

Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss 10.01.2011

Fragen der Fraktion Bündnis90/Die Grünen an Senat und Bahnchef Dr. Grube zum Thema Berliner S-Bahn

Senat:

1. Weshalb hat der Senat bis heute keine Strategie entwickelt, sich aus der Abhängigkeit des Bahnkonzerns zu lösen, obwohl
 1. die Berliner S-Bahn seit 2 Jahren gegen den S-Bahnvertrag verstößt und ihn auch künftig nicht erfüllen kann und will,
 2. sämtliche Ankündigungen der Bahnmanager zur Rückkehr zum S-Bahnnormalbetrieb falsch waren,
 3. die Bahnmanager den störungsanfälligen Zustand der Berliner S-Bahn und die nötigen Maßnahmen zur Abhilfe über zwei Jahre nicht erkannt und die Mängel behoben haben,
 4. das Berliner S-Bahnchaos beispiellos in der Deutschen Bahngeschichte ist und kein anderes Europäisches Bahnunternehmen so unzuverlässig und unberechenbar wie die Berliner S-Bahn arbeitet,
 5. die Berliner S-Bahn den Berliner Fahrgästen und dem Wirtschaftsstandort Berlin seit zwei Jahren großen Schaden zufügt,
 6. die Bahnmanager jetzt sogar das Land Berlin zu erpressen versuchen, indem sie die Anschaffung der betriebsnotwendigen neuen Züge von einer Vertragsverlängerung abhängig machen wollen.
2. Wie hat sich der Senat ab September 2010 von der S-Bahn informieren lassen, wie die Wintervorbereitungen laufen und wann ist er von der S-Bahn darüber informiert worden, dass der S-Bahn-Verkehr mit einbrechendem Winter, anders als im Oktober angekündigt, nicht reibungslos laufen würde?
3. Welche Konsequenzen hat das in der letzten Woche für die Herstellung des Normalbetriebes ergebnislose Ultimatum der Verkehrssenatorin auf die S-Bahn Berlin GmbH?
4. Wenn der Senat den Ersatz des S-Bahnverkehrs durch Busse plant, welches dem Senat bekannte Unternehmen verfügt über entsprechende Buskapazitäten?
5. Wann ist damit zu rechnen, dass der Senat ein belastbares Konzept für die Zukunft der Berliner S-Bahn vorlegt.

Deutsche Bahn

1. Ist der DB-Konzern auch nach 2017 an einem Vertrag zum Betrieb der Berliner S-Bahn interessiert und wenn ja, wie wird er nach den Erfahrungen der letzten 2 Jahren glaubhaft machen, dass seine Tochterunternehmen und Manager dazu in der Lage sind?
2. Welches sind die Ursachen für die eklatanten Fehleinschätzungen, die die Bahnchefs Homburg und Grube u.a. hier im Abgeordnetenhaus über die Normalisierung und Stabilisierung des S-Bahnbetriebes abgegeben haben?
3. Welche Konsequenzen zieht das Bahnmanagement aus der S-Bahndauerkrise bezüglich seiner Unternehmensausrichtung?
4. Welchen Zusammenhang sieht die Bahn darin, dass die Ausfallquote der 481er Baureihe vor

der Schließung der Werkstatt in Friedrichsfelde, dem drastischen Personalabbau in der Werkstatt in Schöneweide deutlich geringer war als jetzt.

5. Wann wird das für einen störungsfreien Bahnverkehr grundsätzlich erforderliche Personal eingesetzt und wann werden die erforderlichen Zugkapazitäten angeschafft und bis wann und wie wird die Bahn Vorsorge treffen, damit bei Winterwetter eine kurzfristige und umfassende Schnee- und Eisbeseitigung an den Bahnanlagen erfolgen kann, so dass auch bei Schnee und Eis ein weitgehend störungsfreier Betrieb gewährleistet ist?
6. Weshalb weist das Bahnnetz Jahr für Jahr größere Instandhaltungsmängel wie z.B. Langsamfahrstellen, Signalausfälle und Weichenstörungen auf und in welchem Zeitraum soll das S-Bahnnetz saniert werden?
7. Wie soll die Instandhaltung des kostspieligen Neubauprojektes S21 künftig sichergestellt werden, wenn die DB AG mit der Instandhaltung des vorhandenen S-Bahnnetzes schon jetzt überfordert ist?
8. Auf welcher Basis erfolgt die Kalkulation der Trassen- und Bahnhofsbenutzungsentgelte und welche Ansprüche erwachsen den Eisenbahnunternehmen (hier der S-Bahn), durch netzbedingte Betriebsstörungen?
9. Wird die S-Bahn ihren den Fahrgästen neben Entschädigungsleistungen künftig auch Schadensersatz leisten für materielle Folgeschäden wie z.B. die Kosten von infolge unzuverlässigen S-Bahnverkehrs verpassten Flugreisen, Theaterbesuche oder Gehaltsabzüge?
10. Weshalb hat die S-Bahn angesichts fehlender eigener Werkstattkapazitäten Wartungs- und Reparaturaufträge nicht längst an private Bahnunternehmen in der Region übertragen?