

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 07. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Januar 2020)

zum Thema:

Einsätze von Notärzten und Polizei als Begründung für Verspätungen und Zugausfälle bei der Berliner S-Bahn und U-Bahn sowie im Regionalverkehr

und **Antwort** vom 29. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Jan. 2020)

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22021
vom 07. Januar 2020
über Einsätze von Notärzten und Polizei als Begründung für Verspätungen und Zug-
ausfälle bei der Berliner S-Bahn und U-Bahn sowie im Regionalverkehr

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

Vorbemerkung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort zukommen zu lassen und hat daher sowohl die BVG AöR als auch die Deutsche Bahn (S-Bahn Berlin GmbH) um Mitwirkung gebeten. Die Deutsche Bahn (S-Bahn Berlin GmbH) teilte mit, dass es ihr aufgrund des Umfangs der Themen und der dabei zu ermittelnden und abzustimmenden statistischen Daten nicht möglich ist, in der vorgesehenen Fristsetzung zuverlässige Angaben zu übermitteln.

Die in eigener Verantwortung erstellte und dem Senat übermittelte Stellungnahme der BVG AöR (BVG) ist nachfolgend wiedergegeben.

Die Polizei Berlin ist im Berliner Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) räumlich für den Bereich der U-Bahn zuständig. Im Bereich der S-Bahn und Deutschen Bahn ist grundsätzlich die Bundespolizei für die Bahnsicherheit originär zuständig. Deshalb beziehen sich die folgenden Antworten in Bezug auf Polizeieinsätze grundsätzlich auf den Bereich der U-Bahn.

Für die Angelegenheiten der Bundespolizei ist das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat zuständig. Der Senat nimmt grundsätzlich nicht Stellung zu Sachverhalten, die in die Zuständigkeit einer Bundesbehörde fallen.

1. Wie viele Fälle von Notarzteinsätzen im S- und U-Bahn-Netz gab es 2017, 2018 und 2019?

Zu 1.:

Die BVG teilt hierzu mit:

Für das Berliner U-Bahnnetz gab es nachfolgend aufgeführte Polizei- und Notarzteinsätze:

Jahr	2017	2018	2019
Anzahl Polizei- und Notarzteinsätze	956	1009	941

Eine Unterscheidung zwischen Polizei- und Notarzteinsätzen wird statistisch nicht erfasst.

2. Aus welchen Gründen wurde der Notarzt gerufen? Wie oft traten diese Gründe auf?

Zu 2.:

Die BVG teilt hierzu mit:

Eine Erhebung nach Einsatzanlass erfolgt grundsätzlich nicht.

Beispiele für Einsatzanlässe können z.B. sein: Fahrgastunfall, erkrankter/ verletzter Fahrgast, Anweisung Polizei/ Feuerwehr, Streitigkeiten unter Fahrgästen, Vandalismus mit Täterstellung, Randalierende Person(en), Person(en) im Gleis etc.

3. Wie viele Verspätungsminuten entstanden bei diesen Notarzteinsätzen insgesamt, einschließlich aller Folgeverspätungen?

Zu 3.:

Die BVG teilt hierzu mit:

Die Anzahl der Verspätungsminuten für das Berliner U-Bahnnetz gibt die Werte jeweils nur für die direkt vom Notarzt-/Polizeieinsatz betroffenen Züge wieder.

Verspätungen der Folgezüge werden nicht in Minuten erfasst, sondern in der Anzahl der betroffenen Züge. Eine Unterscheidung zwischen Polizei- und Notarzteinsätzen wird statistisch nicht erfasst.

Jahr	2017	2018	2019
Verspätungsminuten	3.543	4.395	5.639
Verspätete Folgezüge	1.457	1.930	2.594

4. Wie viele Zugfahrten bzw. Zugkilometer fielen infolge dieser Notarzteinsätze aus?

Zu 4.:

Die BVG teilt hierzu mit:

Die nachfolgend aufgeführten statistischen Werte betreffen nur das Berliner U-Bahnnetz. Eine Unterscheidung zwischen Polizei- und Notarzteinsätzen wird statistisch nicht erfasst.

Jahr	2017	2018	2019
Ausfall Zugfahrten	3.237	2.720	2.987
Nutzungskilometer (Nzkm)	19.536	15.393	16.559

5. Wie viele Zugfahrten bzw. Zugkilometer fielen insgesamt aus?

Zu 5.:

Die BVG teilt hierzu mit:

Die Antwort bezieht sich auf den veröffentlichten Fahrplan des Berliner U-Bahnnetzes und ist exklusive Streik.

Jahr	2017	2018	2019
Ausfall Nutzungskilometer (Nzkm)	292.428	450.682	271.348

6. Wie ist der vorgesehene Meldeweg bei Hilferufen? Wie und wo laufen sie ein? Wie und an wen werden sie weitergegeben?

Zu 6.:

Notrufe gehen in der Regel über die Notrufe der Polizei/ Feuerwehr in den jeweiligen Einsatzleitzentralen ein.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass die hilfeschende Person eine der Notrufsäulen- und Informationssäule der Berliner Verkehrsbetriebe nutzt, die auf den U-Bahnstationen installiert und mit der Leitstelle der BVG verbunden sind. Die daraus resultierenden Einsätze werden nach deren Erfassung an die verfügbaren Einsatzkräfte der örtlich zuständigen Polizeiabschnitte bzw. an die zuständigen Dienstkräfte der Berliner Feuerwehr weitergeleitet und von diesen bearbeitet.

Wird ein Geschehen auf einem Bahnhof im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei bekannt, erfolgt die Erfassung des Einsatzes durch die Polizei Berlin mit sich daran anschließender Weiterleitung/Übergabe an die grundsätzlich zuständige Bundespolizei. Über das Verfahren der Einsatzbearbeitung durch die Bundespolizei können von der Polizei Berlin keine Angaben gemacht werden.

Die BVG teilt hierzu folgendes mit:

Bei Betätigung eines Notrufes an der Notruf- und Informationssäule auf einem U-Bahnstation wird dieser durch die Leitstelle bearbeitet. Dort erfolgt die weitere Bearbeitung und die Bestellung von Notarzt/Feuerwehr.

Bei Betätigung eines Notrufes an der Notrufsprechstelle im Zug (Alarmgriff) wird eine Verbindung zum Zugfahrer aufgebaut. Im Notfall wird durch das Zugpersonal die Leitstelle informiert. Dort erfolgt die weitere Bearbeitung und die Bestellung von Notarzt/Feuerwehr. Der Zugfahrer erstattet regelmäßig einen Zwischenbericht an die Leitstelle.

Bei Betätigung eines Notsignal-Schalters auf dem Bahnsteig erhält das Zugpersonal an der Einfahrt zum Bahnhof ein Halte-Signal. Im Notfall wird durch das Zugpersonal die Leitstelle informiert. Dort erfolgt die weitere Bearbeitung und die Bestellung von Notarzt/Feuerwehr. Der Zugfahrer erstattet regelmäßig einen Zwischenbericht an die Leitstelle.

7. Wer entscheidet, dass der Zug nicht weiterfährt und wo Hilfsbedürftige versorgt werden?

Zu 7.:

Bei Einsätzen des Rettungsdienstes obliegt die Entscheidung grundsätzlich bei der medizinisch verantwortlichen Einsatzkraft bzw. der Einsatzleitung der Berliner Feuerwehr.

Diese treffen die erforderlichen Maßnahmen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und der Wahl des geeignetsten Mittels.

8. Auf welcher rechtlichen Grundlage fußt die Entscheidung, die Weiterfahrt der Züge zu stoppen?

Zu 8.:

Bei Einsätzen des Rettungsdienstes ergibt sich die Rechtsgrundlage aus dem Rettungsdienstgesetz und dem Auftrag zur Rettung von Menschenleben oder Abwehr von Gesundheitsgefahren, dem grundgesetzlich normierten Schutz des Lebens und der daraus resultierenden Abwägung von Rechtsgütern im Vergleich zu anderen Rechtspflichten (wie ggf. der Beförderungspflicht).

9. Welche Aufgaben haben die stationären und mobilen Aufsichten, die Triebfahrzeugführer, die Sicherheitsdienste und evtl. Sanitätsstellen in diesem Prozess? Welches Personal ist in der Lage und dazu qualifiziert und ausgerüstet, ärztliche Hilfe zu leisten und die hilfsbedürftige Person auf den Bahnsteig zu verbringen?

Zu 9.:

Die BVG teilt hierzu folgendes mit:

Die Mitarbeiter des Fahr- und Betriebsdienstes der BVG verfügen über eine Erste Hilfe Ausbildung und können als Ersthelfende tätig werden. Auf jedem U-Bahnhof und in jedem U-Bahnzug befindet sich ein Verbandskasten. Die Sicherheit und der gesundheitliche Zustand der Fahrgäste gehen vor Bergung hilfsbedürftiger Personen aus dem Zug.

Die genannten Personen können allenfalls als Ersthelfende tätig werden. Die rettungsdienstliche Versorgung obliegt den Aufgabenträgern des Rettungsdienstes. Die Beurteilung, ob eine Person ohne zusätzlichen Schaden aus dem Zug zur weiteren Versorgung verbracht werden kann, ist in der Regel nur den Rettungsdienstfachkräften des Notfallrettungsdienstes möglich. Aus diesem Grund ist es erforderlich, dass das vor Ort befindliche Personal von S- und U-Bahn im Zweifelsfall das Eintreffen der Rettungskräfte abwartet. Die endgültige Entscheidung über eine etwaige Bergung treffen dann die Einsatzkräfte vor Ort.

10. Welche Möglichkeiten sieht der Senat in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, die Abläufe so zu ändern, dass der von einem Hilfsfall betroffene Zug so schnell wie möglich weiterfahren kann und die Auswirkungen auf weitere Züge und Fahrgäste auf ein Minimum begrenzt werden?

Zu 10.:

Im Jahr 2012 befasste sich eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe innerhalb der Struktur der Innenministerkonferenz mit der Thematik. Im Ergebnis wurden Empfehlungen zur Verbesserung der Kommunikation zwischen Polizei und Bahnbetreibern und zu polizeilichen Maßnahmen vor Ort ausgesprochen. Diese werden aktuell in einer weiteren Bund-Länder-Arbeitsgruppe evaluiert.

Die Berliner Feuerwehr steht ebenfalls im Kontakt mit den beteiligten Verkehrsunternehmen.

11. Wie viele Fälle von Polizeieinsätzen im S- und U-Bahn-Netz gab es 2017, 2018 und 2019?

Zu 11.:

Jahr	2017	2018	2019
Anzahl Einsätze S-Bhf. + U-Bhf.	24.544	22.997	25.058
Anzahl Einsätze S-Bhf.	8.422	8.126	8.398
Anzahl Einsätze U- Bhf.	16.122	14.871	16.660

In den dargestellten Einsatzzahlen sind alle Notrufeinsätze der Polizei Berlin im Zusammenhang mit S- und U-Bahnhöfen erfasst. Hierbei sind auch Einsatzanlässe enthalten, die keine Auswirkungen auf den Schienenverkehr hatten, aber im räumlichen Zusammenhang mit einem Bahnhof erfasst wurden. Dabei handelt es sich beispielsweise um Sachbeschädigungen an Kraftfahrzeugen, Verkehrsunfälle, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort und weitere.

Eine explizite Auswertung der Einsatzanlässe mit Auswirkungen auf den Schienenverkehr ist statistisch nicht möglich.

12. Wie viele Verspätungsminuten entstanden bei diesen Polizeieinsätzen insgesamt, einschließlich aller Folgeverspätungen?

Zu 12.:

Siehe Antwort zu Frage 3.

13. Wie viele Zugfahrten bzw. Zugkilometer fielen infolge dieser Polizeieinsätze aus?

Zu 13.:

Siehe Antwort zu Frage 4.

14. Aus welchen Gründen wurde die Polizei gerufen? Wie oft traten diese Gründe auf?

Zu 14.:

Eine detaillierte Aufschlüsselung ist aus den in der Antwort zu Frage 11 genannten Gründen nicht möglich.

15. Wie ist der vorgesehene Meldeweg bei Hilferufen? Wie und wo laufen sie ein? Wie und an wen werden sie weitergegeben?

Zu 15.:

Siehe Antwort zu Frage 6.

16. Welche Gründe gibt es, dass ein Zug im Falle eines Polizeieinsatzes nicht weiterfährt? Wer entscheidet, dass der Zug nicht weiterfährt?

17. Auf welcher rechtlichen Grundlage wird die Weiterfahrt der Züge gestoppt, auch wenn eine Weiterfahrt möglich wäre?

Zu 16. und 17.:

Bei Polizeieinsätzen wird die Weiterfahrt eines Zuges durch Dienstkräfte der Polizei Berlin untersagt, wenn das zur Aufklärung einer Straftat oder zur Abwehr einer Gefahr unabdingbar ist. Eine abschließende Aufzählung von konkreten Gründen ist aufgrund der Vielfältigkeit nicht möglich. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und die Wahl des geeignetsten Mittels findet dabei immer Berücksichtigung.

Die Rechtsgrundlage für die Untersagung der Weiterfahrt ergibt sich gegebenenfalls aus dem Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz Berlin (ASOG) oder der Strafprozessordnung (StPO).

Sofern nicht einer der genannten Gründe vorliegt, wird eine Weiterfahrt der Züge durch Dienstkräfte der Polizei Berlin jedoch nicht untersagt.

18. Trifft es zu, dass im Gleisbereich befindliche oder vermutete Personen diesen in der Regel bereits vor Eintreffen der Polizei wieder verlassen haben und dass durch den Meldeweg und das Warten auf eine Freimeldung oder anderweitige Entwarnung Zeitverzug eintritt?

Zu 18.:

Sobald die Dienstkräfte der Polizei Berlin davon Kenntnis erlangen, dass sich keine Person im Gleisbett befindet und ausgeschlossen ist, dass zur Abwehr einer Gefahr oder zur Aufklärung einer Straftat eine Weiterfahrt betroffener Züge untersagt werden muss, erfolgt die Freigabe aus polizeilicher Sicht zur Weiterfahrt unverzüglich an den betroffenen Verkehrsträger.

19. Ist es möglich, wenn Personen im Gleis gesehen oder vermutet wurden, dass der Zug – trotz Handlungen der Polizei oder vor deren Eintreffen – mit dem bei der Eisenbahn üblichen schriftlichen Befehl beauftragt wird, mit besonderer Vorsicht und begrenzter Geschwindigkeit auf Sicht zu fahren?

Zu 19.:

Die BVG teilt hierzu mit:

Vor dem Eintreffen der Polizei wird gemäß den Regelungen der Dienstvorschriften der BVG bei begrenzter Geschwindigkeit die Suche nach einer betriebsfremden Person aufgenommen. Mit dem Eintreffen der Polizei wird in der Regel der Verkehr eingestellt und die Suche erfolgt mit den Polizeidienstkräften durch Ablaufen des Streckenbereiches.

20. Welche Aufgaben und Befugnisse haben die stationären und mobilen Aufsichten, die Triebfahrzeugführer und die Sicherheitsdienste in diesem Prozess?

Zu 20.:

Die BVG teilt hierzu mit:

Die Betriebsbediensteten für das Berliner U-Bahnnetz veranlassen unverzüglich, dass der Fahrstrom ausgeschaltet wird. Sie haben die Aufgabe, etwaige Personen in den Zug aufzunehmen, um diese auf dem nächsten Bahnhof der Polizei zu übergeben.

21. Welche Möglichkeiten sieht der Senat in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, die Abläufe so zu ändern, dass der von einem Vorfall betroffene Zug so schnell wie möglich weiterfahren kann und die Auswirkungen auf weitere Züge und Fahrgäste auf ein Minimum begrenzt werden?

Zu 21.:

Siehe Antwort zu Frage 10.

Berlin, den 29. Januar 2020

In Vertretung

Sabine Smentek
Senatsverwaltung für Inneres und Sport