

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Alexander Bertram und Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 11. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. März 2024)

zum Thema:

Berliner S-Bahn: Signalstörungen im Bereich Baumschulenweg

und **Antwort** vom 25. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Alexander Bertram (AfD) und
Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18541

vom 11. März 2024

über Berliner S-Bahn: Signalstörungen im Bereich Baumschulenweg

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Wegen Signalstörungen im Einzugsbereich Baumschulenweg kommt es wiederholt zu teilweise erheblichen Verspätungen und Zugausfällen.¹

Frage 1:

Wie oft ist es in den vergangenen fünf Jahren von 2019 bis 2024 zu Signalstörungen im Raum Baumschulenweg gekommen? Bitte mit tabellarischer Auflistung nach Anzahl der Störungen in den jeweiligen Jahren.

¹ <https://www.berliner-zeitung.de/news/s-bahn-berlin-stoerungen-und-ausfaelle-auch-am-mittwochmorgen-li.2193848>

Antwort zu 1:

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu Folgendes mit:

Jahr	Anzahl der Störungen
2021	375
2022	405
2023	283
2024	59 (Stand 03/2024)

Die Daten der Jahre 2019 und 2020 standen aufgrund der Kurzfristigkeit der Anfrage nicht mehr unmittelbar zur Verfügung.“

Frage 2:

Welche Ursachen waren in den vergangenen fünf Jahren im Einzelnen für die wiederholten Signalstörungen verantwortlich? Bitte mit tabellarischer Auflistung nach Ursachen in den jeweiligen Jahren.

Antwort zu 2:

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu Folgendes mit:

„In den Jahren 2021 bis 2024 waren mehrheitlich Störungen der Außenanlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) verantwortlich. Dazu gehören z.B. defekte Leuchtmittel oder witterungsbedingte Ursachen wie Blitzschlag. Gefolgt von Störungen an LST-Innenanlagen, z.B. defekte Relais oder Kontaktstörungen im Stellwerk.

Die Daten der Jahre 2019 und 2020 standen auf Grund der Kurzfristigkeit der Anfrage nicht mehr unmittelbar zur Verfügung.“

Frage 3:

Was hat die Berliner S-Bahn bisher unternommen, um den regelmäßigen Störungen und den damit zusammenhängenden Ausfällen entgegenzuwirken? Bitte mit Angabe der konkreten Maßnahmen.

Antwort zu 3:

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Im Jahr 2018 wurde zur Stabilisierung des gesamten Berliner S-Bahn-Netzes, hinsichtlich der Optimierung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die „Qualitätsoffensive S-Bahn Plus“ ins Leben gerufen. Deren Lenkungskreis, bestehend u.a. aus Vertretern der S-Bahn Berlin GmbH und des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO AG (bis Ende 2023 DB Netz AG), hat seitdem zahlreiche wirksame Stabilisationsmaßnahmen erfolgreich umgesetzt, wie z.B. der Austausch vieler Kilometer Signalkabel, Instandsetzung von Hunderten Signalkabelverteilerkästen, Hochrüstung von Weichen auf höheren Standard.“

Frage 4:

Welche Konzepte und Vorhaben sollen künftig Signalstörungen im Bereich Baumschulenweg verhindern?

Antwort zu 4:

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Bis Dezember 2023 verkehrten auf den Strecken im Südosten ältere Züge der Baureihe 485, die nicht mit der modernen Zugsicherungstechnik ZBS ausgestattet werden konnten. Neue Stellwerke wiederum sind nicht mit der alten Zugsicherungstechnik „Fahrsperre“ kompatibel. Daher musste die alte Sicherungstechnik streckenseitig zumindest bis Ende 2023 im Einsatz bleiben. Die DB stattet den Bereich Treptower Park <> Adlershof nun mit moderner Technik aus: Die bisherige Leit- und Sicherungstechnik wird durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt. Geplante Inbetriebnahme ist 2026. Darüber hinaus erfolgen regelmäßige vorsorgliche Instandhaltungsmaßnahmen wie z. B. die Ausrüstung von Weichenzungen mit zusätzlichen Heizstäben und ein zyklischer Austausch von stark beanspruchten Weichenantrieben.“

Berlin, den 25.03.2024

In Vertretung

Britta Behrendt

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt