

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 6. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. August 2024)

zum Thema:

Einführung von CTBC bei der BVG

und **Antwort** vom 19. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. August 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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. 19/19923
vom 06.08.2024
über Einführung von CTBC bei der BVG

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 Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben. Bei der Beantwortung aller Fragen wird davon ausgegangen, dass sich die Anfrage auf das Thema „CBTC – Communication Based Train Control“ bezieht.

Frage 1:

In welchem Zeitrahmen soll die Einführung des kommunikationsbasierten Zugbeeinflussungssystem (CBTC) auf den Linien U5 und U8 eingeführt werden?

Antwort zu 1:

Der aktuelle Planungstand sieht die Betriebsaufnahme mit CBTC auf der U-Bahnlinie 5 im Jahr 2029 und auf der U-Bahnlinie 8 im Jahr 2032 vor.

Frage 2:

Welche Finanzierungsmodelle werden für die Einführung von CBTC auf den Linien U5 und U8 in Betracht gezogen?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„CBTC ist in der Kalkulation des aktuellen Verkehrsvertrages als verkehrsvertragsfinanziert enthalten. Gleichwohl ist es gemeinsam erklärtes Ziel von BVG und Land eine GVFG-Finanzierung über den Bund zu ermöglichen.“

Der Senat ergänzt, dass ein Rahmenantrag als Grundlage für die Förderung des Vorhabens aktuell von der BVG erarbeitet wird.

Frage 3:

Inwieweit existiert das CBTC-System bereits jetzt in Tunneln und Bahnhöfen?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„CBTC-Systeme sind in verschiedenen ÖPNV-Netzen im Ausland bereits im Einsatz, unter anderem in Paris, Madrid und Kopenhagen. Bei der BVG ist CBTC bisher noch nicht im Einsatz.“

Frage 4:

Werden bei den derzeitigen Baumaßnahmen auf der Linie U5 bereits Vorbereitungen für die Integration des CBTC_Systems getroffen?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Nein. Bei den Baumaßnahmen auf der U5 handelt es sich um eine reine Instandhaltungsmaßnahme.“

Frage 5:

Gibt es heute schon passende Rechenzentren mit ausreichenden Kapazitäten zum Betrieb von CTBC? Wenn nein, wann sollen sie gebaut werden, wie werden sie finanziert?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Rechenzentren sind Bestandteil des Projektes. Sie werden während der Projektrealisierung neu erstellt.“

Frage 6:

Inwieweit lässt sich CBTC in ältere Baureihen von Zügen integrieren? Bitte mit Angabe der Baureihen in die sich CBTC nicht integrieren lässt, bzw. doch integrieren lässt, bzw. integriert sind.

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Für die Linien U5 und U8 ist es geplant, die neue Baureihe J mit CBTC ab Werk auszustatten. Bei der Einführung von CBTC 2029 bzw. 2032 sind voraussichtlich alle Baureihen, älter als Baureihe H, im Großprofil ausgemustert oder stehen kurz vor der Ausmusterung. Bei der Baureihe H wäre theoretisch eine Umrüstung möglich. Diese würde sich aber, aufgrund des Alters der Fahrzeuge (Baujahr 1995 bis 2001), insbesondere durch die fahrzeugherstellerspezifische Leittechnik, schwierig gestalten und ist daher nicht vorgesehen.“

Frage 7:

Wird bei Modernisierungsmaßnahmen von Bahnhöfen CBTC automatisch implementiert?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Nein. Die Einführung CBTC erfolgt zunächst nur auf den Linien U5 und U8.“

Frage 8:

Inwieweit kann es zu Problemen kommen, wenn in Bahnhöfen sowohl CBTC gesteuerte Züge wie auch nicht mit CTBC ausgestattete Züge auf einem Gleis einfahren?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Mit CBTC sind beide Varianten möglich. Den CBTC-geführten Fahrzeugen ist es erlaubt die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 70 km/h zu fahren. Alle anderen U-Bahn-Fahrzeuge (ohne CBTC) dürfen nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h im Bahnhofsabstand die CBTC-Strecke befahren.“

Frage 9:

Verfolgt der Senat Pläne die Linien U5 und U8 vollständig autonom fahren zu lassen? Wenn nein warum?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG plant derzeit keinen fahrerlosen Betrieb auf den Linien U5 und U8. Mit der Einführung von CBTC soll der Betrieb von derzeit GoA1 auf GoA2 (halbautomatisch mit Fahrpersonal in jedem Zug) umgestellt werden. Das CBTC-System soll die aktuelle Zugsicherungstechnik ersetzen. Grundsätzlich ist das CBTC-System auch für einen fahrerlosen Betrieb (GoA4) geeignet und es gibt eine vertragliche Option für die Vorrüstung des CBTC-Systems auf GoA4.“

Der Senat ergänzt, dass der fahrerlose Betrieb mit GoA4 aktuell noch nicht vorgesehen ist, da dieser einen hohen Aufwand mit weitreichenden Baumaßnahmen erfordern würde, um die Fahrgastsicherheit zu gewährleisten. Es wird aber nicht ausgeschlossen, dass der fahrerlose Betrieb in Zukunft umgesetzt wird.

Frage 10:

Welches Sicherheitskonzept ist für die mit CBTC ausgestatteten Stationen der Linien U5 und U8 geplant? Ist geplant eine physische Trennung von Bahnsteig und Schiene einzuführen?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Das Sicherheitskonzept ist identisch mit dem derzeitigen Sicherheitskonzept, da im GoA2-Betrieb unverändert jeder Zug von Fahrpersonalen gesteuert wird und somit eine zusätzliche physische Trennung von Bahnsteig und Gleisbereich zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit nicht erforderlich ist.“

Berlin, den 19.08.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt