

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)

vom 27. Juni 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Juni 2017)

zum Thema:

Wird die S-Bahn auf Dauer mit Altfahrzeugen betrieben?

und **Antwort** vom 10. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juli 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/11679
vom 27. Juni 2017
über Wird die S-Bahn auf Dauer mit Altfahrzeugen betrieben?

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

Der Senat hat die S-Bahn-Leistungen für das Teilnetz Ring/ Südost in einem Interimsvertrag bis 2023 vergeben, wobei die Leistung weiterhin mit Altfahrzeugen erbracht wird. Für die Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn laufen Interimsvertragsverhandlungen, auch dort sind keine neuen Züge vorgesehen (s. Protokoll des Ausschusses UmVerk vom 02.03.2017).

Frage 1:

Wie lange werden auf dem Teilnetz Ring/ Südost noch die derzeit genutzten Altfahrzeuge eingesetzt werden?

Antwort zu 1.:

Im Teilnetz Ring und Südost sollen Altfahrzeuge noch bis Oktober 2023 eingesetzt werden.

Frage 2:

Ab wann sollen die ersten Neufahrzeuge dort eingesetzt werden?

Antwort zu 2.:

Die ersten Neufahrzeuge sollen im Teilnetz Ring und Südost ab dem 01.01.2021 eingesetzt werden.

Frage 3:

Ist bei den derzeit genutzten Altfahrzeugen geplant, diese für moderne Benutzeranforderungen (wie z.B. Angebot von Fahrradstellplätzen und Rollstuhlstellplätzen, Licht- und Raumprofile, W-LAN-Angebot) zu ertüchtigen?

Wenn ja für welche Anforderungen und wann?

Wenn nein, warum nicht?

Frage 4:

Wie stellt der Senat sicher, dass bei den anstehenden Ausschreibungen für die Stadtbahn und die Nord-Süd-Verbindung dort eingesetzte Altfahrzeuge ein hohes Maß an Benutzerfreundlichkeit aufweisen und modernen Benutzeranforderungen entsprechen, wie z.B. Angebot von Fahrradstellplätzen und Rollstuhlstellplätzen, Licht- und Raumprofile, W-LAN-Angebot?

Antwort zu 3. und 4.:

Die Fahrzeuge der Baureihen (BR) 480 und 485 sollten ursprünglich bis Ende 2017 eingesetzt werden. Für die Verlängerung des Einsatzes bis Ende 2023 werden umfangreiche technische Maßnahmen umgesetzt, die einen stabilen und sicheren Weiterbetrieb gewährleisten. Darüber hinaus erfolgen aufgrund der absehbar relativ kurzen Restnutzungszeit der Fahrzeuge keine weiteren fahrgastwirksamen Verbesserungen. Die Beförderung von Fahrrädern und Rollstühlen ist in den vorhandenen Mehrzweckabteilen bereits heute möglich.

Die Fahrzeuge der BR 481/482 werden ein technisches Maßnahmenpaket erhalten, welches weiterhin einen zuverlässigen und sicheren Betrieb gewährleisten wird. Auch in diesen Fahrzeugen ist die Beförderung von Fahrrädern und Rollstühlen in den vorhandenen Mehrzweckbereichen bereits heute sichergestellt. Darüber hinaus haben die Länder Berlin und Brandenburg einige zusätzliche fahrgastwirksame Maßnahmen vorgesehen. So wird ein Videoaufzeichnungssystem installiert. Die bisher nicht ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten im Bereich des Abteils an dem Fahrzeugende ohne Führerstand werden durch Ergänzung zusätzlicher Haltestangen verbessert. Piktogramme und Fußbodenmarkierungen für die Priorisierung von Rollstuhlbereichen innerhalb der Mehrzweckabteile werden aufgebracht, um die entsprechenden Flächen für die vorgesehene Nutzung zu kennzeichnen. Im verbleibenden Mehrzweckbereich werden Piktogramme für Kinderwagen und Fahrräder auf den Unterseiten der Klappsitze ergänzt, um den Vorrang dieser Nutzergruppen im Mehrzweckabteil ebenfalls zu verdeutlichen. Im Türbereich sollen künftig gelbe Aufmerksamkeitsstreifen im Fußboden die Sicherheit verbessern. Es ist zudem der Einbau taktiler Türtaster vorgesehen. Schließlich verbessert der Einbau bewährter neuerer Gurtsysteme für Fahrradhalterungen die Fahrradbeförderung.

Licht- und Raumprofile als Benutzeranforderung sind dem Senat nicht bekannt. Das Lichtraumprofil ist hingegen eine technische Anforderung an die Fahrzeuge, um den sicheren Einsatz im Streckennetz zu gewährleisten.

Eine Nachrüstung von WLAN ist in den Bestandsfahrzeugen nicht vorgesehen, da in Berlin bereits eine hohe Netzabdeckung durch Mobilfunk für die Streckenabschnitte der S-Bahn besteht und zudem eine Nachrüstung im Vergleich zum erzielbaren relativ geringen Nutzen einen unverhältnismäßig hohen technischen und finanziellen Aufwand erfordern würde.

Frage 5:

Wurden bei Entscheidungsfindung des Senats, auf den oben genannten drei S-Bahn-Teilnetzen auch künftig vorwiegend Altfahrzeuge einzusetzen, die entsprechenden Fachverbände, wie z.B. Mofair, VDV oder der Fahrgastverband pro Bahn e.V., vorab gehört?

Wenn ja: Welche Positionen haben die Fachverbände in Bezug auf den Einsatz von Altfahrzeugen dabei geäußert?

Antwort zu 5.:

Der Senat hat das Ziel, in den drei Teilnetzen der S-Bahn perspektivisch Neufahrzeuge zum Einsatz zu bringen.

Für das Teilnetz Ring und Südost ist dies vorgesehen, sobald Neufahrzeuge entwickelt, getestet, zugelassen, produziert und in ausreichender Anzahl für den Einsatz zur Verfügung stehen. Entsprechende Zeitbedarfe müssen für diese Prozesse berücksichtigt werden. Deshalb ist eine sukzessive Betriebsaufnahme mit Neufahrzeugen für die einzelnen Linien vom 01.01.2021 bis Oktober 2023 vorgesehen. Bis dahin müssen die Altfahrzeuge der BR 480 und 485 zum Einsatz kommen, da andere Fahrzeuge nicht zur Verfügung stehen.

Die Fahrzeuge der BR 481/482 sind in den Jahren 1996 – 2004 produziert worden. Sie können – wie bei Eisenbahnfahrzeugen üblich – über einen Zeitraum von 30 und mehr Jahren eingesetzt werden und sind daher auch aus heutiger Sicht nicht als „alt“ zu qualifizieren. Im Sinne einer effizienten und sparsamen Verwendung der nicht unbegrenzt für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel des Bundes sowie eines ressourcenschonenden Einsatzes bereits vorhandener Wirtschaftsgüter ist die weitere Zulassung dieser Fahrzeuge für die hiesigen Verkehrsleistungen im Rahmen ihrer vorgesehenen Nutzungsdauer sinnvoll. Eine Anhörung von Fachverbänden war für diese Entscheidungsfindung nicht erforderlich.

Frage 6:

Wie möchte der Senat sein selbst propagiertes Ziel, ein internationales Schaufenster für eine Smart City zu werden, umsetzen, wenn im Mobilitätsbereich und hier besonders im ÖPNV/SPNV noch über längere Zeit Altfahrzeuge aus dem vorherigen Jahrhundert zum Einsatz kommen?

Antwort zu 6.:

„Smart City“ steht für eine Stadt, die sich durch intelligente, nachhaltige und zukunftsweisende Entscheidungsfindungen auszeichnet. Für den Berliner Senat umfasst dies, langlebige Investitionsgüter über ihren gesamten Lebenszyklus zu nutzen. Eine andere Entscheidung wäre für eine „Smart City“ nur sachgerecht, wenn frühere Vorgaben von Neufahrzeugstandards einen so erheblichen Mehrwert für den Fahrgast bedeuten würden, dass sich die mit Neufahrzeugstandards verbundenen höheren Zuschussbeträge pro Zugkilometer rechtfertigen lassen. Dies ist nach Auffassung des Senats nicht der Fall.

Aufgrund der üblichen wirtschaftlich-technischen Einsatzdauer von Schienenfahrzeugen von 30 und mehr Jahren werden dementsprechend auch in anderen Städten und Regionen derzeit und auch zukünftig noch Fahrzeuge eingesetzt werden, die bereits vor dem Jahr 2000 in Betrieb genommen wurden.

Frage 7:

Wie möchte der Senat den leistungsfähigen Unternehmen des regionalen Verkehrsclusters (u.a. Bombardier, Siemens, Stadler) eine Chance geben, einen Beitrag zur modellhaften Weiterentwicklung des regionalen SPNVs zu leisten, wenn über viele Jahre keine Neufahrzeuge bei der S-Bahn beschafft werden?

Antwort zu 7.:

Für das Teilnetz Ring und Südost der Berliner S-Bahn wurde im Rahmen von Wettbewerbsverfahren die Beschaffung von Neufahrzeugen ausgeschrieben. Die Teilnahme stand allen potentiellen Anbietern offen.

Auch für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd der Berliner S-Bahn werden die Betreiber für die dem ab Dezember 2017 gültigen Interimsvertrag folgenden Verkehrsverträge im Wettbewerb ermittelt. In diesem Verfahren sind Angebote mit Neufahrzeugen möglich.

Darüber hinaus finden weitere Wettbewerbsverfahren im Regionalverkehr statt, z.B. startet noch in diesem Jahr das Vergabeverfahren für das Netz Elbe-Spree, für das sowohl der Einsatz von Gebrauchts- als auch Neufahrzeugen möglich ist. Auch hier können die leistungsfähigen Unternehmen des regionalen Verkehrsclusters ihren Beitrag zur modellhaften Weiterentwicklung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) anbieten.

Zudem laufen derzeit auch für den ÖPNV¹-Bereich weitere, umfangreiche Ausschreibungen von neuen U-Bahn- und Straßenbahnfahrzeugen, die ebenfalls für die benannten Unternehmen eine bedeutende Chance bieten, einen relevanten Beitrag im Rahmen der Weiterentwicklung des städtischen Nahverkehrs zu leisten.

Berlin, den 10.07.2017

In Vertretung

Stefan Tidow

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

¹ Öffentliche Personennahverkehr