

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tom Schreiber (SPD)**

vom 04. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. November 2019)

zum Thema:

Lahmgelegt – Wie Graffitis den S-Bahnverkehr beeinträchtigen

und **Antwort** vom 21. Nov. 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Nov. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tom Schreiber (SPD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21517
vom 04.11.2019
über Lahmgelegt – Wie Graffitis den S-Bahnverkehr beeinträchtigen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
Die Schriftliche Anfrage betrifft 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 die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

In welchem Turnus werden die Waggons der Berliner S-Bahnen regulär grundgereinigt und gewartet?

Antwort zu 1:

Die DB AG teilt hierzu mit:
„Wartungen werden an den Fahrzeugen spätestens alle ein bzw. zwei Wochen vorgenommen. Grundreinigungen finden alle drei Monate regelmäßig statt, darüber hinaus auch bei besonderem Bedarf. Die Grundreinigung stellt die intensivste Reinigungsstufe dar, die von weiteren Reinigungsarbeiten regelmäßig flankiert wird. Die kleinste Reinigungsstufe ist beispielsweise die Grobmüllbeseitigung, die an den Wendebahnhöfen mehrfach am Tag stattfindet.“

Frage 2:

In welchem Zeitfenster werden Komfortmängel an und in den Waggons der Berliner S-Bahnen, die eine weitere Nutzung des Waggons im Fahrbetrieb jedoch zulassen, behoben?

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Abhängig vom Umfang der Komforteinschränkung und der mit ihr einhergehenden Beeinträchtigung für den Fahrgast variieren die daraus abgeleiteten Maßnahmen: Wurde beispielsweise das Innere eines Fahrzeuges stark verunreinigt und ist eine Nutzung dadurch unzumutbar geworden, wird dieses Fahrzeug umgehend verschlossen und ausgetauscht, sobald ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung steht. An einem weiteren Beispiel lässt sich der Einfluss weiterer Rahmenbedingungen veranschaulichen: Denn fällt die Heizung aus, verkehrt das Fahrzeug bei gemäßigten Außentemperaturen weiter und wird beim nächsten regulären Werkstatteinsatz dahingehend untersucht; lassen dies die Außentemperaturen aber nicht zu, wird das Fahrzeug bereits bei nächster Gelegenheit ausgetauscht.“

Frage 3:

Wie wird mit Waggons verfahren, die durch Graffiti verschmutzt sind? (Aufstellung nach Verschmutzungsgrad, Dauer bis zur Reinigung und gegebenenfalls Dauer bis zur Wiederinbetriebnahme der Waggons erbeten.)

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Innen- und Außengraffiti sind laut Verkehrsvertrag binnen 48 Stunden zu beseitigen. Das muss für 97 % der Schmierereien fristgerecht erfolgen. Diese Anforderung aus den Verkehrsverträgen erfüllt die S-Bahn zuverlässig. Bei Graffitischäden mit besonderer Aussage z.B. verfassungsfeindliche Symbole wird der Zug bereits beim nächsten planmäßigen Halt aus dem Betrieb genommen, bei einem Graffiti Schadbild über die gesamte Wagenfläche wird das Fahrzeug verschlossen und noch am selben Tag ausgetauscht. Die Dauer des Werkstattaufenthaltes hängt vom Schadbild ab.“

Frage 4:

Nach eigenen Angaben der S-Bahn Berlin wird eine zeitnahe Behebung von Mängeln beispielsweise durch den Einsatz des mobilen Streckenservice angestrebt. Seit wann sind mobile Reinigungs- und Serviceteams bei der S-Bahn im Einsatz, um zusätzlich zu den regelmäßigen Reinigungs- und Instandsetzungsmaßnahmen auch noch eine unmittelbare Mängelbeseitigung zu gewährleisten?

Antwort zu 4:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Bereits vor Gründung der S-Bahn Berlin GmbH im Jahr 1995 wurden bereits Störungen an Fahrzeugen mobil instandgesetzt, wofür Teams von Fahrzeuginstrukteuren und Fahrmeistern bzw. Zugprüfer im Einsatz waren, die zwischenzeitlich als sog. „Mobiler Streckenservice“ im Einsatz sind. Weiterhin gibt es seit 2014 im System der Ringbahn zwischen Westend und Hohenzollerndamm eine Unterwegsreinigung, sowie zusätzliche mobile Reinigungsteams, die nach Bedarf eingesetzt werden.“

Frage 5:

Welchen Anteil machen die entstehenden Kosten für die mobilen Reinigungsteams und den mobilen

Streckenservice im Verhältnis zu den Gesamtkosten für Reinigung, Wartung und Instandhaltung der S-Bahnwaggons aus? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Eine Erfassung im Sinne der Abfrage wird bei der S-Bahn Berlin GmbH nicht geführt. Nach einer groben Abschätzung entfallen ca. 2 % des jährlichen Fahrzeugreinigungsbudgets und 2,5 % der anfallenden Fertigungsstunden in der betriebsnahen Instandhaltung auf die erforderlichen Arbeiten.“

Frage 6:

Wie viele Fälle von Verschmutzungen durch Graffiti an Fahrzeugen der S-Bahn Berlin wurden in den vergangenen fünf Jahren erfasst? (Aufstellung nach Jahren, Schadenssumme und - wenn bekannt - Tatort der Verschmutzung erbeten.)

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Es werden jährlich rund 3.000 Fälle von Graffitischäden an den Fahrzeugen der S-Bahn Berlin GmbH erfasst. Die Kosten zur Beseitigung von Graffitischäden und Vandalismus in Berlin belaufen sich auf mehr als fünf Mio. Euro im Jahr. Die Schäden entstehen im gesamten S-Bahn-Netz, die Züge werden sowohl während des Betriebes, als auch in den Abstellanlagen angegriffen.“

Frage 7:

Wie viele Fälle von Verschmutzungen durch Graffiti an sonstigen Einrichtungen der S-Bahn Berlin, wie beispielsweise Fahrstühle, Wartebereiche und Aufsichtshäuschen, wurden in den vergangenen fünf Jahren erfasst? (Aufstellung nach Jahren, Einrichtung, zugehöriger Haltestelle und Schadenssumme erbeten.)

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die DB führt Nachweise zur Beseitigung von Graffitischäden [...], jedoch nicht in der hier geforderten Struktur. Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um Einrichtungen des Infrastrukturbetreibers und nicht der S-Bahn Berlin GmbH handelt.“

Frage 8:

Fallen die Reinigungskosten für Verschmutzungen durch Graffiti unterschiedlich hoch aus, je nachdem, ob die Reinigung zeitnah erfolgt oder erst zu einem späteren Zeitpunkt? (Wenn ja, wie kommt dieser Unterschied zustande?)

Antwort zu 8:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Ja, die Kosten für die Entfernung der Schäden variieren je nach Größe des Schadbilds und chemischer Zusammensetzung der eingesetzten Lacke, Stifte etc. bzw. Schichtdicke

ihres Auftrags, Beschaffenheit des Untergrunds etc. Müssen die Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise durchgeführt werden, fallen hierfür zusätzliche Sicherungskosten an. Der Zeitpunkt der Entfernung spielt für die Kostenentwicklung keine Rolle.“

Frage 9:

Wie hat sich das Aufkommen an Graffiti und vergleichbaren Formen der Sachbeschädigungen (z.B. Scratchings) in und an den Waggonen der S-Bahn Berlin innerhalb der vergangenen fünf Jahre entwickelt? (Aufstellung nach Art und Grad der Verschmutzung/Beschädigung sowie nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 9:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Das Aufkommen an Graffiti und Vandalismus ist in den letzten Jahren zwar gering aber dennoch stetig gestiegen.“

Frage 10:

Welche Strategien und Maßnahmen hat die S-Bahn Berlin in den vergangenen fünf Jahren ergriffen, um mutwilliger Sachbeschädigung beizukommen und – insofern eine Evaluation dieser Maßnahmen vorliegt – mit welchen Ergebnissen? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 10:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Zur Abwehr bzw. Minimierung von Graffiti- und Vandalismusschäden, setzt die S-Bahn einerseits auf präventive Maßnahmen, wie vandalismusresistente Bauteile, Schutzlacke und Schutzfolien und andererseits auf technische und personelle Abwehrmaßnahmen, wie Zäune oder Bewachungspersonal. Zusätzlich wird durch personelle Maßnahmen versucht, die Täter gerichtsfest zu überführen. Aufgrund der Größe des S-Bahnsystems und der sich dadurch ergebenden Tatgelegenheiten begrenzen die Maßnahmen die Straftaten nur bedingt.“

Frage 11:

Wurde der formelle Umgang seitens der S-Bahn Berlin mit Sachbeschädigung durch Graffiti innerhalb der vergangenen fünf Jahre geändert? (Wenn ja, wie genau, wann und aus welchen Gründen, bzw. mit welchen Zielen?)

Antwort zu 11:

Die DB AG teilt hierzu mit: „Nein.“

Frage 12:

In wie weit sind die Gleisanlagen und Züge der S-Bahn Berlin gegen Zugriff oder Einwirkung durch Unbefugte gesichert und welche Verbesserungen hinsichtlich der Absicherung sind derzeit in Arbeit, bzw. in Planung?

Antwort zu 12:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Der Betrieb der Berliner S-Bahn macht es erforderlich, die Züge der S-Bahn Berlin GmbH an mehr als fünfzig Orten im gesamten Netz abzustellen. Ein Teil dieser Fahrzeuge ist gesichert und bewacht, jedoch kann dies aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und örtlichen Begebenheiten nicht für alle Orte gleichermaßen gewährleistet werden. Beobachtungen zeigen auch, dass sich die Szene nicht nur auf die Beschädigung abgestellter Fahrzeuge konzentriert, sondern auch im Betrieb eingesetzte Fahrzeuge an Haltebahnhöfen besprüht und neben der Sachbeschädigung so noch die Störung des Betriebsablaufs und ggf. sogar Bedrohungen zum Nachteil von Personalen und Fahrgästen erschwerend hinzukommen. Somit verschiebt zusätzlicher Aufwand zur Bewachung abgestellter Fahrzeuge im Ergebnis die Straftaten nur, kann sie aber nicht verhindern.“

Berlin, den 21.11.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz