

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 29. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Juli 2019)

zum Thema:

Fahrerloser ÖPNV statt Ausfälle wegen Personalmangels?

und **Antwort** vom 14. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Aug. 2019)

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. 18/20378
vom 29. Juli 2019
über Fahrerloser ÖPNV statt Ausfälle wegen Personalmangels?

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 S-Bahn Berlin GmbH und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) 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:

Wie schätzt der Senat die künftige Entwicklung des für Ausfälle von Fahrten häufig als Grund angeführten Personalmangels bei der BVG und der S-Bahn ein, zumal im gesamten deutschen Arbeitsmarkt Straßenbahn-, U-Bahn- und S-Bahn-Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer angeblich knapp sind?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Die BVG hat auf die Arbeitsmarktentwicklung reagiert und ihr Recruiting für das Fahrpersonal personell und finanziell verstärkt. Die Konkurrenzsituation betrachten wir als Herausforderung, aber wir beobachten auch höhere Bewerbungseingänge und eine höhere Nachfrage aufgrund unserer Kampagnen und Maßnahmen.“

Der Senat sieht hierzu anhaltend große Herausforderungen bei den Verkehrsunternehmen, die zu bewältigen in deren unternehmerischen Verantwortung liegt.

Frage 2:

Besteht die Gefahr, dass durch Personalmangel verursachte Ausfälle von Fahrten bei S-Bahn und BVG in Zukunft eher zunehmen?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Entwicklung ist vor allem vom geplanten und notwendigen Leistungswachstum und einer effektiven Verkehrsorganisation in Berlin entsprechend dem Mobilitätsgesetz mit Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abhängig.“

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Die S-Bahn Berlin bildet so stark aus, dass der aktuell absehbare Personalbedarf gedeckt werden kann. Wir nehmen ca. 150 Anwärter pro Jahr in die Ausbildung auf, von denen ca. 100 pro Jahr ihre Ausbildung erfolgreich abschließen und ihre Tätigkeit beginnen. Damit sind wir auch gewappnet für Verkehrsausweitungen und Arbeitszeitabsenkungen. Derzeit ist der Personalbedarf vollständig gedeckt. Dies schließt allerdings leider nicht aus, dass durch kurzfristige Krankmeldungen dennoch einzelne Zugausfälle entstehen.“

Frage 3:

Inwieweit wird bei BVG und S-Bahn eine Automatisierung des S-Bahn- und U-Bahn-Verkehrs als Chance betrachtet, dem bestehenden und künftigen Personalbedarf zu begegnen?

Frage 4:

Werden derzeit konkrete Vorhaben zur Automatisierung des Betriebs bzw. zur Schaffung der Voraussetzungen für eine künftige Automatisierung des Betriebs bei S-Bahn und BVG vorangetrieben? Wenn ja, welche?

Antwort zu 3 und zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG wird ab voraussichtlich 2025/2026 mit einer Teilautomatisierung CBTC (GoA2) auf der U5 und U8 beginnen. Die Automatisierung erfolgt in der Ausbaustufe GoA2, der Fahrer bleibt als Rückfallebene für die Türkontrolle und für den Fahrauftrag weiterhin erhalten.“

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Die Deutsche Bahn pilotiert in Hamburg eine weitergehende Automatisierung des S-Bahnbetriebes. Dieses Pilotprojekt befindet sich jedoch noch in einem frühen Stadium. Ob, wenn ja in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt dadurch Personal einsparbar ist, kann noch nicht abschließend beurteilt werden. Es ist sogar zu erwarten, dass auch bei einer technischen Automatisierung des Betriebes selbst weiterhin ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin auf dem Zug eingesetzt wird, der dann aber andere Arbeitsschwerpunkte hat, als der heutige Triebfahrzeugführende. Auch wenn die Deutsche Bahn an dem Thema mit Hochdruck arbeitet, wird es auf viele Jahre noch nicht dazu führen, dass der Bedarf an Triebfahrzeugführenden sinkt. Daher setzen wir unsere Ausbildungsaktivitäten unverändert fort.“

Frage 5:

Inwieweit werden Vorkehrungen in der ÖPNV-Infrastruktur getroffen oder sind geplant, die eine spätere Ausrüstung mit CBTC-Technik (Communication-Based Train Control, automatische Zugbeeinflussungssysteme) für den fahrerlosen Betrieb ermöglichen?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Weitere Maßnahmen sind in diesem Bezug nicht bekannt. Üblicherweise kommen beim fahrerlosen Betrieb Bahnsteigabschlusstüren oder Radarsysteme zum Einsatz. Beide Ausrüstungsmerkmale werden derzeit nicht verfolgt.

Bezüglich der Funkkommunikation wird die entsprechende Ausrüstung erst mit Projektrealisierung CBTC im erforderlichen Umfang erfolgen.“

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Derzeit existiert kein für den Betrieb im Geltungsbereich der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) zugelassenes System für den fahrerlosen Betrieb (Automatic Train Operation (ATO)/Automatic Train Supervision (ATS) bei einem Grad der Automatisierung von GoA 3 oder 4).

Wie bereits in der Antwort zu den Fragen 3 und 4 dargestellt, wird die DB AG im Netz der Hamburger S-Bahn eine Automatisierung testen.

Im Netz der Berliner S-Bahn werden derzeit keine solchen Systeme getestet oder zur Anwendung gebracht.

Da derzeit auch nicht die Anforderungen an die Infrastruktur für einen fahrerlosen Betrieb bekannt sind, werden momentan keine Vorkehrungen für eine Umrüstung vorgenommen oder geplant.“

Frage 6:

Wenn ja, auf welchen Linien ist dies bereits konkret angedacht oder geplant?

Antwort zu 6:

Die BVG hat dazu keine Planung vorgesehen; für die S-Bahn Berlin GmbH siehe hierzu die Antwort auf Frage 5.

Frage 7:

Werden beim Neubau von Bahnhöfen (z.B. U5) bzw. der umfassenden Renovierung von Bahnhöfen auch bereits Vorkehrungen getroffen, die eine Nachrüstung von Bahnsteigsicherungen wie z.B. Bahnsteigtüren ermöglichen, die eine Voraussetzung für den fahrerlosen Verkehr sind?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Beim Neubau sowie bei Grundinstandsetzungen von Bahnhöfen erfolgen derzeit keine Vorkehrungen für Bahnsteigsicherungen wie zum Beispiel Bahnsteigtüren.“

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Das Thema befindet sich zurzeit in der Prüfung.“

Frage 8:

Sind die neu bestellten Fahrzeuge bei U- und S-Bahn mit der für CBTC erforderlichen on-board Signaltechnik ausgerüstet oder können diese ggf. damit nachgerüstet werden?

Frage 9:

Wurde diese Option in den abgeschlossenen und laufenden Ausschreibungen zur Fahrzeugbeschaffung verankert bzw. wird diese Anforderung Bestandteil künftiger Ausschreibungen werden?

Frage 10:

Sind die neueren Baureihen der U-Bahn IK sowie J und JK für eine Umrüstung auf fahrerlosen Betrieb (GoA4, vollautomatischer fahrerloser Zugbetrieb) vorbereitet?

Antwort zu 8, 9 und zu 10:

Die BVG teilt zur Frage 8 mit:

„Die CBTC-Technik (zunächst GoA2) ist in den neuen U-Bahnen noch nicht installiert, da dieses Projekt erst noch geplant und ausgeschrieben werden muss. Allerdings sind seit 1995 alle neu beschafften U-Bahnen für den Einsatz von CBTC-Technik (GoA2 – GoA4) vorbereitet. Es sind Freiräume für die Installation der notwendigen Technik im Unterflurbereich der Fahrzeuge vorhanden und die voraussichtlich notwendigen Kabel sind bis zu diesem Freiraum verlegt.“

Die BVG teilt zur Frage 9 und 10 mit:

„Aufgrund des Vergabeverfahrens können hierzu keine Aussagen getroffen werden.“

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Die Technik für automatischen Zugbetrieb erfordert Gewichts-, Platz- und Stromversorgungsreserven im Fahrzeug. Da noch nicht klar ist, welche Technik mit welchen Anforderungen eingebaut werden soll, gab es bei der Ausschreibung der Baureihe 483/484 noch keine konkreten Anforderungen an die Fahrzeughersteller. Für den Eisenbahnbereich existiert noch kein fertiger Standard, der berücksichtigt werden könnte. Sollten die Fahrzeuge während ihrer Lebensdauer umgerüstet werden sollen, muss die Machbarkeit im konkreten Fall geklärt werden. Schon bei den jetzigen Fahrzeugen erfolgten nachträglich umfangreiche technische Aufrüstungen, wie z. B. der Einbau der neuen Zugsicherungstechnik ZBS, das Fahrerassistenzsystem FASSI und das Zugabfertigungssystem BISZAT.“

Berlin, den 14.08.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz