

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Wolf (LINKE)

vom 12. Juni 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Juni 2014) und **Antwort**

Planungen für die Berliner S-Bahn

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

Frage 1: Hat der Senat geprüft, ob es in Hinblick auf die Kontrolle der erbrachten Verkehrsleistungen und der Tariftreue, die Steuerung von Investitionen, die Gewährleistung der Betriebssicherheit, die Kosten der Vertragskontrolle und die Wertschöpfung im Land Berlin und in der Region vorteilhaft ist, dass das Land selbst den Betrieb der S-Bahn übernimmt? Was ist das Ergebnis der Prüfung?

Frage 5: Hat der Senat eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgenommen, ob eine Beschaffung des Wagenmaterials durch die öffentliche Hand für das Land Berlin gegenüber einer Ausschreibung zur Beschaffung vorteilhaft ist? Was sind die Ergebnisse?

Antwort zu 1 und 5: Die Länder Berlin und Brandenburg haben sich wegen der damit verbundenen Risiken dagegen entschieden, die Leistungen von einem landeseigenen Unternehmen erbringen zu lassen bzw. das Wagenmaterial selbst zu beschaffen. Eine Fahrzeugbeschaffung durch die Länder hätte erfordert, dass sie bereits weit vor Betriebsaufnahme – parallel zu den Zahlungspflichten aus dem dann noch laufenden S-Bahn-Vertrag - die Finanzierung der Fahrzeuge hätten übernehmen müssen. Zudem erfordert die Durchführung eines Vergabeverfahrens zur Beschaffung und Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – hier zudem von Spezialfahrzeugen - große Erfahrung bei der Beschaffung von Eisenbahnfahrzeugen. Diese liegen weder bei den Ländern noch z.B. bei der BVG als landeseigenem Unternehmen vor. Aufgrund der Pflicht des Landes Berlin bzw. eines landeseigenen Unternehmens, eine Fahrzeugbeschaffung zwingend europaweit auszuschreiben, ließe sich zudem die „Wertschöpfung im Land Berlin und in der Region“ genau so wenig absichern, wie bei dem jetzt umgesetzten Vergabekonzept. Schließlich gilt, dass auch die Vergabe von Leistungen an ein landeseigenes Unternehmen den Vorgaben des europäischen Beihilfe- und Vergaberechts entsprechen müsste. Dies setzt – vergleichbar dem Abschluss des Verkehrsvertrages mit der BVG im Jahr 2007 - die Verhandlung eines umfassenden Verkehrsvertrages mit entsprechenden externen Beratungsleistungen auf beiden

Seiten und – wie bisher - ein sorgfältiges Vertragscontrolling durch die Länder bzw. durch die VBB GmbH während der gesamten Vertragslaufzeit voraus.

Frage 2: Wie stellt sich aus heutiger Sicht der Zeitplan zur Vergabe des Betriebs der Teilstrecken der S-Bahn dar?

Antwort zu 2: Die Vergabe des Teilnetzes „Ring“ wird derzeit durchgeführt. Die Vergabe der anderen beiden Teilnetze wird im Anschluss erfolgen und so ausgestaltet werden, dass der Betrieb unmittelbar nach Auslaufen des Altvertrages aufgenommen werden kann. Dabei sollen in diesen Teilnetzen die vorhandenen Fahrzeuge der Baureihe 481 zum Einsatz kommen, die derzeit mit dem neuen Zugsicherungssystem ZBS ausgerüstet werden.

Frage 3: Bis zu welchem Zeitpunkt wird nach Planung des Senats die Beschaffung des zum ausgeschriebenen Teilbetrieb erforderlichen Wagenmaterials abgeschlossen sein?

Antwort zu 3: Der Senat beschafft kein Wagenmaterial, so dass es auch keinen diesbezüglichen Zeitplan des Senats gibt. Vielmehr ist die Bereitstellung von Fahrzeugen Teil der Leistungen, die der künftige Betreiber des S-Bahn-Teilnetzes „Ring“ erbringen muss, um den Verkehrsvertrag zu erfüllen. Ob der künftige Betreiber Fahrzeuge extern beschaffen muss, welchen Zeitplan er dabei zu Grunde legt oder ob er ggf. selbst Fahrzeuge herstellt ist seine unternehmerische Entscheidung. Vorgabe der Länder ist es, dass der Betreiber zugelassene Fahrzeuge zum Einsatz bringt, die die Anforderungen des Verkehrsvertrages erfüllen und die zu den vertraglich vorgegebenen Zeitpunkten der gestuften Betriebsaufnahme zur Verfügung stehen.

Frage 4:

- a. Wie viele der momentan eingesetzten Wagen sollen umgerüstet bzw. nachgerüstet werden, um nach 2018 weiter eingesetzt werden zu können?
- b. Wie ist der Zeitplan der Umrüstung? Wird der Zeitplan voraussichtlich einzuhalten sein?
- c. Wie ist der Stand des Zulassungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt?
- d. Welche Einschränkungen des S-Bahn-Betriebs sind während der Umrüstung zu erwarten aufgrund der Nichtverfügbarkeit von Wagen?

Antwort zu 4: Zu 4a): Aus Sicht des Senates sollen möglichst alle dafür geeigneten Fahrzeuge der Baureihen 480 und 485 für einen Weiterbetrieb nach 2018 ertüchtigt werden. Dies betrifft nach derzeitigem Kenntnisstand insgesamt 150 Zwei-Wagen-Züge. Zudem werden die Fahrzeuge der Baureihe 481, insgesamt 500 Zwei-Wagen-Züge, derzeit mit dem neuen Zugsicherungssystem ZBS ausgerüstet, um auch zukünftig auf den damit ausgestatteten Strecken des Berliner S-Bahnnetzes eingesetzt werden zu können.

Zu 4b), 4c) und 4d): Die S-Bahn Berlin GmbH hat mitgeteilt, sie plane derzeit das Fahrzeugertüchtigungsprogramm für die Fahrzeuge der beiden Baureihen 480 bzw. 485 und wird die Länder Berlin und Brandenburg voraussichtlich Ende Juni 2014 über die Rahmenbedingungen der Ertüchtigungsmaßnahmen informieren. Anschließend werden die weiteren für die Ertüchtigung notwendigen Schritte festgelegt und der Zeitplan vereinbart. Aktuell liegen dem Senat noch keine Erkenntnisse über den Zeitplan der Umrüstung, den Stand des Zulassungsverfahrens und eventuelle Einschränkungen des S-Bahn-Betriebs während der Umrüstung aufgrund Nichtverfügbarkeit von Wagen vor. Soweit die auch von der Expertenkommission 2013 beschriebenen Maßnahmen ausreichen und zügig umgesetzt wurden, ist keine Einschränkung des S-Bahn-Betriebs absehbar. Das Ausrüstungsprogramm ZBS (Zugbeeinflussungssystem) für die Fahrzeuge der Baureihe 481 läuft planmäßig bis Mitte 2016. Aktuell sind etwa 300 Zwei-Wagen-Züge mit ZBS ausgerüstet. Die Ausrüstung erfolgt im Rahmen der bahnamtlichen Untersuchungen, eine Einschränkung des S-Bahnbetriebes aus diesem Grund liegt nicht vor.

Frage 6:

- a. Welche Struktur ist für die Koordination der Verkehre und Fahrpläne geplant für den Fall, dass zukünftig mehrere Betreiber für die Berliner S-Bahn verantwortlich sind?
- b. Mit welchen organisatorischen Veränderungen bei der Berliner S-Bahn ist in diesem Zusammenhang zu rechnen?

Antwort zu 6: Zu 6a): Für die planerische Vorbereitung der Verkehre und Fahrpläne (Bestellprozess) ist im Auftrag der Länder der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH (VBB) verantwortlich. Dort sind die Prozesse für die Fahrplanabstimmung zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen etabliert. Die VBB GmbH führt bereits jetzt den jährlichen Bestellprozess für

den S-Bahnverkehr (derzeit ein Betreiber) und den Regionalverkehr, hier mit mehreren Betreibern, im Auftrag der beiden Länder durch und stimmt auch die unterjährigen Veränderungen im Verkehrsangebot durch Baumaßnahmen oder Sonderverkehre ab. Im Rahmen der operativen Verkehrsabwicklung obliegt die Verantwortung für die Koordination hingegen den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Zu 6b): Eventuelle organisatorische Veränderungen bei der S-Bahn Berlin GmbH in Zusammenhang mit einer möglichen Konstellation mehrerer Betreiber im Berliner S-Bahnnetz wären ausschließlich unternehmensinterne Entscheidungen der S-Bahn Berlin GmbH. Dem Senat sind derartige Planungen oder Entscheidungen nicht bekannt.

Frage 7:

- a. Welche Kosten sind dem Land Berlin entstanden bzw. werden entstehen durch die Ausschreibung und Vergabe von Teilstrecken der S-Bahn Berlin?
- b. Mit welchen Kosten für das Land Berlin ist zu rechnen für Vertrags-Controlling zur Teil-Vergabe der S-Bahn Berlin, falls der S-Bahn-Betrieb durch mehrere Betreiber erfolgt?

Antwort zu 7: Zu 7a): Bei einem vom Land Berlin zu tragenden voraussichtlichen Zuschuss von ca. 3,1 Mrd. Euro ist mit Transaktionskosten von rund 0,3 % zu rechnen. Welche Kosten mit der Vergabe der beiden weiteren Teilnetze verbunden sein werden, lässt sich derzeit noch nicht abschätzen. Die Länder sind rechtlich verpflichtet, die Vergaben entsprechend den anspruchsvollen rechtlichen Vorgaben des nationalen und europäischen Rechts durchzuführen – das gilt sowohl für die Vergabe von Verkehrsleistungen, bei denen der künftige Betreiber die Fahrzeuge zur Verfügung stellt, als auch für Vergabe von Aufträgen an Fahrzeughersteller, wie sie von den Ländern durchzuführen wäre, wenn die in Frage 1 und 5 zu Grunde gelegten Modelle umgesetzt worden wären.

Zu 7b): Aus der möglichen Konstellation mehrerer Betreiber im Berliner S-Bahnnetz resultiert bei strukturell im Wesentlichen gleichartigen Verkehrsverträgen keine signifikante Kostenerhöhung für das Vertragscontrolling. Kostenerhöhungen folgen allerdings aus der im Vergleich zum aktuellen Verkehrsvertrag neuen Vertragsstruktur mit höherer Regelungstiefe und –detaillierung, um das Risiko eventueller zukünftiger S-Bahnkrisen zu reduzieren bzw. deren Folgen möglichst gering zu halten.

Berlin, den 02. Juli 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juli 2014)