

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 04. März 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. März 2015) und **Antwort**

Abbau von Abfertigungspersonal an Bahnhöfen // Störungen im Betriebsablauf bei der S-Bahn Berlin

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

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 Frage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Im nächsten Jahr soll es nur noch an 20 sogenannten Stammbahnhöfen festes Aufsichtspersonal geben. Um welche Bahnhöfe handelt es sich und welche Kriterien kamen bei der Auswahl dieser Bahnhöfe zur Anwendung?

Antwort zu 1.: Die DB AG teilt hierzu mit: „Es sind 20 reguläre Stammbahnhöfe im S-Bahn-Netz definiert:

- Birkenstein
- Birkenwerder
- Blankenburg
- Bundesplatz
- Charlottenburg (wird 2015 in Betrieb genommen)
- Friedrichshagen
- Gesundbrunnen (zurzeit noch in Beusselstraße, soll noch 2015 umgesetzt werden)
- Gesundbrunnen
- Greifswalder Straße
- Lichtenberg
- Ostbahnhof
- Ostkreuz (innerhalb des Bauprojekts geplant)
- Potsdamer Platz
- Schöneberg (Vorortbahnsteig)
- Südkreuz (Ringbahnsteig)
- Südkreuz (Vorortbahnsteig)
- Treptower Park (2x)
- Wannsee
- Westkreuz

Der 21. Stammbahnhofsarbeitsplatz befindet sich in der Betriebszentrale in Halensee.“

Mit der doppelten Benennung des Kreuzungsbahnhofs Gesundbrunnen dürften die beiden Systeme Ring und Nord-Süd gemeint sein.

Frage 2: a) Inwieweit soll es durch den Einsatz von (120) mobilen Mitarbeitern zu einer Verbesserung der Qualität kommen?

b) Welche weiteren Vorteile erhofft sich die S-Bahn Berlin von dieser Entscheidung?

c) Mit welchen Nachteilen rechnet die S-Bahn Berlin und welche Maßnahmen werden zur Kompensation der Nachteile ergriffen?

d) Wie viele Stellen wurden bisher und werden noch aufgrund dieser Entscheidung abgebaut oder abgewandelt?

Antwort zu 2.: Die DB AG teilt hierzu mit: „Durch den Einsatz der mobilen Aufsichten soll die Qualität in der jetzigen Form gleich bleiben bzw. sichergestellt werden. Das bietet einen Vorteil im Vergleich zur jetzigen Situation: Aktuell steht ein Mitarbeiter, der mit dem Abfertigen eines Zuges beschäftigt ist, nicht als Ansprechpartner für unsere Fahrgäste zur Verfügung. Die mobilen Aufsichten haben vorrangig die Fahrgastinformation, nur in besonderen Fällen und bei Störungen, sind sie bei der Abfertigung von Zügen behilflich.

Auch auf die Pünktlichkeit kann das ZAT-FM Verfahren positive Auswirkungen haben, so muss der Triebfahrzeugführer nicht warten, bis ein Zug am anderen Gleis abgefertigt ist, diese Vorgänge können nun parallel erfolgen.“

Frage 3: a) Welche Fixkosten und laufenden Kosten entstehen durch die Installation von einer Überwachungskamera an einem Bahnhof?

b) Wie viele Kameras sollen voraussichtlich installiert werden?

c) Wie viele Kameras sind derzeit an den S-Bahnhöfen installiert?

Antwort zu 3.: Die DB AG hat zu Frage 3 keine Stellungnahme übermittelt. Sie verweist auf Ihre Mitteilung im Rahmen der Schriftlichen Anfrage Nr. 17/15369.

Frage 4: Inwieweit wird das Personal für den Umgang mit Störungen oder Notfällen im Betriebsablauf geschult? Wenn keine Schulung erfolgt, warum nicht?

Antwort zu 4.: Die DB AG teilt hierzu mit: „Unser Personal wird zwei Mal im Jahr zu betrieblichen Themen geschult. Themen sind u.a. Meldungen und Handlungsabläufe in Störungsfällen und Verhalten und Meldungen in Notfällen.“

Frage 5: a) Welcher Ablauf muss von Zugführern und vom Abfertigungspersonal im Falle einer Störung im Betriebsablauf (z.B. wegen eines notwendigen Notarzteinsatzes) eingehalten werden und wie sieht dieser im Detail aus?

b) Inwieweit kann sich das Fehlen von Abfertigungspersonal auf diesen Ablauf auswirken?

Antwort zu 5.: Die DB AG teilt hierzu mit: „Bei Störungen der Infrastruktur leitet der Fahrdienstleiter alle notwendigen Schritte ein. Treten Störungen an den Fahrzeugen auf, ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich. Zur Prozessunterstützung stehen innerbetriebliche Richtlinien, Handbücher und Weisungen zur Verfügung.“

Das Fehlen von Aufsichtspersonalen hat kaum Auswirkungen bei Störungsabläufen.

Bei Fahrzeugstörungen handelt immer der Triebfahrzeugführer in Abstimmung mit der Transportleitung. Bei Störungen der Leit- und Stellwerkstechnik sind die Maßnahmen in erster Linie zwischen Fahrdienstleiter und Betriebszentrale abzustimmen. Nur bei Ausfall der Abfertigungstechnik ZAT-FM können durch Einsatz einer mobilen Aufsicht die Folgen minimiert werden. Bei stationseitigen Störungen (die selten zu Zugbeeinträchtigungen führen) entscheidet das vorgegebene Servicelevel über die Entstörung.“

Frage 6: a) Inwieweit müssen die Fahrgäste in den betroffenen Zügen über die Störung informiert werden?

b) Welche inhaltlichen und zeitlichen Richtlinien zur zeitnahen Information der Fahrgäste gibt es?

c) Wie schnell sollen die Passagiere informiert werden?

d) Inwieweit werden die auf den Bahnhöfen wartenden Passagiere informiert?

Antwort zu 6.: Die DB AG teilt hierzu mit: „Die betroffenen Fahrgäste sollen unverzüglich nach Bekanntwerden eines Störfalls informiert werden. Auch die auf betroffenen Bahnhöfen wartenden Fahrgäste sollen unverzüglich über Grund und Umfang informiert werden, sobald diese Information die betreffenden Mitarbeiter erreicht hat.“

Bei der Entscheidung, welche Ansage das Aufsichtspersonal zuerst durchführt, müssen folgende Prioritäten eingehalten werden:

- Priorität 1 - Alarmansagen (Ansagen zur unmittelbaren Gefahrenabwehr),
- Priorität 2 - Warnansagen (Ansagen zur Warnung der Fahrgäste auf dem Bahnsteig vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb),
- Priorität 3 - Fahrgastinformationen,
- Priorität 4 - alle übrigen Ansagen.

Die Priorität 1 ist die höchste Priorität.“

Frage 7: Warum kam es am 09.12.2014 ab 11:50 Uhr am S-Bahnhof Friedenau auch nach über 10 Minuten nicht zu einer Information der Fahrgäste der S1 Richtung Wannsee?

Antwort zu 7.: Die DB AG hat zu Frage 7 keine Stellungnahme übermittelt und mitgeteilt, dass der Sachverhalt zu Frage 7 nicht mehr aufgeklärt werden kann.

Frage 8: a) Wie viele und welche Einsatzkräfte hält die S-Bahn für Störungen und Notfälle bereit?

b) Wie schnell sind diese im Regelfall vor Ort?

c) So Reserveeinheiten bereitgehalten werden, an welchen Punkten sind diese im Netz stationiert?

d) Wenn keine Reserveeinheiten bereitgehalten werden, warum nicht?

Antwort zu 8.: Die DB AG teilt hierzu mit: „Bei Störungen und Notfällen stehen aktuell unsere örtlichen Aufsichten zur Verfügung, zukünftig übernehmen die mobilen Aufsichten diesen Part. Zusätzlich kommen Betriebs- und Verkehrsaufsichten sowie Notfallmanager zum Einsatz. Beide sollen so schnell wie möglich am Einsatzort sein. Darüber hinaus werden bei Störungen und Notfällen die im gesamten Netz verfügbaren Sicherheitskräfte eingesetzt. Grundsätzlich sind alle Einsatzkräfte nicht an festen Standorten stationiert sondern im gesamten S-Bahnnetz im Regeleinsatz und werden bei Bedarf gezielt alarmiert und gesteuert.“

Berlin, den 19. März 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mrz. 2015)