

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

**der Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD) und Tom Schreiber (SPD)**

vom 25. April 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Mai 2018)

zum Thema:

**Hängt die DB Netz AG Treptow-Köpenick von der Innenstadt ab?**

und **Antwort** vom 17. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD) und  
Herrn Abgeordneten Tom Schreiber (SPD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/14923**  
**vom 25. April 2018**  
**über Hängt die DB Netz AG Treptow-Köpenick von der Innenstadt ab?**

---

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 Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde.

Frage 1:

Wie entwickelte sich die Pünktlichkeit der Züge der S-Bahnlinie 3 im Jahr 2017 sowie in den ersten 4 Monaten des Jahres 2018?

Antwort zu 1:

Die nachfolgende Tabelle stellt die Entwicklung des Pünktlichkeitsgrades der Linie S3 im Zeitraum Januar 2017 bis April 2018 dar. Die Auswertung bezieht sich auf alle Verkehrshalte von Zügen. Als pünktlich werden dabei alle Halte mit weniger als 4 Minuten Verspätung gewertet.

<b>Monat</b>	Jan 17	Feb 17	Mrz 17	Apr 17	Mai 17	Jun 17	Jul 17	Aug 17
<b>Pünktlichkeitsgrad S3 [%]</b>	98,81	99,54	99,23	99,56	99,47	98,92	99,43	92,58
<b>Monat</b>	Sep 17	Okt 17	Nov 17	Dez 17	Jan 18	Feb 18	Mrz 18	Apr 18
<b>Pünktlichkeitsgrad S3 [%]</b>	92,60	92,68	94,15	93,79	93,93	92,78	95,04	93,06

Frage 2:

Wie viele Züge (Gesamtzahl und prozentual betrachtet) fielen auf der S-Bahnlinie 3 im Jahr 2017 sowie in den ersten 4 Monaten des Jahres 2018 komplett aus?

Antwort zu 2:

Die Ermittlung der Anzahl der ausgefallenen Zugfahrten ist im Rahmen kurzfristig aufbereiteter Daten nicht möglich. Im Rahmen dieser Anfrage lässt sich eine Ausfallquote anhand des Verhältnisses der Ist-Leistung zu Soll-Leistung der Linie S3 darstellen. Im Zeitraum Januar 2017 bis März 2018 sind 195.000 Zugkilometer auf der Linie S3 ausgefallen, dies entspricht einer Ausfallquote von 7,1 %. Die Daten für April 2018 liegen noch nicht vor. Die Angaben beinhalten eine Kumulation von Minderleistungen sowie baubedingten Ausfällen und Mehrleistungen ausschließlich im Land Berlin.

Frage 3:

Welche Ursachen führten zu den Verspätungen bzw. Zugausfällen der S-Bahnlinie 3 – im Allgemeinen sowie im Besonderen auf dem Streckenabschnitt zwischen Erkner und Ostkreuz - im Jahr 2017 sowie in den ersten 4 Monaten des Jahres 2018 (Unterscheidung nach Polizei- und Feuerwehreinsätzen, Infrastrukturproblemen und technischen Störungen an den Fahrzeugen erbeten)?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt zur Frage 3 mit:

„Die Gründe für die Zugausfälle und Zugverspätungen der Linie S3 sind vielfältig. Zu den Hauptursachen sind Fahrzeugstörungen, Eingriffe Dritter (u.a. Notarzt- oder Polizeieinsätze, Personen im Gleis) und technische Störungen an der Infrastruktur (Signal- oder Weichenstörungen) zu rechnen.

2017

- Fahrzeugstörungen → 12 %
- Infrastruktur-Störungen → 10,9 %
- Polizei- und Notarzteinsätze → 5,7 % (+6,1 % Fremdeinwirkungen)

2018 (Jan-Apr)

- Fahrzeugstörungen → 10 %
- Infrastruktur-Störungen → 10,5 %
- Polizei- und Notarzteinsätze → 6,24 % (+7,2 % Fremdeinwirkungen)

Unabhängig von den Störungsursachen ist zu berücksichtigen, dass die hohe Zugdichte im Bereich Ostkreuz auch das Ausmaß der Zugverspätungen und Zugausfälle der Linie S3 beeinflusst. In Richtung Stadtbahn ist in der Hauptverkehrszeit jede Trasse belegt. Verspätungen wirken sich unmittelbar auch auf nachfolgende Züge aus, weil Erholungs-trassen fehlen. Um den Betrieb wieder zu stabilisieren ist es dann häufig erforderlich, das Zugangebot temporär zu reduzieren, also Züge ausfallen zu lassen.“

Hinzu kommt, bezogen auf die Gesamtmenge der Störungsereignisse, ein vergleichsweise großer Anteil von Sekundärstörungen, die beispielsweise durch Verspätungsübertragung bei der Wende oder durch die Zugfolge nach verspäteten vorausfahrenden Zügen verursacht werden. Der Anteil der Sekundärstörungen verteilte sich nach Angaben der DB AG im Jahr 2017 und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 wie folgt:

- 2018, Anteil sekundär = 44 %
- 2017, Anteil sekundär = 36,8 %

Frage 4:

Wie oft endeten Züge der S-Bahnlinie 3 im Jahr 2017 sowie in den ersten 4 Monaten des Jahres 2018 frühzeitig am Ostkreuz, obwohl eine Fahrt bis nach Spandau vorgesehen war und welche Ursachen führten hierzu (Unterscheidung nach Polizei- und Feuerwehreinsätzen, Infrastrukturproblemen und technischen Störungen an den Fahrzeugen erbeten)?

Antwort zu 4:

Die DB AG teilt zur Frage 4 mit:

„Eine Beantwortung dieser Frage ist uns mit den uns vorliegenden Daten für 2017 nicht möglich.“

In den ersten vier Monaten des Jahres 2018 endeten drei Züge, die nach Spandau verkehren sollten, vorzeitig in Ostkreuz. 141 Züge, die über Ostkreuz hinaus in Richtung Stadtbahn (z.B. nach Ostbahnhof) verkehren sollten, endeten vorzeitig in Ostkreuz. Eine Zuordnung der Ausfallgründe zu diesen Fällen ist nicht möglich.“

Frage 5:

Wie oft verkehrten im Jahr 2017 sowie in den ersten 4 Monaten des Jahres 2018 lediglich verkürzte Züge auf der S-Bahnlinie 3, obwohl Vollzüge geplant waren und welche Gründe führten zur Reduzierung der Zuglänge?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt zur Frage 5 mit:

„Im Jahr 2017 verkehrten insgesamt 714 Züge mit einer geringeren Zuglänge als geplant. In den ersten vier Monaten des Jahres 2018 verkehrten 48 Züge mit einer geringeren Zugstärke als geplant. Zur besseren Einordnung dieser Zahlen ist anzumerken, dass täglich bis zu 240 Züge auf der Linie S3 verkehren.“

Frage 6:

Wie viel Geld wurde, basierend auf den Zugverspätungen und Ausfällen auf der S-Bahnlinie 3, im Jahr 2017 sowie in den ersten 4 Monaten des Jahres 2018 seitens der Senatsverwaltung nicht an die S-Bahn Berlin GmbH gezahlt?

Antwort zu 6:

Da die Abrechnung der Verkehrsverträge zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg mit der S-Bahn Berlin GmbH nicht linienscharf sondern auf Basis der Teilnetze erfolgt, ist eine qualifizierte Aussage zur monetären Bewertung der Zugausfälle und Verspätungen auf der S3 im Rahmen kurzfristig aufbereiteter Daten nicht möglich.

Frage 7:

Wie viel Geld wurde, basierend auf den Zugverspätungen und Ausfällen auf der S-Bahnlinie 3, im Jahr 2017 sowie in den ersten 4 Monaten des Jahres 2018 seitens der S-Bahn Berlin GmbH nicht an die DB Netz AG gezahlt?

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt zur Frage 7 mit:

„Die S-Bahn zahlt keine Infrastrukturnutzungsentgelte, wenn die Zugausfälle auf ein Verschulden der DB Netz AG zurückzuführen sind. In 2017 wurden rund 70.000 Euro und in den ersten vier Monaten des Jahres 2018 rund 10.000 Euro wegen von der DB Netz AG verursachten Zugausfällen nicht an die DB Netz AG gezahlt.“

Frage 8:

Welche Gespräche wurden von wem geführt und welche Maßnahmen von wem ergriffen, um die Pünktlichkeit auf der S-Bahnlinie 3 nachhaltig zu verbessern und Zugausfälle möglichst zu verhindern?

Antwort zu 8:

Aufgrund des insgesamt nicht akzeptablen Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsniveaus hat die Leitungsebene der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die S-Bahn Berlin GmbH und die DB Netz AG in 2018 regelmäßig zu Gesprächen gebeten, bei denen die Unternehmen ihre eingeleiteten und geplanten Aktivitäten zur Verbesserung der Situation darstellen sollten. Die DB AG hat die Dringlichkeit, die Qualität des S-Bahn-Verkehrs substantiell zu verbessern, erkannt und ein geschäftsfeldübergreifendes Qualitätsprogramm gestartet, in dessen Rahmen die S-Bahn Berlin GmbH und die zuständigen Infrastrukturunternehmen der DB bestehende Problemursachen netzweit vertiefend untersuchen, Lösungsansätze erarbeiten und umsetzen sollen.

Unabhängig davon führen die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) GmbH und die Länder mit der S-Bahn Berlin GmbH seit vielen Jahren regelmäßig Qualitätsgespräche mit dem Ziel durch, aufgetretene Qualitätsprobleme im Verkehrsangebot zu besprechen und Gegensteuerungsmaßnahmen zu vereinbaren, die im Rahmen der Möglichkeiten die Beseitigung dieser Qualitätsprobleme zum Inhalt haben. Dabei wurden im vergangenen Jahr auch die Pünktlichkeitsprobleme auf der Linie S3, die seit August 2017 in Zusammenhang mit dem neuen Bauzustand im Bereich Ostkreuz – Ostbahnhof auftreten, erörtert. Die Ursache ist eine Verzögerung im Bauablauf des Projekts, in deren Folge der Endzustand mit viergleisiger Betriebsführung in diesem Streckenabschnitt nicht zeitgleich mit der Aufnahme des Richtungsbetriebs in der Stadtbahnebene des Bahnhofs Ostkreuz und der Durchbindung der S3 auf die Stadtbahn erfolgen konnte. Da somit lediglich zwei Gleise bei gleichzeitig hoher Fahrtenfrequenz zur Verfügung stehen, führen bereits kleine Unregelmäßigkeiten zu negativen Auswirkungen auf das Verkehrsangebot. Mit der zum Jahresende 2018 vorgesehenen Inbetriebnahme der Viergleisigkeit zwischen Ostkreuz und Ostbahnhof ist eine entsprechende Entspannung der Betriebsführung zu erwarten. Der VBB und die Länder haben zudem erreicht, dass die S-Bahn Berlin GmbH ihr Konzept, im Falle von Großstörungen jeden zweiten Zug bereits vorzeitig in Rummelsburg wenden zu lassen, nicht mehr umsetzt.

Frage 9:

Welche Bauarbeiten sind seitens der DB Netz AG auf dem Streckenabschnitt zwischen Erkner und Ostkreuz im laufenden Jahr sowie in den Jahren 2019 und 2020 geplant?

Antwort zu 9:

Die DB AG führt für die Jahre 2018 bis 2020 die nachfolgenden Baumaßnahmen auf:

2018

- Inbetriebnahme (IBN) Ostkreuz und Viergleisigkeit Ostkreuz-Ostbahnhof mit Bf Warschauer Str.
- Ausbau baubedingtes Weichentrapez mit Lückenschluss in Rummelsburg nach IBN Ostkreuz
- Brückenarbeiten Eisenbahnüberführung (EÜ) Straße nach Fichtenau, EÜ Fredersdorfer Mühlenfließ in Verbindung mit Kabelarbeiten, Oberleitungsarbeiten (OL), Arbeiten am Personentunnel, Tiefenentwässerung
- Erneuerung Bahnsteig und Personenunterführung Karlshorst, Abbruch und Neubau Bahnsteigdach
- Einzelauswechslung ca. 500 Schwellen zwischen Köpenick und Friedrichshagen

2019

- Errichtung elektronisches Stellwerk (ESTW) auf der Fernbahn unter mittelbarer Betroffenheit S-Bahn zwischen Karlshorst und Köpenick
- Restarbeiten nach IBN Ostkreuz und Ausbau baubedingtes Weichentrapez Rummelsburg (Belastungsstopfgänge)
- Ausbau Hilfsbrücke nach Umbau und Erneuerung Bahnsteig zwischen Wuhlheide und Rummelsburg

2020

- ca. 4.500 m Gleiserneuerung mit Bettungsreinigung zwischen Rahnsdorf und Erkner
- Errichtung und Inbetriebnahme ESTW und OL-Arbeiten auf der Fernbahn unter mittelbarer Betroffenheit S-Bahn zwischen Karlshorst und Köpenick
- Erneuerung drei Weichen in Köpenick
- Durcharbeitung beider Gleise zwischen Ostkreuz und Friedrichshagen
- Ausrüstung Fernbahn mit European Train Control System (ETCS) und Abnahme Hardware unter mittelbarer Betroffenheit S-Bahn zwischen Rahnsdorf und Erkner
- Durcharbeiten Weichen und Gleise zwischen Rahnsdorf und Erkner

Berlin, den 17.05.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz