

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katharina Günther-Wünsch (CDU)

vom 22. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dezember 2021)

zum Thema:

S-Bahnlinie S5

und **Antwort** vom 06. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Jan. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katharina Günther-Wünsch (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10442
vom 22. Dezember 2021
über S-Bahnlinie S5

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft auch Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist jedoch bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG)/ S-Bahn Berlin GmbH und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Fahrgäste nutzen die Linie S5? (Bitte um Aufschlüsselung nach Monaten)?

Antwort zu 1:

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit: „Im Rahmen der Verkehrszählung 2018 wurden auf der S5 rund 185.000 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Schultag ermittelt. Eine Aufteilung nach Monaten liegt nicht vor. Seit März 2020 ist das Reisendenaufkommen im gesamten Netz

pandemiebedingt stark zurückgegangen und schwankt stark je nach Phase der Pandemie.“

Ergänzend ist mitzuteilen, dass auf Basis von stichprobenartig durch die S-Bahn Berlin GmbH erhobenen Schätzwerten aus dem Dezember 2021 die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zuletzt bei rund 70 % der Vor-Corona-Nachfrage lag.

Frage 2:

Wie viele Fahrgastzählungen werden auf welchen Streckenabschnitten durchgeführt?

Antwort zu 2:

Die derzeit und in den kommenden Jahren auf der Linie S5 eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe 481 verfügen nicht über ein automatisches Fahrgastzählsystem, so dass Verkehrserhebungen ausschließlich manuell durchgeführt werden können.

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Die S-Bahn Berlin GmbH ermittelt in größeren Abständen im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg die Nachfrage mittels verkehrswissenschaftlicher Zählungen und Befragungen in den Zügen, aufgrund des sehr hohen Aufwands letztmalig im Jahr 2018. Im Jahr 2018 wurde in zwei Erhebungswellen das Reisendenaufkommen aller Linien mittels einer Stichprobe ermittelt und anschließend hochgerechnet. Zwischen den Erhebungen schätzt die S-Bahn Berlin GmbH die Entwicklung der Nachfrage anhand der Verkaufszahlen und weiterer stichprobenhafter, punktueller Erhebungen ab.“

Frage 3:

Gibt es Verstärkerfahrten auf der Linie, wenn ja auf welchen Strecken und wie wurden diese ausgewählt?

Antwort zu 3:

Der 20-Minuten-Grundtakt der Linie S5 wird im Abschnitt Westkreuz – Mahlsdorf an allen Verkehrstagen tagsüber auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Während der Hauptverkehrszeiten wird der 10-Minuten-Takt bis Hoppegarten ausgedehnt. Während der Hauptverkehrszeiten verkehren zudem zusätzliche Verstärkerfahrten im Abschnitt Ostbahnhof – Mahlsdorf, womit sich dort ein 5/5/10-Minuten-Takt ergibt (drei Fahrten pro Richtung innerhalb von 20 Minuten). Diese Verstärkerfahrten verkehren nicht in den Sommer- und Weihnachtsferien. Die Festlegung des Verkehrsangebotes erfolgt auf Grundlage der vorliegenden Daten zur Verkehrsnachfrage sowie unter Berücksichtigung der infrastrukturseitigen und fahrzeugseitigen Rahmenbedingungen. Mittelfristig ist gemäß der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplans, abhängig von der Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit, eine weitere Verdichtung der S5 im Abschnitt Warschauer Straße bzw. Ostbahnhof – Mahlsdorf auf einen 5-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen.

Frage 4:

Wie teuer sind die Verstärkerfahrten pro Jahr?

Antwort zu 4:

Für die Verstärkerfahrten der Linie S5 im Abschnitt Ostbahnhof – Mahlsdorf an den Verkehrstagen Montag bis Freitag außerhalb der Weihnachts- und Sommerferien entstehen für das Land Berlin im Jahr 2022 Kosten von rund 2,7 Mio. EUR (inkl. Trassen- und Stationsentgelte, ohne Berücksichtigung von Fahrgelderlösen).

Frage 5:

Plant der Senat eine Ausweitung des Tarifgebietes B auf die Stationen „Birkenstein“ und „Hoppegarten“, wenn nein, warum nicht?

Frage 6:

Wie teuer ist die Ausweitung des Tarifgebietes auf die Stationen „Birkenstein“ und „Hoppegarten“ pro Jahr?

Frage 7:

Sieht der Senat eine Notwendigkeit, das Tarifgebiet zu erweitern und damit den Individualverkehr der Brandenburger nach Berlin zu minimieren, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5, 6, und 7:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 bis 7 gemeinsam beantwortet.

Der Berliner Senat plant keine Ausweitung des Tarifgebietes B auf Brandenburger Gebiet.

Eine Ausweitung des Tarifbereichs Berlin AB wird häufig als Lösung angesehen, wenn die Preissprünge an der Grenze von Tarifzone B zu Tarifzone C als Ursache wahrgenommen werden, weshalb Pendler aus Kostengründen nicht den ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) nutzen oder umsteigende Pendler zu hohem Parkdruck an den innerhalb Berlin AB gelegenen Bahnhöfen kurz hinter der Tarifgrenze führen.

Der Senat geht aber nicht davon aus, dass durch eine Verschiebung der Tarifgrenze zwischen Berlin B und Berlin C der ÖPNV dergestalt attraktiver würde, dass damit bestehende Probleme an der Tarifgrenze gelöst würden. Zudem würde eine Ausweitung des AB-Tarifs die bestehenden Probleme nicht beseitigen, sondern lediglich weiter nach Außen verlagern. Zwar ist es denkbar, dass bei einer

Ausweitung der Tarifzone B nach Birkenstein oder Hoppegarten die Belastung der Straßen und der Parkdruck durch Pendler in Mahlsdorf abnimmt. In der Folge würde diese aber dann in Birkenstein oder Hoppegarten ansteigen.

Die finanziellen Vorteile für die Fahrgäste, die von einer Ausweitung profitieren, würden zu Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen führen, die diesen ausgeglichen werden müssten. Dies müsste entweder von allen Fahrgästen in Form von Tarifierhöhungen oder den Berliner Steuerzahlern getragen werden. Die Problematik trifft nicht nur auf Birkenstein oder Hoppegarten zu, sondern im S-Bahn-Netz an allen Streckenästen nach Brandenburg beispielsweise in Hennigsdorf, Hohen Neuendorf, Röntgental, Eichwalde, Erkner, Mahlow, Teltow oder Griebnitzsee.

Je nach Ausgestaltung werden die mit einer Ausweitung des Tarifbereichs B verbundenen Mindererlöse auf zwischen 12 und 25 Mio. Euro geschätzt. Eine genaue Ermittlung, die auch Aussagen zu den Mindereinnahmen bei einer Ausweitung lediglich auf einzelne Stationen wie Birkenstein oder Hoppegarten zulässt, liegt nicht vor.

Das bestehende ABC-Tarifsystem im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat sich über mehr als 20 Jahre bewährt und stellt einen guten Kompromiss zwischen Tarifgerechtigkeit (weite Fahrten sind teurer als kurze), Einfachheit und Verständlichkeit dar. Das System ist für alle Nutzenden leicht zu erfassen und einfach merkbar: Die Tarifzone A wird vom S-Bahn-Ring begrenzt, die Tarifzone B von der Berliner Landesgrenze nach Brandenburg. Die Wahl der Berliner Landesgrenze als Tarifzonengrenze beruht dabei nicht nur auf der leichten Merkbarkeit, sondern ist auch vor dem Hintergrund der fachlichen Zuständigkeit und der Finanzierungsverantwortung des Landes Berlin in seiner Rolle als Aufgabenträger für den ÖPNV sinnvoll. Denkbare Änderungen, die zu Abweichungen zwischen Landesgrenze und Tarifzonengrenze führen würden, sind aufgrund ihrer komplexen Folgewirkungen schwierig zu bewerten und wären nur in Abstimmung mit dem VBB, dem Land Brandenburg und den dort zuständigen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern realisierbar.

Stationen direkt hinter der Landesgrenze, wie etwa Birkenstein und Hoppegarten, haben durch die Entwicklungen auf dem Immobilienmarkt und meist vergleichsweise kurzen Fahrzeiten ins Berliner Zentrum bereits heute eine hohe Attraktivität. Es gibt keine einfache Kausalität, dass gerade Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland Berlins durch eine Vergünstigung von ÖPNV-Tickets in Folge einer Ausweitung der Tarifzone B ihre Verkehrsmittelwahl grundsätzlich von einer Nutzung des eigenen Pkw hin zum ÖPNV verändern würden. Aus eigenen Erhebungen weiß der Senat, dass bei der Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl der Preis des ÖPNV nicht das entscheidende Kriterium ist. Hier stehen andere Faktoren, wie etwa die Nutzung der Unterwegszeit, oder die Sicherheit im Vordergrund.

Bereits heute erlaubt ein Fahrausweis Berlin AB innerhalb Berlins Fahrten von über 30 km für drei Euro. Im Vergleich mit anderen deutschen Metropolen steigt in Berlin der Preis für Fahrten ins Umland mit der Entfernung am geringsten an. Von daher ist

nicht anzunehmen, dass eine Absenkung der ÖPNV-Preise zu einer signifikanten Verlagerung von Fahrten vom Individualverkehr zum ÖPNV führt.

Der Senat von Berlin geht davon aus, dass sich deutlich mehr Menschen von der Nutzung des ÖPNV überzeugen lassen, wenn die verfügbaren Mittel für den Ausbau und die Attraktivierung des Angebots verwendet werden, statt mit diesen ein bereits heute schon günstiges ÖPNV-Angebot weiter zu verbilligen.

Frage 8:

Sieht der Senat eine Notwendigkeit, die Verstärkerfahrten auf die beiden Stationen zu erweitern und damit den Individualverkehr der Brandenburger nach Berlin zu minimieren, wenn nein, warum nicht?

Frage 9:

Kann der Senat eine Ausweitung der Verstärkerfahrten auf die Stationen „Birkenstein“ und „Hoppegarten“ erwirken oder ist die Zuständigkeit und Finanzierung beim Land Brandenburg?

Antwort zu 8 und 9:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 und 9 gemeinsam beantwortet.

Taktverdichtungen bzw. Infrastrukturerweiterungen bei der S-Bahn im Umland von Berlin sind gemäß territorialer Zuständigkeit durch das Land Brandenburg federführend zu prüfen, zu planen und zu finanzieren.

Wie in der Antwort zu Frage 3 dargestellt, wird auf der S-Bahnlinie S5 in den Hauptverkehrszeiten bereits ein 10-Minuten-Takt bis nach Hoppegarten angeboten. Ein 10-Minuten-Takt der S-Bahn wird seitens des Landes Berlin grundsätzlich als attraktives Angebot beurteilt, welches wahlfreien Kundinnen und Kunden eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet und bereits über die Taktdichte an vielen anderen Brandenburger S-Bahn-Stationen hinausgeht. Eine Verdichtung des S-Bahn-Angebotes an den Stationen Birkenstein und Hoppegarten über den 10-Minuten-Takt hinaus wird daher aus Berliner Sicht nicht als prioritär bzw. nachfrageseitig erforderlich beurteilt, zumal zuvor die infrastrukturseitige Machbarkeit zu prüfen wären. Stattdessen sind aus Sicht des Landes Berlin räumliche und zeitliche Ausweitungen von 10-Minuten-Takten auf den S-Bahn-Außenästen weiterzuverfolgen und die Zubringerverkehre zur S-Bahn entsprechend zu verdichten, um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadt-Umland-Verkehr weiter zu erhöhen.

Die entsprechenden infrastrukturellen Erweiterungen als Grundlage für verbesserte S-Bahn-Angebote auf den S-Bahn-Außenästen werden im Rahmen des Projektes i2030 durch die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg untersucht.

Bestandteil von i2030 ist hierbei auch die Ausweitung des 10-Minuten-Taktes der S5 auf den Abschnitt Hoppegarten – Strausberg.

Frage 10:

Erfolgt eine Abstimmung zwischen S-Bahn und BVG bei Baumaßnahmen auf den Linien S5 und U5, um eine ergänzende Taktung zu ermöglichen?

Frage 11:

Werden bei den Bauarbeiten auf der jeweiligen Linie, Verstärkerfahrten auf der anderen Linie bereitgestellt, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10 und 11:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 10 und 11 gemeinsam beantwortet.

Unter der Leitung der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz treffen sich u.a. Vertreterinnen und Vertreter der BVG, der DB Netz AG und der S-Bahn Berlin GmbH in regelmäßigen Abständen zur Abstimmung großer Baumaßnahmen. Das Ziel besteht in der Vermeidung zeitgleicher Sperrungen paralleler Abschnitte, die gegenseitig als Umfahrungsalternativen dienen könnten. Dies ist allerdings wegen baulicher Zwänge (wie beispielsweise Verfügbarkeit von Großgeräten) sowie der Berücksichtigung von Ferienzeiträumen und Großveranstaltungen nicht immer möglich.

Eine kapazitive Verstärkung von anderen ÖPNV-Linien als Umfahrungsalternativen, soweit verkehrlich sinnvoll und betrieblich möglich (Infrastrukturkapazität, Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit), wird für große Baumaßnahmen im Rahmen der Ersatzkonzepte mit allen Beteiligten abgestimmt. Dies erfolgte beispielsweise auch im Fall der Linie U5 bereits mehrfach während Sperrungen der S5.

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Große Bauarbeiten wie beispielsweise länger andauernde Totalsperrungen werden grundsätzlich zwischen der BVG, dem Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und der VBB GmbH abgestimmt, um parallele Bauarbeiten, wenn irgend möglich zu vermeiden. Zusätzliche Fahrten über das Regelangebot hinaus sind infrastrukturell und wegen limitierter Fahrzeug- und Personalressourcen sowohl bei der S-Bahn, als auch bei der BVG nur sehr begrenzt möglich.

Soweit es die Infrastruktur zulässt, werden im S-Bahnnetz nach Möglichkeit aber zusätzliche Fahrten auf Umfahungstrecken angeboten, um den Fahrgästen alternative Routen zu bieten.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Baumaßnahmen werden zwischen der S-Bahn Berlin und der BVG im Vorfeld koordiniert, um eine gleichzeitige Streckensperrung der U-Bahnlinie U5 und der S-

Bahnlinie S5 zu vermeiden. Bei Baumaßnahmen wird zusätzlich zu den alternativ aufgesetzten Ersatzverkehren mit Bussen in den Fahrgastinformationen auch jeweils auf die andere Strecke als Umfahrung verwiesen.

Die U-Bahnlinie U5 verkehrt im Regelfahrplan in den Hauptverkehrszeiten bereits im dichten 4,7-Minuten-Takt. Bedingt durch infrastrukturelle Einschränkungen (u. a. Sperrung des Waisentunnels) ist es derzeit nicht möglich, flexibel weitere U-Bahn-Fahrzeuge aus dem übrigen Großprofilnetz (U6-U9) auf die U-Bahnlinie U5 zu überführen.“

Frage 12:

Ist dem Senat bekannt, dass es im Zuge der jüngsten Bauarbeiten auf den Linien zu einem erhöhten Fahrgastaufkommen kam?

Antwort zu 12:

Dem Senat ist bekannt, dass es durch die Nutzung von Linien als Umfahrungsalternative während Baumaßnahmen zu einem temporär erhöhten Fahrgastaufkommen kommen kann.

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Der S-Bahn Berlin GmbH liegen keine entsprechenden Daten vor.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es kann im Einzelfall bei z.B. Betriebsstörungen und Fahrplanabweichungen zu stärkeren Auslastungen von einzelnen U-Bahn-Fahrzeugen kommen. Es wurden jedoch keine systematischen Überfüllungen festgestellt.“

Frage 13:

Sind dem Senat Beschwerden von Fahrgästen über die vollen Züge bekannt?

Antwort zu 13:

Dem Senat liegen keine Beschwerden zu regelmäßigen Überfüllungen auf den Linien S5 bzw. U5 während kürzlich erfolgter Bauarbeiten vor.

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Seit 2019 gab es drei ausgewiesene Beschwerden über knappe Zugkapazitäten auf der S5.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Siehe Antwort auf die Frage 15.“

Frage 14:

Wie erfolgt das Beschwerdemanagement von Fahrgästen bei der S-Bahn und der BVG?

Antwort zu 14:

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Die S-Bahn Berlin GmbH betreibt ein eigenes Callcenter und stellt mehrere 24/7-Kontaktkanäle zur Verfügung, um Rückmeldungen von Fahrgästen auf einfachen und schnellen Wegen zu erhalten (Lob, Kritik, Hinweise und Fragen). Die Mitarbeiter:innen im Kundendialog erfassen und dokumentieren die Anliegen und sind eng mit dem Betrieb verdrahtet, damit die Hinweise schnell an die richtige Stelle kommen. Die Kunden erhalten zeitnahe Antworten. Es ist der S-Bahn Berlin wichtig, Anregungen und Kritik von Fahrgästen schnell aufzugreifen, denn dies sind wichtige Hinweise um besser zu werden.“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Beschwerden erreichen die BVG über Social Media, per Email (über den ChatBot) sowie per Post. Die Beschwerden werden vom Kundendialog gesichtet, kategorisiert und mithilfe der Informationen aus den jeweiligen Fachbereichen beantwortet.“

Frage 15:

Wie viele Beschwerden zu den Linien S5 und U5 gab es bei der S-Bahn, der BVG und dem Senat seit 2019? (Bitte um Aufschlüsselung nach Monaten).

Antwort zu 15:

Eine Kategorisierung aller beim Land Berlin eingehenden Beschwerden nach Liniennummern erfolgt nicht. Eine abschließende statistische Auswertung ist somit nicht möglich. Bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz in ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger sind im genannten Zeitraum fünf Beschwerden (Oktober 2019, Mai 2020, April 2021, September 2021, Oktober 2021) bekannt, die sich auf die Linie S5 bzw. U5 beziehen.

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit:

„Übersicht der Beschwerden seit 2019 mit Bezug zur Linie S5

Jahr	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2019	28	26	24	34	30	37	30	62	83	56	39	48
2020	46	81	23	14	10	11	11	23	20	13	7	12
2021	35	22	20	13	19	17	11	11	19	33	16	-

Stand 30.12.21“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Nachfolgend ist die durchschnittliche Anzahl von Beschwerden zum Thema Taktung und Platzangebot der Linie U5 von 2019 bis zum 2021 aufgeführt. Dabei kann nicht genauer differenziert und nachvollzogen werden, ob sich einzelne Beschwerden explizit auf die Bauarbeiten auf der S5 beziehen. Die Anzahl von Beschwerden ist insgesamt sehr gering.

- Jan-Dez 2019: Durchschnittlich eine Beschwerde zur Taktung und drei zum Thema Platzangebot pro Monat.
- Jan-Dez 2020: Durchschnittlich eine Beschwerde zur Taktung und zwei zum Platzangebot pro Monat.
- Jan-Dez 2021: Durchschnittlich jeden zweiten Monat eine Beschwerde zur Taktung und zwei pro Monat zum Platzangebot.“

Berlin, den 06.01.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz