

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)

vom 14. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2025)

zum Thema:

ÖPNV – warten, bis der Arzt kommt oder die Polizei

und **Antwort** vom 6. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22675
vom 14.05.2025
über ÖPNV – warten, bis der Arzt kommt oder die Polizei

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) mit ihrem Tochterunternehmen S-Bahn Berlin GmbH sowie die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Einsätze von Polizei und Notarzt mit Beeinträchtigungen des Linienbetriebs der BVG und bei der S-Bahn gab es im Jahr 2024?

Frage 2:

Wie ist die Entwicklung der Zahlen diesbezüglich der letzten 5 Jahre?

Frage 3:

Welche 10 Bahnhöfe/Haltestellen bzw. Streckenabschnitte sind besonders bzw. am meisten betroffen?

Antwort zu 1 bis 3:

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin und der Berliner Feuerwehr im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die DB AG teilt folgende Störfälle bedingt durch Rettungseinsätze und polizeiliche Maßnahmen mit: „

	2020	2021	2022	2023	2024
Rettungseinsätze	468	537	690	683	735
polizeiliche Maßnahmen/ Fahndungs- und Ermittlungsarbeiten	655	697	727	794	706

Hinweis: Die Jahre 2020 und 2021 sind bedingt durch die Corona-Pandemie und den daraus resultierenden Maßnahmen nicht repräsentativ.“

Nach Angaben der DB AG sind für den S-Bahn Verkehr über den Zeitraum 2020 bis 2024 die folgenden zehn Bahnhöfe/Haltstellen bzw. Streckenabschnitte am meisten betroffen gewesen:

- Ostbahnhof
- Gesundbrunnen
- Flughafen BER Terminal 1-2
- Warschauer Straße
- Ostkreuz (Stadtbahn)
- Hauptbahnhof
- Lichtenberg
- Treptower Park
- Ostkreuz (Ring)
- Westkreuz (Stadtbahn)“

Die BVG teilt hierzu mit:

„Über die Anzahl und Orte der Einsätze von Polizei, Feuerwehr und Notarzt mit Beeinträchtigungen des Linienbetriebs der BVG werden keine Statistiken geführt. Es gibt jedoch täglich eine Vielzahl von Beeinträchtigungen aufgrund von Verkehrsunfällen, besonderen Vorkommnissen, Havarien, Demonstrationen etc. Dem Eindruck nach lässt sich eine steigende Tendenz ausmachen und führt infolgedessen zu einem Mehraufwand bei zu disponierenden Maßnahmen durch die Leitstellen.“

Frage 4:

Gibt es Überlegungen zu Maßnahmen, die kurz- und mittelfristig die Anzahl solcher verkehrszeitbehindernder Einsätze zugunsten von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit zu verringern?

Antwort zu 4:

Beeinträchtigungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind die unmittelbare Folge von Ereignissen (z. B. Unglücksfälle), die den Einsatz der Polizei Berlin erfordern können. Trifft die Polizei Berlin in diesem Zusammenhang Maßnahmen, ist die Minimierung der Beeinträchtigung Unbeteiligter stets auch Ziel polizeilichen Handelns. Dies erfolgt bspw. durch

- umgehende Kenntnissgabe an die jeweils zuständige Leitstelle des betroffenen Verkehrsunternehmens,
- Vornahme erforderlicher Verkehrslenkungsmaßnahmen sowie
- schnellstmögliche Räumung der Ereignisstelle.

Darüber hinaus soll durch eine gezielte polizeiliche Präsenz im öffentlichen Raum eine Verminderung einsatzauslösender Ereignisse bzw. eine schnelle Reaktion auf solche erreicht werden.

Die DB AG teilt hierzu mit:

„Die S-Bahn Berlin befindet sich ebenso wie die DB InfraGO in regelmäßigem Austausch mit den Behörden, um gemeinsam behördliche Maßnahmen zu analysieren und Maßnahmen zur Verbesserung zu erarbeiten. Der Fokus dieser Maßnahmen ist es vor allem, die Auswirkungen von behördlichen Maßnahmen (Zugausfälle und Verspätungen) zu reduzieren.“

Die BVG teilt mit:

„Nein, es gibt derzeit keine Überlegungen zu solchen Maßnahmen.“

Frage 5:

Kann es für Berlin hilfreich sein, wenn BVG und S-Bahn die Zutritte zu Bahnsteigen nur mit gültigem Fahrschein gestatten, wie es z.B. in Paris und London zu großen Teilen praktiziert wird?

Antwort zu 5:

Der Zugang zu Bahnsteigen in Deutschland ist in der Regel frei. Fahrgäste müssen jedoch gemäß § 11 Abs. 3 VBB-Tarif nicht nur vor Fahrtritt im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein, sondern dieser ist auch grundsätzlich entweder auf dem Bahnsteig oder bei in den Verkehrsmitteln aufgestellten Fahrausweisentwertern beim Betreten des Verkehrsmittels zu entwerten. Eine Änderung dieser Regel würde aus Sicht des Senats zunächst ohne entsprechend scharfe Durchsetzungskontrollen in der Realität keinerlei Auswirkung haben.

Ein direkter Zusammenhang zwischen Fahrscheinbesitz und Rettungseinsätzen, Störungen oder Betriebsvorkommnissen ist darüber hinaus nicht erkennbar und erscheint auch nicht plausibel. Auch durch die Polizei Berlin kann keine valide Aussage zum Zusammenhang zwischen

berechtigtem Zutritt auf Bahnsteige und der Anzahl einsatzauslösender Ereignisse innerhalb des ÖPNV getroffen werden.

Die Möglichkeiten einer Durchsetzungskontrolle für eine Fahrscheinplicht mit physischen Barrieren wurde in den letzten Jahrzehnten häufiger thematisiert und diskutiert, ist aufgrund verschiedenster Sachverhalte in Berlin jedoch nicht anwendbar. Insbesondere stehen diesen Überlegungen die baulichen Gegebenheiten entgegen. In der Mehrzahl der U-Bahn-, aber auch S-Bahnhöfe gäbe es wegen der kurzen Zugangswege keinen ausreichenden Platz für entsprechen notwendige Zugangssperren, zumal diese an allen Zugängen installiert sein müssten. Die Fahrkartenautomaten müssten ebenfalls von den Bahnsteigen in ggf. nicht einmal vorhandene Zwischengeschosse vor die Zugangssperren versetzt werden und bei direkt zum Bahnsteig führend Aufzügen sogar davor. Ein Blick nach London und Paris zeigt auch, dass aus unterschiedlichsten Gründen an diesen Zugängen auch immer Personalpräsenz notwendig ist.

Die Einrichtung eines geschlossenen Zugangssystems in Berlin würde damit die Barrierefreiheit verschlechtern und birgt darüber hinaus auch aus Sicht der BVG sicherheitstechnische Risiken. In engen Stationen könnten Sperren bei großem Fahrgastandrang oder im Brandfall gefährliche Stausituationen verursachen.

Frage 6:

Ist den Antworten vonseiten des Senats etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 6:

Nein.

Berlin, den 06.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt