

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 30. Oktober 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Oktober 2013) und **Antwort**

Anpassung betrieblicher Regeln bei der Berliner S-Bahn an bundesweite Standards

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

Die Kleine 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 DB AG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben:

Frage 1: Wieso hat es der Senat zugelassen, dass die betrieblichen Regeln bei der Berliner S-Bahn im Oktober 2013 an bundesweite Standards angepasst wurden, obwohl das Berliner S-Bahn-Netz einige grundlegende Unterschiede gegenüber den anderen Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn aufweist und es somit zu weiteren Betriebseinschränkungen gekommen ist?

Antwort zu 1: Der Senat hat keine rechtlichen Befugnisse, dem zuständigen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (DB Netz AG) Weisungen zur Infrastruktur des Berliner S-Bahn-Netzes zu erteilen. Dies obliegt dem Eisenbahnbundesamt (EBA) als zuständiger Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes. Die DB AG teilt dazu mit, dass eine vorangehende Genehmigung der Änderungen der Geschwindigkeiten durch das Land Berlin vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen ist.

Der Senat wurde mittelbar mit Schreiben vom 27.09.2013 von der DB Netz AG an den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) über bevorstehende Anpassungen der zulässigen Geschwindigkeiten zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 sowie die vorgesehene Einrichtung von Langsamfahrstellen beginnend ab Oktober 2013 grundsätzlich informiert. Erste Details zu den Auswirkungen der eingerichteten Langsamfahrstellen wurden erst auf Nachfrage des VBB von der S-Bahn Berlin GmbH genannt. In einem Gespräch am 31.10.2013 wurden unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt von DB Netz AG und S-Bahn Berlin GmbH einzelne Hintergründe und weitere Auswirkungen erläutert. Zur Klärung der noch offenen Fragen

hat der Senat den Vorstand der DB Netz AG angeschrieben. Eine Antwort darauf steht bislang noch aus.

Nach den bislang dem Senat vorliegenden Erkenntnissen betrafen die im Oktober 2013 im Berliner S-Bahn-Netz durchgeführten Anpassungen nur die zulässigen Geschwindigkeiten aufgrund von festgestellten Diskrepanzen zwischen dem von der DB Netz AG erstelltem Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) und dem von der S-Bahn Berlin GmbH erstellten Geschwindigkeitsheften. Diese Diskrepanzen werden zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 bereinigt. Bis dahin wurden vorsorglich an den betroffenen Stellen Langsamfahrstellen eingerichtet und es gilt übergangsweise eine generelle Geschwindigkeitseinschränkung auf 80 km/h (galt zuvor bereits für die Baureihe 481), um für die Triebfahrzeugführer die Übersichtlichkeit der betrieblichen Unterlagen zu wahren.

Davon unabhängig wird eine Anpassung der betrieblichen Regeln bei der Berliner S-Bahn an bundesweite Standards im Zusammenhang mit der Überarbeitung der „Fahrdienstvorschrift“ (Ril 408) mit dem Ziel einer übersichtlicheren Gliederung der Vorschriften – je nach Wahrnehmung der Aufgaben als Verkehrsunternehmen (EVU) oder Infrastrukturbetreiber (EIU) – erfolgen. Diese Änderungen sind noch nicht in Kraft getreten und sollen ab 14.12.2014 gelten. Mit dieser Überarbeitung werden auch die „Sonderbestimmungen für den Betrieb der Berliner S-Bahn“ (Ril 432) als örtliche Regelwerke in die Ril 408 integriert. Bisherige Regeln der Ril 432 werden teilweise vereinfacht und ggf. zur Vermeidung von Doppelungen zu anderen Bestandteilen des Regelwerks gestrichen. Dies hat aber keine Auswirkungen auf die für das Berliner S-Bahn-Netz zulässigen Sonderregelungen – diese bleiben auch in Zukunft erhalten.

Frage 2: Werden die infolge der Anpassung bereits eingetretenen und noch eintretenden Betriebseinschränkungen, die im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der S-Bahn Berlin GmbH vorgesehenen Zahlen entsprechend gekürzt? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2: Soweit Betriebseinschränkungen bereits eingetreten sind und im komplexen Zusammenspiel mit anderen Einflüssen auf den Eisenbahnbetrieb Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsangebot haben, werden die Zahlungen nach Ermittlung eventueller Abzugsbeträge entsprechend den Regelungen des Verkehrsvertrages gekürzt. Zukünftige Betriebseinschränkungen sind aktuell nicht bekannt. Eventuelle daraus resultierende Abzüge werden ebenfalls entsprechend den Regeln des Verkehrsvertrages durchgesetzt.

Frage 3:

- a) Aus welchen Gründen kam es bis heute nicht zu einem Ausbau der S-Bahnstrecke zwischen Wannsee und Griebnitzsee auf zwei Gleise, um einen stabilen 10-Minuten-Takt zu ermöglichen?
- b) Ist ein entsprechender Ausbau für die nahe Zukunft geplant? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3: Der Großteil des Berliner S-Bahnnetzes ist seit 1990 im Zuge des Bundesprogramms „Gründerneuerung Berliner S-Bahn“ saniert bzw. reaktiviert worden. Der Bund betrachtet dieses Programm inzwischen als abgeschlossen und hat mitgeteilt, dass für die weiterhin notwendige Gründerneuerung des Berliner S-Bahn-Netzes und die noch ausstehenden Lückenschlüsse keine nochmalige Sonderregelung in Aussicht gestellt werden kann. Durch die damit ungesicherte Finanzierung wird ein zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Wannsee und Potsdam in absehbarer Zeit nicht erfolgen. Kostengünstigere Varianten zur Verbesserung der Fahrplanstabilität zwischen Potsdam und Wannsee befinden sich in der Prüfung.

Die DB AG erläutert dazu:

Zur Fahrzei-toptimierung auf der Strecke zwischen Berlin Westkreuz und Potsdam wurden mehrere Varianten untersucht. Die wirtschaftlichste Lösung ist ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt zwischen Babelsberg und Potsdam Hbf und die Erhöhung der Geschwindigkeit auf 100 km/h zwischen Wannsee und Potsdam Hbf. Damit können eventuelle Verspätungen der einfahrenden Züge auf ausfahrende Züge im Hbf Potsdam kompensiert und der 10 Min.-Takt stabilisiert werden. Fahrplantechnische Untersuchungen ergaben, dass die Kombination einer Zweigleisigkeit zwischen Babelsberg und Potsdam in Verbindung mit geschwindigkeitserhöhenden Maßnahmen bis Wannsee ausreichende Beschleunigungseffekte für eine Fahrplanstabilität der S 7 bringen.

Für den zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen Babelsberg und Potsdam Hbf liegen Grundlagenermittlung und Vorplanung vor und zurzeit erfolgen Abstimmungen zur Planungsvereinbarung zwischen DB AG und Land Brandenburg. Gemeinsame Zielstellung ist eine Inbetriebnahme des zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen Babelsberg und Potsdam Hbf in 2019.

Frage 4:

- a) Wieso wurden auf der Trasse am S-Bahnhof Schöne-weide keine so genannten Nachrücksignale mehr mit eingebaut?
- b) Wird sich dies in naher Zukunft ändern? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4: Die DB AG führt dazu aus:

a) Derartige Anlagen gab es dort auch bisher nicht. Technisch bedingt kann kein Neueinbau von Nachrücksignalen am S-Bahnhof Schöne-weide in der Alttechnik erfolgen. Aus beiden Richtungen von und nach Schöne-weide sind an der Sicherungstechnik automatische bzw. halbautomatische Blockeinrichtungen in Betrieb, die keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr besitzen. Schaltungstechnische Abhängigkeiten an der Bestandsanlage der Sicherungstechnik lassen hier nur eine komplette Neuerrichtung der gesamten Signalanlage (Strecke und Bahnhof) mit entsprechender Blockabschnittsteilung zu.

Darüber hinaus kann es bei der Nachrüstung von Signalen (Änderung der Bestandsanlage) zu genehmigungsrechtlichen Problemen kommen (Aufheben Bestandschutz).

b) Derzeit wird von der S-Bahn Berlin GmbH und DB Netz geprüft, wie die Betriebssituation so geändert werden kann, dass der Betrieb stabiler wird. Ein Vorziehen des Elektronischen Stellwerkneubaus (ESTW-Neubaus) ist u.a. aufgrund der Fahrzeugsituation (Verfügbarkeit von Fahrzeugen mit neuem Zugsicherungssystem ZBS) nicht wünschenswert, da neue Stellwerkstechnik Betrieb nur noch mit dem neuen Zugsicherungssystem ZBS zulässt. Das Teilnetz „Ring“ muss bis zum vollständigen Einsatz von Neubaufahrzeugen auf diesem Teilnetz mit dem alten Zugsicherungssystem der Fahrsperr befahrbar bleiben, denn die Altfahrzeuge der Baureihen 480 und 485 sind aus Zulassungsgründen nicht auf ZBS umrüstbar.

Frage 5:

- a) Wie soll der Bedarf an zusätzlichen Zügen gedeckt werden, der mit der Verlängerung der Fahrzeiten im Fahrplanwechsel Dezember 2013 zur Einhaltung der Fahrpläne auf einem Teil des Netzes erforderlich wird?
- b) Was passiert, wenn der Bedarf an zusätzlichen Zügen nicht gedeckt werden kann?

Antwort zu 5: Nach Aussage der DB AG wird es zum Dezember 2013 keine Fahrplananpassungen geben, die einen Fahrzeugmehrbedarf verursachen.

Frage 6: Ist es möglich, das Berliner S-Bahn-Netz aus dem DB-Netz auszugliedern und als Eisenbahn des Bundes in eine eigene Netzgesellschaft zu überführen, damit die Besonderheiten ausreichend berücksichtigt, die Leistungsfähigkeit und Flexibilität der Berliner S-Bahn erhalten und vermeidbare Mehrkosten vermieden werden können? Falls nein, warum nicht? Falls ja, was spricht gegen eine Umsetzung?

Antwort zu 6: Das Berliner S-Bahnnetz befindet sich im Eigentum des Eisenbahninfrastruktur-unternehmens DB Netz AG, für welches der Bund zuständig ist. Eine Entscheidung über eine mögliche Ausgliederung des Berliner S-Bahn-Netzes wäre demnach nur durch den Bund – allenfalls unter Mitwirkung der betroffenen Länder – zu treffen.

Unabhängig von der Eigentümerfrage gelten für Eisenbahninfrastrukturbetreiber die gleichen Gesetze und Regelwerke. Eisenbahnen des Bundes unterstehen der fachlichen Aufsicht des Bundes hinsichtlich Zulassung der Regelwerke und notwendigen Betriebsgenehmigungen. Zusätzlich unterliegen alle Eisenbahninfrastrukturbetreiber zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur der wettbewerblichen Aufsicht der Bundesnetzagentur. Hinsichtlich der Berücksichtigung der spezifischen Besonderheiten ist daher kein Unterschied feststellbar, ob sich das Berliner S-Bahnnetz im Besitz der DB Netz AG oder einer direkt dem Bund zugeordneten Eisenbahninfrastrukturgesellschaft befindet. Für alle Eisenbahngesellschaften gelten das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), die Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO) sowie die davon abgeleiteten Regelwerke gleichermaßen. Die im Berliner S-Bahn-Netz geltenden Besonderheiten sind derzeit in der Ril 432 „Sonderbestimmungen für den Betrieb der Berliner S-Bahn“ geregelt und werden in überarbeiteter Form zum 14.12.2014 als örtliche Richtlinie in der bundesweit geltenden Fahrdienstvorschrift (Ril 408) verankert, so dass die speziellen Besonderheiten des Berliner S-Bahn-Netzes auch weiterhin ausreichend Berücksichtigung finden werden.

Berlin, den 04. Dezember 2013

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 11. Dez. 2013)