Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 18 873
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Danny Freymark (CDU)

vom 10. Mai 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Mai 2019)

zum Thema:

Unsere S75 in Hohenschönhausen Teil 1 – Verkürzung und Zugausfälle endlich beenden!

und **Antwort** vom 27. Mai 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juni 2019)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18873
vom 10.05.2019
über Unsere S75 in Hohenschönhausen Teil 1 – Verkürzung und Zugausfälle endlich beenden!

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.

Frage 1:

Welchen Stellenwert hat die Verkehrsanbindung von Hohenschönhausen an die Innenstadt bzw. die westlichen Regionen Berlins für den Berliner Senat?

Frage 2:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass sich die ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Hohenschönhausen durch die verkürzte S-Bahn-Linie 75 und die ständigen Baumaßnahmen auf den alternativen Strecken der Tramlinien M4, M5 und M17 seitens der Hohenschönhausener Bewohnerschaft deutlich verschlechtert hat?

Antwort zu 1 und 2:

Für die Anbindung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an die stadtweit bedeutsamen Zentrenbereiche der Innenstadt gelten für Hohenschönhausen – wie für die übrigen Teile Berlins auch – die Verbindungsstandards des Berliner Nahverkehrsplans (NVP). Mit dem vorhandenen Regelangebot des ÖPNV werden die Verbindungsstandards gemäß NVP erfüllt.

Aus Sicht des Senats ist eine deutliche Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Neu-Hohenschönhausen durch die Verkürzung des Laufweges der Linie S75 nicht eingetreten. Aufgrund des veränderten Laufweges der Linie S75 sind die Stationen Wartenberg, Hohenschönhausen und Gehrenseestraße zwar nicht mehr direkt, aber mit einmaligem Umstieg an die Stadtbahn angebunden. Es besteht hierbei eine bahnsteig- oder kantengleiche Umsteigemöglichkeit zu den Stadtbahnlinien S3, S5, S7 und S9, sodass die Einschränkungen als akzeptabel beurteilt werden.

Auch an zahlreichen anderen Stellen im Stadtgebiet sind Umsteigevorgänge erforderlich, um per ÖPNV beispielsweise zu den Zentrumsbereichen am Bahnhof Alexanderplatz oder am Bahnhof Zoologischer Garten zu gelangen. Es ist nicht möglich, aus allen Teilen der Stadt ÖPNV-Direktverbindungen dorthin anzubieten; dies ist systemimmanent. Hohenschönhausen wird somit nicht gegenüber dem übrigen Stadtgebiet benachteiligt.

Temporäre baubedingte Einschränkungen im Öffentlichen Personennahverkehr lassen sich nicht vermeiden, da Arbeiten zur Instandhaltung, Erneuerung und Modernisierung wie auch für den weiteren Ausbau der Infrastruktur für einen sicheren und den verkehrlichen Anforderungen genügenden Betrieb zwingend erforderlich sind. Je nach Art und Umfang dieser Arbeiten gehen hiermit Einschränkungen des Verkehrsangebotes bis hin zur Totalsperrung und entsprechenden Ersatzkonzepten einher. Selbstverständlich verfolgen hierbei alle Beteiligten das Ziel, die Einschränkungen des Verkehrsangebotes und die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten.

Frage 3:

Wie bewertet der Berliner Senat, dass nicht nur die CDU-Fraktion Berlin, sondern auch andere Fraktionen eine Verlängerung der Linie S75 befürworten?

Frage 4:

Welche Fraktion bzw. welche Initiative hat sich aus Sicht des Senats bisher wie für den Erhalt der S75-Linienführung auf die Stadtbahn eingesetzt und in welchem Umfang und mit welcher Wirkung?

Frage 5:

Hat sich die Meinung des Senats zur Durchbindung der Linie S75 auf die Stadtbahn aufgrund des politischen Drucks und des Engagements aus der Bürgerschaft zwischenzeitlich geändert?

Frage 6:

Wurde die im Jahr 2017 persönlich eingereichte Unterschriftenliste zum Thema S75 - initiiert durch die CDU-Lichtenberg - ausgewertet? Was war das Ergebnis?

Frage 7:

Inwiefern wurde das Ergebnis bei der Entscheidung gegen den Erhalt der Linienführung der S75 bis Westkreuz berücksichtigt?

Frage 8:

Dank der Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur wäre eine siebte Zuggruppe zur Durchbindung der Linie S75 auf die Stadtbahn realisierbar. Wie bewertet der Senat eine solche Umsetzung, vorausgesetzt eine ausreichende Fahrzeugkapazität wäre gewährleistet?

Frage 10:

Gibt es zur Linienverlängerung der S75 bereits Überlegungen im fortgeschriebenen Stadtentwicklungsplan Verkehr sowie im Nahverkehrsplan? Falls ja: Wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?

Antwort zu 3 bis 8 und 10:

Die infrastruktur-, nachfrage- und fahrzeugseitigen Gründe für die im Jahr 2017 erfolgte Neuordnung des Liniengefüges auf der Stadtbahn, die eine Verkürzung des Laufweges der Linie S75 beinhaltete, wurden bereits im Rahmen der Beantwortung der Schriftlichen Anfragen Nr. 18/12503 und Nr. 17/18849 ausführlich erläutert. Die im Jahr 2017 vorgenommenen Linienanpassungen der Stadtbahnlinien entsprachen der Angebotskonzeption des Berliner Nahverkehrsplans für die Jahre 2014 bis 2018, der vom damaligen Senat beschlossen wurde.

Dass die Verkürzung des Laufwegs der Linie S75 Kritik hervorgerufen hat, ist dem Senat bekannt. Der Aufgabenträger hat die Neuordnung des Liniengefüges auf der Stadtbahn vorab intensiv geprüft, da ihm bereits bei der Planung bewusst war, dass die Maßnahme für einen Teil der Fahrgäste der Linie S75 zusätzliche Umsteigevorgänge bedeutet. Durch die Neuordnung des Liniengefüges auf der Stadtbahn – also der Führung der Linien S3 und S9 anstelle der Linie S75 auf die Stadtbahn – haben in Summe jedoch mehr Fahrgäste eine umsteigefreie Direktverbindung auf die Stadtbahn erhalten. Es sind somit mehr Fahrgäste, die von den Anpassungen profitieren, als Fahrgäste, denen Nachteile entstehen. Daher entschied sich der Aufgabenträger für die Änderung des Liniengefüges auf der Stadtbahn und befürwortet diese unter Berücksichtigung der aktuellen fahrzeug- und nachfrageseitigen Rahmenbedingungen auch weiterhin.

Bestandteil der mittel- bzw. langfristigen Planungen des Aufgabenträgers ist jedoch die Führung zusätzlicher S-Bahn-Fahrten auf die Stadtbahn. Diese Mehrleistungen können aber erst mit dem entsprechenden Zulauf neuer S-Bahn-Fahrzeuge im Teilnetz Stadtbahn erbracht werden. Im Zielkonzept sollen während der Hauptverkehrszeit acht Zuggruppen (verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt) auf die Stadtbahn (westlich des Ostbahnhofs) geführt werden. Hierbei ist auch die Führung einer Zuggruppe der Linie S75 auf die Stadtbahn vorgesehen. Die entsprechende mittel- und langfristige S-Bahn-Angebotskonzeption wird im aktuellen Berliner Nahverkehrsplan dargestellt.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die Forderung, die mittlerweile jahrelange Beeinträchtigung der S75 durch das Angebot eines Regionalbahnverkehrs zwischen den Bahnhöfen Hohenschönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz, Ostbahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstraße und Hauptbahnhof aufzufangen und so damit beizutragen, dass die Fahrgäste eine angemessene und verlässliche Direktverbindung in die Innenstadt haben?

Antwort zu 9:

Eine direkte Verbindung von den Bahnhöfen Hohenschönhausen, Lichtenberg und Ostkreuz zu den Bahnhöfen Ostbahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstraße und Hauptbahnhof ist nur auf der Infrastruktur der S-Bahn möglich. Im Regionalverkehr führt die vorhandene direkte Verbindung nur bis zum Bahnhof Ostkreuz. Eine Gleisverbindung in Richtung Ostbahnhof und Alexanderplatz besteht dort nicht und ist nicht ohne erheblichen Aufwand herstellbar, da dazu eine viergleisige S-Bahn-Strecke gequert werden müsste. Züge des Regionalverkehrs könnten die Stationen westlich des

Bahnhofes Ostkreuz nur mit erheblich fahrzeitverlängernden Umwegfahrten über teilweise wenig leistungsfähige, da eingleisige Strecken oder mit Richtungswechseln erreichen. Zudem ist die Strecke Ostkreuz – Charlottenburg bereits heute stark belastet und wird auch in Zukunft durch zusätzliche Fernverkehrsangebote noch weiter belastet werden. Die oben genannte infrastrukturell mögliche Direktverbindung von Hohenschönhausen über Lichtenberg nach Ostkreuz wird bereits heute mit den Linien RB12 und RB24 bedient, welche jeweils im Stundentakt verkehren. Im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme des Netzes Elbe-Spree im Dezember 2022 ist zusätzlich die Einrichtung der Linie RB32 Oranienburg-Berlin-Flughafen BER über diesen Laufweg geplant. Der Regionalverkehr soll insbesondere Verkehrsbedürfnissen im länderübergreifenden Verkehr dienen. Priorität für die Anbindung der Berliner Stadtgebeite hat daher der verlässliche Betrieb der S-Bahn und nicht der Aufbau paralleler Infrastrukturen und Angebote im Regionalverkehr.

Frage 11:

Wie bewertet der Berliner Senat die Idee, Züge der Linien S75 und S7 beispielsweise ab Bahnhof Springpfuhl zu einer gemeinsamen Zuggruppe zusammenzuführen?

Antwort zu 11:

Ein Konzept mit Flügelungen bzw. Vereinigungen von Zügen der Linien S75 und S7 würde in den nachfragestarken Verkehrszeiten keine ausreichenden Platzkapazitäten ermöglichen. Zudem würden sich hierbei die fahrplanseitigen Abhängigkeiten und die Wechselwirkungen von Störungen zwischen den Linien merkbar erhöhen. Daher kommen solche Ansätze nur in nachfrageschwachen Zeiten mit geringerer Fahrtendichte als denkbarer Ansatz in Betracht. Hierfür müssten dann aber auch fahrzeug- und infrastrukturseitige Voraussetzungen geschaffen werden, die aktuell nicht gegeben sind.

Frage 12:

Wann gab es mit welchem Ergebnis die letzte Fahrgastzählung (mit der Bitte um detaillierte Auflistung für die letzten fünf Jahre)? In welchem Rhythmus werden weitere Zählungen stattfinden?

Frage 13:

Falls keine Zählungen durchgeführt wurden und werden: Warum nicht?

Antwort zu 12 und 13:

Netzweite Fahrgastzählungen bei der S-Bahn zur Ermittlung von Nachfragedaten zum Zwecke der Kapazitäts- und Verkehrsplanung wurden zuletzt in den Jahren 2012 und 2018 durchgeführt. Weitere Erhebungen in den kommenden Jahren werden bei erkennbarem Bedarf durchgeführt, sie sind aktuell aber noch nicht jahresscharf geplant.

In Bezug auf die Linie S75 zeigen die erhobenen Nachfragedaten, dass die Linie S75 von allen Stadtbahnlinien die geringste Fahrgastnachfrage aufweist. Gleichzeitig ist auch erkennbar, dass auf der Linie S75 im Bereich der Stationen Wartenberg, Hohenschönhausen und Gehrenseestraße trotz Verkürzung des Laufwegs der Linie S75 kein Nachfragerückgang eingetreten ist.

Frage 14:

Wie waren die Ergebnisse bei der Befragung zur Kundenzufriedenheit in den letzten fünf Jahren und wie bewertet der Senat die Entwicklung? Falls es keine Kundenbefragung gab, warum nicht (mit der Bitte um Auflistung)?

Antwort zu 14:

Die Kundenzufriedenheit im Berliner S-Bahn-Netz wird zweimal jährlich, jeweils im Mai und im November, nach einer gleichbleibenden Methodik bei ca. 500 Fahrgästen erhoben und nach einer definierten Systematik berechnet. Der PSI Gesamt (Passenger Satisfaction Index) berechnet sich aus insgesamt 24 Einzelkriterien, die zu den Teil-PSI für Züge, Bahnhöfe und Service zusammengefasst werden. Aus diesen drei Teil-PSI wird der Gesamt-PSI ermittelt. Für diesen ergaben sich in den zurückliegenden fünf Jahren die nachfolgend aufgeführten Ergebnisse (auf einer fünfstufigen Skala von 1= sehr zufrieden bis 5= sehr unzufrieden):

Jahr	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Mai	2,55	2,53	2,58	2,48	2,51
November	2,46	2,54	2,51	2,58	2,63

Alle hier aufgeführten Werte sind den Bewertungskategorien „gut“ (2,0 bis 2,5) oder „annehmbar“ (2,6 bis 3,0) zuzuordnen. Der Wert des PSI schwankt dabei in den Erhebungen der Jahre 2014 bis 2018 im Bereich zwischen 2,46 und 2,63, wobei kein klarer mehrjähriger Auf- oder Abwärtstrend erkennbar ist.

Frage 15:

Warum endete die S75 in den letzten Monaten immer wieder an unterschiedlichen Endhaltestellen (Lichtenberg, Ostkreuz, Ostbahnhof, darüber hinaus)?

Frage 16:

Welche Auflistungen täglicher Endhaltestellen ergeben sich hieraus für die Jahre 2018 und 2019?

Antwort zu 15 und 16:

Der planmäßige Linienendpunkt der S75 wurde im Zusammenhang mit der stufenweisen Inbetriebnahme der erneuerten Infrastruktur im Abschnitt Ostkreuz – Ostbahnhof und der damit wieder möglichen Durchbindung der Linien S3 und S9 auf die Berliner Stadtbahn in den Jahren 2017/2018 zum Ostbahnhof zurückgezogen. Da hierbei vorübergehend nur zwei der vier Gleise in diesem Abschnitt zur Verfügung standen, musste die S75 zwischenzeitlich interimsweise bis Ostkreuz zurückgezogen werden, und ein Teil der Fahrten musste zeitweise in Lichtenberg enden.
Darüber hinaus erfordern baubedingte Einschränkungen der Schieneninfrastruktur immer wieder unterschiedliche Baubetriebsführungen, in Anpassung an die jeweiligen Sperrbereiche. Das gilt für die S75 ebenso wie für andere Linien. Diese können eine Verkürzung des Linienweges zur Folge haben, aber auch eine Verlängerung, beispielsweise als Ersatz für eine andere, baubedingt nicht über die Berliner Stadtbahn verkehrende Zuggruppe.

Frage 17:

Welche Züge welchen Baujahrs wurden auf der Linie der S75 in den letzten drei Jahren eingesetzt?

Antwort zu 17:

Die DB AG teilt zu dieser Frage mit:
„Seit der Umstellung des Zugbeeinflussungssystems (System „Fahrsperre“ auf [das neue Zugbeeinflussungsystem S-Bahn Berlin] „ZBS“) auf der Stadtbahn können dort nur noch Fahrzeuge der Baureihe 481 eingesetzt werden. Die Fahrzeuge sind in den Jahren 1996 bis 2004 neu in Betrieb genommen worden.“

Die Umstellung des Zugbeeinflussungssystems auf der Berliner Stadtbahn erfolgte im Oktober 2016.

Frage 18:

Nach welchen Richtlinien wurde einer Zugverteilung auf dieser Linie zugestimmt?

Antwort zu 18:

Zwischen den Aufgabenträgern und der S-Bahn Berlin GmbH wird ausschließlich die Fahrtenhäufigkeit und die Kapazität (Zugstärke) für die einzelnen Linien, Streckenabschnitte und Verkehrszeiten abgestimmt, jedoch nicht der einzusetzende Fahrzeugtyp. Diesen legt die S-Bahn Berlin GmbH aufgrund betrieblicher Randbedingungen fest. Da alle drei derzeit im S-Bahn-Netz eingesetzten Fahrzeugbaureihen eine gleiche Fahrzeugkonfiguration und annähernd gleiche Beförderungskapazitäten aufweisen, ist eine diesbezügliche Vorgabe seitens der Aufgabenträger nicht erforderlich.

Frage 19:

Wie bewertet der Berliner Senat diese betroffene Zugauswahl?

Antwort zu 19:

Der Senat vermag im Einsatz von Fahrzeugen der jüngsten Baureihe 481 auf der Linie S75 in den zurückliegenden Jahren keinen Anlass zur Kritik zu erkennen.

Frage 20:

Wie bewertet der Berliner Senat die Verlässlichkeit der Linie S75? Welche Pünktlichkeitsquoten und wie viele Zugausfälle wurden in den letzten drei Jahre registriert (mit der Bitte um detaillierte Darstellung)?

Antwort zu 20:

Der Pünktlichkeitsgrad (alle Halte, Verspätungen ab vier Minuten) der Linie S75 bzw. im netzweiten Mittelwert stellte sich in den letzten drei Jahren wie folgt dar:

Jahr	**2016**	**2017**	**2018**	**2019 Jan-Apr**
Pünktlich-keitsgrad S75	96,5 %	95,5 %	96,8 %	97,8 %
Pünktlich-keitsgrad Gesamtnetz	95,5 %	94,4 %	95,0 %	96,6 %

Den Werten ist zu entnehmen, dass der Pünktlichkeitsgrad der S75 in allen Jahren deutlich über jenem des Gesamtnetzes lag und eine besonders schlechte Pünktlichkeit der S75 im Vergleich mit anderen Linien somit nicht vorliegt. Darüber hinaus ist nach einem Rückgang im Jahr 2017 ein Aufwärtstrend eingetreten.

Bezüglich der störungsbedingten Zugausfälle wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

Frage 21:

Wie viele Zugausfälle wurden aufgrund von Störungen bei der S75 im Vergleich zu den Linien S3, S5 und S7 jeweils in den Jahren 2016, 2017, 2018 und 2019 registriert? (Bitte um Auflistung)

Antwort zu 21:

Abrechnungsbasis der Verkehrsverträge sind nicht die Anzahl der Zugausfälle sondern die Menge der erbrachten Zugkilometer. Darauf wird auch in dieser Antwort Bezug genommen. Die unplanmäßig ausgefallenen Zugkilometer (Störungen verursacht durch S-Bahn Berlin GmbH, durch den Netzbetreiber DB Netz AG, durch Dritte und durch höhere Gewalt) setzen sich wie folgt zusammen:

Jahr	**S3**	**S5**	**S7**	**S75**
2017	83.000	247.000	227.000	113.000
2018	139.000	151.000	204.000	80.000
Jan-Apr 2019	18.000	22.000	28.000	7.000

Die DB AG übermittelte die Werte für das Jahr 2017, die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) die Werte für die Jahre 2018 und 2019. Für die Jahre vor 2016 ist eine Ermittlung der störungsbedingt ausgefallenen Zugkilometer wegen der abweichenden Datenstruktur nicht möglich.

Frage 22:

Fahrgäste empfinden die in den Durchsagen genannten Störungsgründe oft als willkürlich festgelegt. Welche Störungen im Betriebsablauf unterscheidet man grundsätzlich und wie definieren sich diese im Detail?

Frage 23:

Fahrgäste bemängeln oft, dass die Störungsmeldungen zu spät erfolgen (bzw. keine Nennung im Internet oder auf den Zugzielanzeigen auf anderen Bahnhöfen erfolgt). Ein Ausweichen auf andere Strecken und andere Verkehrsmittel ist dann oft nicht mehr möglich. Wann erfolgen in der Regel Störungsmeldungen per

Durchsage in den Zügen, per Durchsage auf den Bahnhöfen, wann per Meldung im Internet und wann per Meldung auf den Zugzielanzeigen?

Frage 26:

Wie werden die Fahrgäste im Allgemeinen über die Störungen informiert?

Antwort zu 22, 23 und 26:

Die DB AG teilt zu diesen Fragen mit:
„Gemäß dem Verkehrsvertrag (VV) SBI-II VV, § 20 Abs. 1, ist die S-Bahn Berlin verpflichtet, jährlich ein Fahrgastinformationskonzept (FGI-Konzept) zu verfassen, das alle relevanten Themen zur Fahrgastinformation beinhaltet. Hier ein Zitat-Auszug aus dem aktuell gültigen FGI-Konzept:

„Beim Auftreten von Störungen werden die Fahrgäste jeweils am Ort ihres Aufenthaltes informiert:
Onlinemedien, Social Media: über die Webseite, in der App, mittels HIM-Meldung [ergänzende Meldung in der elektronischen Fahrplanauskunft], über Twitter.
Auf dem Bahnhof: per Ansagen, gegebenenfalls mit Anzeigen, durch Mitarbeiter.
Im Zug: durch Ansagen (mit Einschränkungen siehe 4.3.1).
Bei länger anhaltenden Störungen mit Verkehrsmeldungen, durch Mitarbeiter.

Die S-Bahn Berlin GmbH folgt dem Grundsatz, über Störungen unmittelbar nach Bekanntwerden zu informieren und diese Informationen schrittweise zu qualifizieren und auf das konkrete Ersatzkonzept auszurichten. Standardinformationen (z.B. Verspätungsansagen) werden erst nach Beendigung einer Störung wieder zugeschaltet, um die Informationsdichte auf das nötige Maß zu reduzieren. Die Leitstelle der S-Bahn Berlin GmbH informiert die betroffenen Verkehrsunternehmen, insbesondere jene, mit deren Verkehrsangeboten Verknüpfungen zu gewährleisten sind. Für Fahrgäste, die infolge von Störungen Verspätungen erfahren und darüber eine Bescheinigung benötigen, besteht die Möglichkeit, diese Verspätungsbescheinigung online abzurufen und so zeitnah über diese zu verfügen. Auch der Kundendialog ist gern behilflich.

4.2.1 Anzeigen/Ansagen (am Bahnhof): Unmittelbar nach Bekanntwerden einer Störung wird visuell und akustisch darüber informiert. Dabei werden Ursache, Auswirkungen und die voraussichtliche Dauer der Störung bekannt gegeben, soweit Informationen dazu vorliegen. Es wird anfänglich auf allgemeine Umfahrungsmöglichkeiten hingewiesen. Sobald das Ersatzkonzept disponiert ist, kann die Fahrgastinformation darauf abgestimmt werden.(…)

4.2.2 Wegeleitung/Aushänge: Wird ein Busnotverkehr (BNV) eingerichtet, werden nach Verfügbarkeit die mobilen Aufsichten operativ so disponiert, dass die Übergangspunkte zum BNV (hier vorrangig die Stationen mit unübersichtlichen Umsteigewegen) möglichst besetzt sind. In Abhängigkeit zur konkreten Störung/Störungsdauer wird durch mobile Aufsichten eine operative Wegeleitung an markanten Orientierungspunkten angebracht.(…)

4.3.1 Anzeigen, Ansagen (im Zug): Die Züge zeigen immer das tatsächliche Zugziel an. Die automatisierte Beschallung bleibt möglich, solange der Laufweg im Fahrzeuggerät schon hinterlegt ist und somit von Triebfahrzeugführerinnen/vom Triebfahrzeugführer (Tf) eingestellt werden kann. Anderenfalls erfolgen manuelle Ansagen durch den Tf

inklusive der Ausstiegsseite. Im Störungsfall und bei Abweichung vom Laufweg sind die Tf betrieblich besonders gefordert, weshalb Ansagen durch sie nur eingeschränkt möglich sind.(…)“

Frage 24:

Welche S75-Störungen traten im Zeitraum der Jahre 2016-2019 auf und welche Streckenabschnitte waren davon in welcher Häufigkeit betroffen (bitte um Auflistung)?

Antwort zu 24:

Die DB AG teilt zu dieser Frage mit:
„In den Jahren 2016 bis zum Fahrplanwechsel [im August 2017] verkehrte die Linie S75 von Wartenberg bis zum Bahnhof Berlin Westkreuz. Sie selbst lieferte insbesondere auf dem Streckenabschnitt Lichtenberg – Wartenberg kaum Gründe zu Beanstandungen insbesondere auch nicht infrastrukturbedingt. Vereinzelt wurde die Linie aber bei Störungssituationen in der Stadtbahn auf die Relation Wartenberg – Ostbahnhof oder gar Wartenberg – Lichtenberg zurückgezogen, um den langen Durchmesserlinien S5 und S7 den Vorrang zu geben. Gelegentlich wurden auch einzelne Fahrten der S75 nicht bedient, wenn Triebfahrzeugführer erkrankten und die Fahrten nicht mehr dispositiv nachbesetzt werden konnten. Das Augenmerk lag hier aber auf dem Zielzustand, dass die Anbindung Wartenbergs mindestens im 20-Minuten-Takt ermöglicht wurde. Seit Beginn der Qualitätsoffensive der S-Bahn Berlin, die zum einen die geschäftsfeldübergreifende zuverlässige Produktion, andererseits auch die Stabilisierung der Personal- und Fahrzeugressourcenverfügbarkeit zum Ziel hat, hat sich die Situation für die S75 verbessert. Mit dem Fahrplanwechsel 2018/2019 und der Inbetriebnahme der vier-gleisigen Infrastruktur zwischen Ostkreuz – Warschauer Straße und Berlin-Ostbahnhof gelingt es, sowohl im Regel- als auch im Störungsfall durch eine flexible Gleisbelegung eine höhere Zuverlässigkeit für die Linie S75 zu erreichen.“

Frage 25:

Der Antwort auf die Schriftlichen Anfrage Nr.18/15 093 ist zu entnehmen, dass ein geschäftsübergreifendes Qualitätsprogramm gestartet wurde, um den S-Bahnverkehr substanziell zu verbessern. Welche Problemursachen wurden bezogen auf die S75 seitdem identifiziert, welche Lösungsansätze erarbeitet und welche bereits umgesetzt?

Antwort zu 25:

Die DB AG teilt zu dieser Frage mit:
„Im Rahmen der Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS liegt der Fokus weniger auf linienspezifischen sondern vielmehr auf grundsätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität, die allen Linien gleichermaßen zu Gute kommen. Insgesamt wurde durch das unternehmensübergreifende Projektteam bestehend aus Mitarbeitern der S-Bahn Berlin GmbH, der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH 180 Bausteine zur Verbesserung der Betriebsqualität erarbeitet. Die bislang umgesetzten Maßnahmen zeigen Wirkung auf dem gesamten S-Bahn-Netz. So lag die Pünktlichkeit der S-Bahnzüge im Zeitraum Januar bis April 2019 gemäß Leidis-Pünktlichkeit (3:59 Min.) bei 96,6 % und lag damit um 2 %-Punkte höher als im Vergleichszeitraum 2018.

Wie alle Linien hat auch die S75 von der Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS profitiert. Die S75 ist aktuell eine der pünktlichsten Linien im gesamten S-Bahn-Netz. Die linienspezifische Pünktlichkeit lag von Januar bis April 2019 sogar bei 97,8 %.“

Frage 27:

Wie empfindet der Senat die Unzuverlässigkeit und die andauernden Störungen der S75 vor dem Hintergrund, dass deshalb immer mehr Menschen auf die Nutzung eines PKWs angewiesen sind und den ÖPNV meiden?

Frage 28:

Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass durch die Verkürzung der S75 und die andauernden Störungen die Fahrgäste immer stärker in ihrer Mobilität eingeschränkt werden, obwohl die Rot-Rot-Grüne Koalition den ÖPNV in Berlin stärken will?

Frage 31:

Wie glaubt der Senat die vermeintliche Verkehrswende in Berlin und damit auch im Ortsteil Hohenschönhausen vollziehen zu können, obwohl sich seit dem Amtsantritt der neuen Koalition bestehend aus SPD, Linken und Grünen das quantitative und qualitative ÖPNV-Angebot für Hohenschönhausen verschlechtert hat?

Antwort zu 27, 28 und 31:

Eine quantitative und qualitative Verschlechterung der öffentlichen Verkehrsanbindung Hohenschönhausens mit der Linie S75 ist in den letzten Jahren nicht feststellbar. Wie die Beantwortungen der vorherigen Fragen zeigen, ist weder im Hinblick auf den Pünktlichkeitsgrad noch die störungsbedingten Zugausfälle auf der Linie S75 eine qualitative Verschlechterung auszumachen. Es ist vielmehr eher ein positiver Trend erkennbar. Dennoch wird, wie zur Qualitätsoffensive S-Bahn PLUS ausgeführt, generell netzweit eine weitere Verbesserung der Betriebsqualität angestrebt. Auch das quantitative S-Bahn-Fahrtenangebot hat sich in Hohenschönhausen durch die Verkürzung des Laufweges der Linie S75 nicht verschlechtert. In der Vergangenheit, zuletzt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018, erfolgten darüber hinaus Angebotsverbesserungen auf Bus- und Straßenbahnlinien in Hohenschönhausen. Für Hohenschönhausen sind gemäß dem Berliner Nahverkehrsplan mittel- und langfristig weitere Verbesserungen des öffentlichen Verkehrsangebotes geplant.

Frage 29:

Wie erklärt der Berliner Senat den ÖPNV-Nutzern, dass Fahrtickets aufgrund von Störungen ihre zeitliche Gültigkeit verlieren (Bsp. Einzelfahrschein) und Fahrgäste deshalb neue Tickets kaufen müssen?

Antwort zu 29:

Störungen, die zu einer zeitlichen Verzögerung der Fahrt und gegebenenfalls zum Überschreiten der zeitlichen Gültigkeit von Einzelfahrscheinen führen, können immer wieder einmal auftreten. Die Verkehrsunternehmen sind von der VBB GmbH dazu angehalten, sich in diesen Fällen kulant zu verhalten. Die Einschätzung der jeweiligen Situation obliegt den Verkehrsunternehmen.

Frage 30:

Gibt es bereits Überlegungen, die Fahrgäste für die zahlreichen Ausfälle zu entschädigen? Wenn ja: Wie? Wenn nein: Warum nicht?

Antwort zu 30:

Es gibt keine Überlegungen, die Fahrgäste für Ausfälle zu entschädigen. Im Gegensatz zum Höhepunkt der S-Bahn-Krise in den Jahren 2009 bis 2011, als netzweit alle Fahrgäste in sehr starkem Maße von über das gewöhnliche Maß hinausgehenden Ausfällen betroffen waren, ist das Pünktlichkeitsniveau der letzten Jahre, wenngleich häufig noch nicht befriedigend, dennoch nicht in einem Bereich, der vergleichbare Entschuldigungsleistungen wie in jenen Jahren rechtfertigen würde. Im Übrigen handelt es sich um einen Verbundtarif, mit dem zahlreiche unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden können.

Frage 32:

Wie bewertet der Senat die Aussage der S-Bahn, dass eine Taktverdichtung bzw. Verlängerung der Linie S75 auf die Stadtbahn aus Kapazitätsgründen nicht möglich sei, jedoch aber zum geplanten Fahrplanwechsel im Dezember zusätzliche Expresszüge auf der Linie S3 eingesetzt werden sollen?

Antwort zu 32:

Auf der S-Bahn-Linie S3 wurden vom Land Berlin für den Fahrplan ab Dezember 2019 bei der S-Bahn Berlin GmbH zusätzliche Verstärkerfahrten während der vor- und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit auf dem Abschnitt Friedrichshagen – Ostbahnhof bestellt, um das Verkehrsangebot der S-Bahn möglichst nachfragegerecht zu dimensionieren. Hierbei ist ein Einsatz von Expresszügen zwischen Friedrichshagen und Ostbahnhof mit Zwischenhalten an den nachfragstärksten Stationen in Köpenick, Karlshorst, Ostkreuz und Warschauer Straße vorgesehen. Dies bietet einen Fahrzeitvorteil für die Fahrgäste, hat aber auch fahrplanseitige Gründe. Aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage und Auslastung auf der östlichen Linie S3 sowie der weiteren erwartbaren Nachfragesteigerung wurde eine Kapazitätserweiterung auf dieser Linie als erforderlich angesehen. Da auf der S3 bereits durchgehend Vollzüge verkehren, erfolgte die Bestellung zusätzlicher Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeiten. Für die Erbringung dieser zusätzlichen Verstärkerfahrten sind insgesamt sechs Viertelzüge erforderlich, die fahrzeugseitig durch nachfragegerechte Anpassungen von Zuglängen kompensiert werden können.

Eine Verlängerung der S75 auf die Stadtbahn würde hingegen 15 zusätzliche Viertelzüge benötigen (bei Verlängerung einer der beiden S75-Zuggruppen mit Acht-Wagen-Zügen bis Westkreuz), für die an anderer Stelle keine geeignete fahrzeugseitige Kompensation ohne merkbare verkehrliche bzw. kapazitative Nachteile möglich gewesen wäre.

Frage 33:

Gibt es die Überlegung Expresszüge auch auf der Linie S75 einzusetzen, sodass den Hohenschönhausener eine schnelle und direkte Anbindung zum Stadtzentrum ermöglicht wird? Falls ja: Wann? Falls nein: Warum nicht?

Antwort zu 33:

Da die Linie S75 längere Abschnitte gemeinsam mit den Linien S5 und S7 im dichten Fahrtenabstand befährt, sind Expressfahrten mit dem Ziel der Reduzierung der Fahrzeit durch Auslassen von Halten betrieblich hier nicht möglich, weil die Expresszüge hinter den an allen Stationen haltenden Zügen warten müssten.
Zudem wäre im Hinblick auf die Nachfragesituation lediglich die Auslassung des Halts Gehrenseestraße zu rechtfertigen, hierdurch würde sich aber einerseits kein bedeutender Fahrzeitgewinn ergeben und andererseits würde die Station Gehrenseestraße nur noch im 20-Minuten-Takt bedient werden, was somit verkehrlich als nachteilhaft bewertet wird.

Berlin, den 27.05.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz