

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Gunnar Lindemann (AfD)**

vom 10. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Februar 2021)

zum Thema:

**Winterchaos bei der S-Bahn – Baureihe 485**

und **Antwort** vom 25. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Feb. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26578**  
**vom 10. Februar 2021**  
**über Winterchaos bei der S-Bahn – Baureihe 485**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

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 Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Laut einer Pressemeldung vom 08.02.21 ist die Baureihe 485 der Berliner S-Bahn den winterlichen Wetterverhältnissen nicht gewachsen.

[https://www.berliner-kurier.de/berlin/schwarzer-tag-fuer-die-fahrgaeste-der-berliner-s-bahn-weisse-pracht-legt-zuege-und-weichen-lahm-li.138518?utm\\_medium=Social&utm\\_source=Facebook#Echobox=1612796699](https://www.berliner-kurier.de/berlin/schwarzer-tag-fuer-die-fahrgaeste-der-berliner-s-bahn-weisse-pracht-legt-zuege-und-weichen-lahm-li.138518?utm_medium=Social&utm_source=Facebook#Echobox=1612796699)

Frage 1:

Ist den Verantwortlichen bei der Berliner S-Bahn/DB bekannt, dass es in unseren Breitengraden im Winter mitunter zu winterlichen Witterungsverhältnissen kommen kann? Wenn ja, wie wurde entsprechend vorgesorgt, um den Betrieb aufrecht zu erhalten? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 1:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Ja. Alle nötigen Maßnahmen zur Verminderung der Störanfälligkeit von Fahrzeugen und Anlagen bei Wintereinflüssen wurden vorgenommen. U.a. wurden an allen Fahrzeugbaureihen technische Änderungen durchgeführt, welche die Störanfälligkeiten bei Schnee vermindern, diese aber konstruktionsbedingt nicht komplett ausschließen können. Darüber hinaus wurden Abtaukapazitäten bereitgestellt, um Vereisungen und damit einhergehende Betriebseinschränkungen der Fahrzeuge begegnen zu können. Im Rahmen des Qualitätsprogramms S-Bahn wurden darüber hinaus in den vergangenen Jahren z. B. alle betriebswichtigen Weichen im Netz der Berliner S-Bahn mit elektrischen

Weichenheizungen nachgerüstet, welche ein Einfrieren der beweglichen Teile verhindern. Weiterhin wurden an zahlreichen Weichen Verschlussfachabdeckungen, welche das Eindringen von Flugschnee in den Verschluss verhindern, nachgerüstet.

Aufgrund der Unwetterwarnung des Deutschen Wetterdienstes wurden für den 07.02. und 08.02. entsprechend der vorbereiteten Wintermappen jeweils 478 Schneeräumkräfte und 275 Sicherungskräfte zur Sicherung der Räumkräfte gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb angefordert. Da die Sicherungskräfte durch die Dienstleister nicht zu 100 % gestellt werden konnten und Arbeiten im Gleisbereich ohne Sicherung nicht zulässig und möglich sind, wurden zusätzlich jeweils ca. 50 zusätzliche interne Mitarbeitende aus dem Bereich Instandhaltung eingesetzt.

Durch die starken Schneefälle ab dem 07.02. in Verbindung mit starkem Wind kam es trotz vorhandener Weichenheizanlagen zu ersten Störungen, da aufgrund von Schneeeintrag zwischen Backenschiene und abliegender Zunge oder Vereisung der Gleitstühle trotz Weichenheizung (bei starkem Wind oder Schneeeintrag bildet sich u. U. eine isolierende Eisschicht auf den Heizstäben -> „Iglu-Effekt“) ein Umstellen einzelner Weichen nicht möglich war und diese durch Schneeräumkräfte gangbar gemacht werden mussten. Auch die Fahrzeuge mussten insbesondere mit der Schwierigkeit des sog. Flugschnees kämpfen, der aufgrund der geringen Luftfeuchtigkeit eine äußerst feine und kristalline Struktur und damit großes Potential hatte, von böigem Wind verweht und am Fahrzeug an verschiedensten Stellen festgefroren zu werden und Einrichtungen des Fahrzeugs (Türen, Bremsen, Antriebe etc.) zu beeinträchtigen.

Grundsatz war, den Betrieb trotz Störungen soweit möglich aufrecht zu erhalten: Dies ist auch weitestgehend gelungen, wenn die S-Bahn Berlin GmbH ihren Verkehr nicht nur im Stadtgebiet aufrecht gehalten hat bzw. es vereinzelt zu Taktlücken in den Außenästen gekommen ist bzw. sehr vereinzelt kurzfristig Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet werden musste. Im Ergebnis konnte im Zeitraum 7. bis 15. Februar 2021 88 Prozent der im Fahrplan vorgesehenen Zugkilometer durch die S-Bahn Berlin GmbH erbracht werden.

Durch das Ausbleiben von härteren Wintern in den vergangenen Jahren fehlte es bei den externen Räumkräften an Routine im Umgang mit starken Schneefällen. Zudem waren die starken Pulverschneefälle in Verbindung mit großen Windgeschwindigkeiten ein Extremfall, was sich auch an anderer Stelle (Stand der Straßenräumung in Nebenstraßen) zeigte. Die Erfahrungen bezüglich der Weichenheizungen und Einsatz von Räumkräften werden ausgewertet und für die Weiterentwicklung der Anlagen und der Wintervorbereitung genutzt, um künftig auch auf extreme Wetterlagen noch besser vorbereitet zu sein.“

Frage 2:

Was wurde bei der Reaktivierung der damals bereits stillgelegten Baureihe 485 im Jahr 2011 für die Sanierungskosten i.H.v. 800.000 € pro Zug konkret unternommen, um die Fahrzeuge in einen dauerhaft betriebsbereiten Zustand zu versetzen?

Frage 4:

Was wurde seit 2011 unternommen, um die Baureihe 485 in einem betriebsbereiten Zustand zu halten?

Antwort zu 2 und 4:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die ab 2011 reaktivierten 20 Viertelzüge der BR 485 wurden vollumfänglich revisioniert. Darüber hinaus wurde auch eine Reihe von Maßnahmen an allen Fahrzeugen der BR 485 zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit umgesetzt, angefangen von Arbeiten an Elektronik, Fahrmotoren bis hin zu Antriebstechnologie und weiteren für den Netzzugang wesentlichen Kriterien.“

Frage 3:

Bis wann war im Rahmen der Reaktivierung im Jahr 2011 ein erneuter Betrieb der Baureihe 485 vorgesehen? Falls das damalige Zeitfenster überschritten wurde: Was ist der Grund dafür?

Antwort zu 3:

Im Rahmen des S-Bahn-Verkehrsvertrages, der im Dezember 2017 endete, erfolgten seitens der Länder keine Vorgaben, die Fahrzeuge der Baureihen 480 und 485 nicht mehr einzusetzen.

Frage 5:

Hat der Austausch der 80 Doppeltriebwagen der Baureihe 485, der laut DB ab Januar 2021 beginnen soll, bereits begonnen? Wenn ja, wieviel Doppeltriebwagen wurden bereits ausgetauscht und wann ist der Austausch abgeschlossen? Wenn nein, wann wird mit dem Austausch begonnen und wann ist er abgeschlossen?

Frage 6:

Wann wird die endgültige Stilllegung der Baureihe 485 abgeschlossen sein?

Antwort zu 5 und 6:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Von den Neubaufahrzeugen der BR 483/484 sind wie vorgesehen seit 01.01.2021 die ersten 10 Fahrzeuge im Fahrgastprobetrieb auf der Linie S 47 im Einsatz und haben sich an den Wintertagen sehr bewährt. Weitere Fahrzeuge kommen in den Jahren 2022 und 2023 und werden die BR 485 planmäßig bis Jahresmitte 2023 ablösen.“

Frage 7:

Wie beurteilt die S-Bahn Berlin/DB die Zuverlässigkeit ihrer Personenbeförderung im Großraum Berlin bei winterlichen Temperaturen? Wie begründet sie diese Einschätzung?

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die bei der S-Bahn Berlin GmbH eingesetzten Fahrzeuge sind im Rahmen ihres zum Teil äußerst fortgeschrittenen Dienalters zwar wartungsintensiv, aber dennoch verlässlich einsetzbar, auch bei durchschnittlichen winterlichen Temperaturen. Dass insbesondere die Anfälligkeit für Flugschnee dann besonders zum Tragen kommt, wenn laut Wetterexperten

von extremen Wetterphasen die Rede ist, wie zuletzt in der KW 6 und 7 dieses Jahres, überrascht nicht. Die mit den Aufgabenträgern in den Jahren 2011 bzw. 2013 beauftragte Expertenkommission hat eben diese Anfälligkeit [bei bestimmte Komponenten] der Fahrzeuge diagnostiziert und festgestellt, dass dieses Problem durch technische Maßnahmen zwar gelindert, aber nicht gelöst werden kann. Die Umsetzung dieser Maßnahmen hat auch Erfolg gezeigt: Der Fahrzeugeinsatz musste an wenigen Tagen auf ca. 85 % des Solls abgesenkt werden. Dieser Einbruch war sehr viel geringer und schneller wieder behoben als in den letzten harten Wintern 2009/2010 und 2010/2011.

Das Wetter traf die DB und damit auch die S-Bahn Berlin am Wochenende 06./07.02.2021 nicht unvorbereitet, gehören Wintervorbereitungsmaßnahmen doch zur regelmäßigen Routine. In der Region Ost wurde durch die DB Netz AG ab Samstag, 06.02.2021, 12 Uhr bis Donnerstag, 11.02.2021, 18 Uhr ein Arbeitsstab eingerichtet. Die Betriebszentrale S-Bahn Berlin der DB Netz AG war Teil des Arbeitsstabes. In diesem Rahmen wurden je nach aktueller Lage u.a. die Entstörungen der Infrastruktur in enger Abstimmung mit dem EVU S-Bahn Berlin GmbH und die Weichenreinigungskräfte nach festgelegten Prioritäten gesteuert.

Zur Vorbereitung auf den Wintereinbruch in der Region Berlin wurden bis Freitag, 05.02.2021 die Winterstufen ausgerufen und die Einsatzkräfte der beteiligten Bereiche in Bereitschaft versetzt, um schnell und zielgerichtet reagieren zu können. In den Nächten am 08., 09., 10. und 11.02.2021 wurden präventive Spurlokfahrten im S-Bahnnetz durchgeführt.“

Frage 8:

Wie beurteilt der Senat die Zuverlässigkeit der Personenbeförderung der S-Bahn Berlin /DB im Großraum Berlin bei winterlichen Temperaturen? Wie begründet er diese Einschätzung?

Antwort zu 8:

Der Senat beurteilt das tatsächlich erbrachte S-Bahn-Verkehrsangebot bei winterlicher Witterung im Zeitraum 07.02.-12.02.2021 als verbesserungswürdig. Die aufgetretenen Witterungsverhältnisse am 07./08.02. stellen zwar seltene, jedoch keine für mitteleuropäische Winter extreme oder gar nicht erwartbare Ausprägungen des Winterwetters dar. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge der Baureihen 480, 485 und 481 in den vergangenen Jahren bereits umfangreiche Ertüchtigungsprogramme durchlaufen haben, die – unter Berücksichtigung konstruktiver oder altersbedingter Schwachstellen der Fahrzeuge – gerade auch witterungsbedingte Störungen reduzieren sollen. Darüber hinaus verfolgt die DB AG mit der Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS auch Maßnahmen, die die Stabilität der Schieneninfrastruktur verbessern sollen. Demzufolge ist die Ursache für den Umfang der nunmehr aufgetretenen fahrzeug- und infrastrukturbedingten Angebotseinschränkungen und deren zeitliche Dauer auch noch in den Tagen nach dem 07./08.02. bei vergleichsweise geringem Schneefall und schwachem Wind zu analysieren.

Der Senat hat dementsprechend bei der S-Bahn Berlin GmbH und der DB Netz AG eine umfassende Analyse der aufgetretenen fahrzeugseitigen sowie infrastrukturseitigen

Probleme und die Ableitung von künftigen Verbesserungsmaßnahmen erbeten.

Berlin, den 25.02.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz