: Bei Omnibussen erfolgt grundsätzlich eine Eigenfinanzierung durch die BVG, d.h. durch Fahrgelderlöse und Ausgleichsleistungen aus dem Verkehrsvertrag mit dem Land Berlin. Bei Schienenfahrzeugen gab es darüber hinaus teilweise eine Sonderfinanzierung aus Landesmitteln und / oder Bundesmitteln.

Über die zukünftige Finanzierung ist noch nicht entschieden.

Frage 5: Wurde die Beschaffung einer modernisierten Baureihe „H“ für das Großprofilnetz geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Durch Veränderungen im Bereich verschiedener Normen ist eine Zulassung von Fahrzeugen der Baureihe „H“ rund 20 Jahre nach Konstruktion und Bau heute nicht mehr möglich. Unabhängig davon ist dies vergaberechtlich nicht möglich.“

Frage 6: Würden Züge der Hamburger Hochbahn in das Berliner Netz passen? Welche Anfrage hat die BVG dazu in Hamburg gestellt, wie war die Antwort?

Antwort zu 6.: Die BVG AöR teilt hierzu mit:
„Der Einsatz von Zügen der Hamburger Hochbahn ist trotz umfangreicher Umrüstung nur auf einzelnen Linienabschnitten möglich. Hier hat sich keine betrieblich-wirtschaftliche Machbarkeit ergeben.“

Frage 7: Mit welchen technischen Veränderungen wäre der Einsatz von Kleinprofilzügen im Großprofilnetz möglich? Welche Vor- und welche Nachteile hätte dies? Gäbe es – z.B. beim Einsatz von sogenannten Blumenbrettern – Sicherheitsprobleme?

Antwort zu 7.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Vor dem Einsatz von Kleinprofilfahrzeugen im Großprofil müssen die Systeme zur Fahrstromversorgung angepasst werden. Dazu muss die geringere Breite des Wagenkastens zur Sicherstellung der Barrierefreiheit durch Trittelemente im Außenbereich ausgeglichen werden. Sicherheitsprobleme sind keine erkennbar.“

Die Fahrzeuge sind gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - (BOStrab) durch die Technische Aufsichtsbehörde abzunehmen, welche die Feststellung über die Betriebssicherheit trifft. Die hierfür benötigten Unterlagen, Nachweise und Dokumente liegen ihr noch nicht vor.

Berlin, den 16. April 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Apr. 2015)