

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 24. September 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. September 2012) und **Antwort**

Wie viele Züge der Berliner S-Bahn sind ab 2017 einsatzfähig?

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

Frage 1: Welche Umstände könnten die Zugbestellung im Jahr 2014 verzögern oder ist die Bestellung im Jahr 2014 in jedem Fall gesichert?

Antwort zu 1: Der Senat geht davon aus, dass die Bestellung der Züge im Jahr 2014 erfolgen wird.

Eine Antwort auf die Frage, wann die neuen Züge bereitstehen, kann gegenwärtig noch nicht gegeben werden. Das Vergabeverfahren wurde Ende Juli mit dem Teilnahmewettbewerb für das Teilnetz Ring gestartet. Entsprechend dem Zeitplan soll die Zuschlagserteilung an den zukünftigen Betreiber Mitte 2014 erfolgen. Erst zu diesem Zeitpunkt ist eine Aussage über den Zeitablauf der Fahrzeuglieferungen möglich. Der Senat rechnet jedoch damit, dass die Fahrzeuge der Vorserie voraussichtlich Ende 2017 in Dienst gestellt und im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden können. Die letzten Neufahrzeuge werden voraussichtlich Ende 2020 in Dienst gestellt. Deshalb ist von einer gestaffelten Betriebsaufnahme voraussichtlich zwischen Dezember 2017 und dem vierten Quartal 2020 auszugehen. Der bis zur vollen Neufahrzeugverfügbarkeit erforderliche Interimsverkehr wird auf Basis eines befristeten Weitereinsatzes von Bestandsfahrzeugen vergeben werden. Sobald im Ergebnis der Vergabe des Teilnetzes Ring der Interimszeitraum feststeht, ist mit der S-Bahn GmbH als Eigentümer der Bestandsfahrzeuge eine entsprechende Vereinbarung zu schließen.

Frage 2: Wieso werden die vom Abgeordnetenhaus bewilligten Haushaltsmittel für die Bestellung von S-Bahnzügen, etwa für eine Bürgschaft, nicht in Anspruch genommen?

Antwort zu 2: Mit dem Inkrafttreten des Haushaltsgesetzes 2012/2013 am 28. Juni 2012 stehen zur haushaltsmäßigen Absicherung der Ausschreibung zur Teilnetzvergabe einschließlich Fahrzeugbeschaffung entsprechende Verpflichtungsermächtigungen zur Ver-

fügung; eine Bürgschaft war nicht Gegenstand der Beschlussfassung des Parlaments.

Frage 3: In welchen Jahren werden nach dem jetzigen Zeitplan wie viele neue Züge einsatzfähig sein?

Antwort zu 3: Siehe Antwort zu 1.

Frage 4: Wie viele Züge umfasst die sogenannte Vorserie und wann wird diese erwartet?

Antwort zu 4: Vor Abschluss des laufenden Teilnahmewettbewerbs ist zur Anzahl der Züge eine Auskunft nicht möglich.

Zur Terminierung siehe Antwort zu 1.

Frage 5: Wie viele Züge werden nach Ansicht des Senats 2017 insgesamt einsatzfähig sein?

Antwort zu 5: Siehe Antwort zu 1.

Frage 6: Sind die Wagenreihen 480 und 485 über das Jahr 2017 hinaus – und ggf. in welchem Umfang – einsatzfähig?

Antwort zu 6: Nach Aussagen der S-Bahn Berlin GmbH ist bisher vorgesehen, die Altbaureihen (Baureihe [BR] 480 und 485) mit Erreichen ihres technischen Lebensendes und zum Ende des Verkehrsvertrages auszumustern. Für eine Weiternutzung der Fahrzeuge bis 2020 müssten die Altbaureihen demnach technisch ertüchtigt werden. Dazu gehört für einen Teil der Fahrzeuge eine zwingend durchzuführende Revision noch während der Laufzeit des derzeitigen Verkehrsvertrages.

Einfluss auf die Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge haben auch infrastrukturelle Rahmenbedingungen, die sich mit der Ausrüstung des Streckennetzes mit einem elektronischen Zugsicherungssystem und der Umstellung des Zugfunks ändern werden. Die tatsächliche Betroffenheit der einzelnen Fahrzeuge hängt aber von deren Laufzeit und Einsatzbereichen ab. Daher sind nach Auffassung des Senats derzeit keine genaueren Aussagen zu einer möglichen Einschränkung der Einsatzverfügbarkeit möglich.

Die tatsächlichen Auswirkungen und die vorhandenen Möglichkeiten zum infra-strukturseitigen Gegensteuern (z.B. Harmonisierung der Migrationsplanungen o.g. Systeme mit der Fahrzeugbeschaffung) können erst sicher abgeschätzt werden, wenn die Zuschlagserteilung an den zukünftigen Betreiber erfolgt ist. Erst dann sind Aussagen über den konkreten Zeitablauf der Fahrzeuglieferungen möglich.

Darüber hinaus hat die S-Bahn Berlin GmbH gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine Selbstverpflichtung für die Fahrzeuge der Baureihe 485 abgegeben, diese spätestens im Jahr 2018 auszumustern. Somit bedarf es zum Weiterbetrieb der Baureihe 485 einer Zustimmung des EBA mit gegebenenfalls weitergehenden Auflagen.

Frage 7: Für wie viele S-Bahn-Züge muss für den Betrieb ab Ende 2017 die Zugsicherung erneuert werden?

Antwort zu 7: Die aktuelle Planung der DB Netz AG (Planungsstand: Mai 2012) zur infra-strukturseitigen Einführung des Zugsicherungssystems Berlin S-Bahn (ZBS) sieht vor, dass Teile der Ringstrecken und die Görlitzer Bahn im 1. Quartal 2018 bei gleichzeitiger Demontage der Fahrsperrn (Streckenanschlänge) ausgerüstet sein werden. Nach Ansicht der S-Bahn Berlin GmbH müssten daher alle 150 Fahrzeuge der Altbaureihen mit der ZBS-Technik nachgerüstet werden, wenn sie nach Ende 2017 für einen Übergangsbetrieb auf dem „Teilnetz Ring“ weiter betrieben werden sollen.

Nach Ansicht des Senats lassen sich jedoch Strategien erarbeiten, mit denen der Aufwand für eine Umrüstung von Altfahrzeugen deutlich geringer gehalten werden kann. Ansatzpunkte hierfür sind z.B. eine Anpassung der infra-strukturseitigen Migrationsplanung an die Fahrzeugverfügbarkeit sowie eine gezielte Fahrzeugeinsatzplanung unter Berücksichtigung der noch nicht auf ZBS umgerüsteten Teile des S-Bahn Netzes.

Diese Strategien lassen sich erarbeiten, sobald mit der Zuschlagserteilung an den zukünftigen Betreiber auch Aussagen über den konkreten Zeitablauf der Fahrzeuglieferungen möglich sind. Über die sich daraus ergebenden Fahrzeugverfügbarkeit lässt sich ermitteln, welchen Bedarf an Altfahrzeugen es zu welchem Zeitpunkt geben wird.

Frage 8: Welche Kosten entstehen durch die Zugsicherung und für weitere notwendige Maßnahme, um die S-Bahn-Züge weiter betreiben zu können?

Antwort zu 8: Dem Senat liegen zurzeit keine belastbaren Kalkulationen vor. Die Kosten für eine Umrüstung aller 150 Fahrzeuge der Altbaureihen belaufen sich nach aktueller Schätzung der S-Bahn Berlin GmbH auf bis zu 100 Mio. Euro.

Der Senat geht jedoch davon aus, dass sich dieser Aufwand erheblich reduzieren lässt (siehe Antwort zu 7.), wenn die beteiligten Unternehmen der DB AG mit einem hohen Maß an Flexibilität bei der Ausgestaltung der Migrationsprozesse auf neue Technologien und durch konstruktives Mitwirken bei den erforderlichen technischen, genehmigungsrechtlichen und betrieblichen Maßnahmen dazu beitragen. Ziel ist es, die Kosten für einen zeitlich befristeten Weiterbetrieb der Baureihen 480 und 485 über das Jahr 2017 hinaus so gering wie möglich zu halten.

Frage 9: Wie und von wem wird die Höhe dieser Kosten ermittelt?

Antwort zu 9: Sobald die in Frage 7 und 8 genannten Voraussetzungen für eine seriöse Kostenermittlung vorliegen, wird der Eigentümer der Fahrzeuge um eine entsprechende Erarbeitung gebeten. Diese wird dann vom Senat geprüft werden.

Frage 10: Wer muss diese Kosten aufbringen?

Antwort zu 10: Der Interimsverkehr wird auf Basis eines befristeten Weitereinsatzes von Bestandsfahrzeugen vergeben werden. In diesem Verfahren werden auch die zu zahlenden Entgelte der Länder Berlin und Brandenburg für die vertragliche Leistung auf der Grundlage einer vom Bieter einzureichenden Kalkulation festgelegt.

Frage 11: In welcher Höhe hätten Kosten für die Erneuerung der Zugsicherung durch eine rechtzeitige Zugbestellung verhindert werden können?

Antwort zu 11: Wie in Antwort zu 7. und 8. dargestellt, sind weder die Gesamtkosten für einen Interimsbetrieb mit Altfahrzeugen, noch die Kosten für eine Umrüstung der Zugsicherung bei der dann notwendigen Anzahl von Fahrzeugen derzeit seriös zu ermitteln. Daher kann auch nicht die Höhe der möglicherweise zu verhindernden Kosten ermittelt werden.

Frage 12: Wer hat die Entscheidung für dieses Vorgehen getroffen, und wer wurde alles einbezogen zur Entscheidungsfindung?

Antwort zu 12: Die Entscheidung hat der Senat in Abstimmung mit dem Land Brandenburg und in Abwägung der Vor- und Nachteile möglicher Varianten unter dem besonderen Aspekt der Sicherung eines zuverlässigen und stabilen S-Bahnverkehrs und der Haushaltslage des Landes Berlin getroffen. Der Senat hat das Abgeordnetenhaus während dieses Entscheidungsprozesses regelmäßig unterrichtet.

Berlin, den 01. November 2012

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Nov. 2012)