

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3612

des Abgeordneten Michael Jungclaus (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 6/8900

Zugausfälle und -verspätungen der S-Bahnlinie 5

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Region entlang der S-Bahnlinie 5 - zwischen Hoppegarten, Neuenhagen, Petershagen/Eggersdorf, Fredersdorf-Vogelsdorf und Strausberg - ist durch steigende Geburtenzahlen und besonders durch Zuzug geprägt. Aktuell leben in der Region knapp 100.000 Menschen. Der Trend der wachsenden Einwohnerzahlen in den Städten und Gemeinden der S 5-Region wird sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen. Bis zum Jahr 2030 wird von einer Bevölkerungszunahme von etwas mehr als 3 Prozent ausgegangen. Schon heute sind die S-Bahnen in den Pendlerstoßzeiten überfüllt. Zudem sind die vielen Pendlerinnen und Pendler geplagt von Zugverspätungen und Zugausfällen. Wiederholt haben die Pendlerinnen und Pendler Kritik an den überfüllten Zügen sowie den regelmäßigen Zugverspätungen und Zugausfällen geäußert.

1. Wie viele Zugausfälle und wie viele Zugverspätungen auf der S-Bahnlinie 5 gab es seit der Einführung des 20-Minutentaktes bis Strausberg Nord und was waren die Gründe?

zu Frage 1:

Die Ursachen für die nicht geleisteten Zugkilometer sind vielfältig und werden in der Abrechnung der Verkehrsverträge nach planmäßigen sowie unplanmäßigen Abweichungen unterschieden.

Für die planmäßigen Leistungsabweichungen ist auf das umfangreiche Baugeschehen der letzten Jahre zu verweisen, die auch die Linie S5 betreffen. Als Beispiele für lang andauernde Totalsperrungen sind im Land Berlin die Ausrüstung der Stadtbahn mit dem Zugbeeinflussungssystem (ZBS) oder das Großprojekt Ostkreuz anzuführen. Im Land Brandenburg gab es umfangreiche planmäßige Sperrungen aufgrund der Entflechtungsmaßnahme der S-Bahn und Fernbahn im Bereich Bahnhof Strausberg (Vorstadt) sowie Maßnahmen zur Grunderneuerung der Infrastruktur.

Ein Großteil der unplanmäßigen Ausfall- und Verspätungsursachen im S-Bahn-Verkehr liegt bei der S-Bahn Berlin GmbH selbst. Häufige Ursachen waren Störungen an den Fahrzeugen und Personalprobleme. Die Störungsereignisse im Bereich der Netzinfrastuktur, die durch die DB Netz AG verantwortet werden, haben v.a. seit dem zweiten Halbjahr 2017 deutlich zugenommen. Dies betrifft hauptsächlich Störungen der Leit- und Siche-

Eingegangen: tt.mm.jjjj / Ausgegeben: tt.mm.jjjj

rungstechnik. Bei den durch Dritte verursachten Störungen dominieren Fremdeinwirkungen wie z.B. Notarzteinsätze in Zügen oder auf Bahnsteigen und polizeiliche Anordnungen von Gleissperrungen zur Schadensverhütung, beispielsweise infolge des Aufenthalts von Personen im Gleis, aber auch polizeiliche Ermittlungen nach gefährlichen Ereignissen oder Straftaten.

Einen vergleichbaren Informationswert hat die Ausfallquote, d.h. der Vergleich zwischen Ist-Leistung und Soll-Leistung der Linie S5, angegeben in Zugkilometern.

Im Zeitraum seit Einführung des 20-Minutentaktes nach Strausberg-Nord bis einschließlich April 2018 wurden 747.000 Zugkilometer auf dem gesamten Linienvverlauf der S5 gegenüber dem Sollfahrplan nicht geleistet, dies entspricht einer Ausfallquote von 7,9 % unter Anrechnung baubedingter Mehrleistungen. Die Daten für Mai 2018 liegen noch nicht vor.

2. Welche Strafzahlungen musste die S-Bahn hierfür leisten?

zu Frage 2:

Die Länder kürzten die Vergütung gemäß den Regelungen der Verkehrsverträge.

3. Welche Maßnahmen zur Steigerung der Zuverlässigkeit auf der S-Bahnlinie 5 wurden bereits unternommen und welche sind geplant?

zu Frage 3:

Es wurden und werden – in Zusammenhang mit der netzweit nicht zufriedenstellenden Zuverlässigkeit – durch VBB und Länder Gespräche mit der S-Bahn Berlin GmbH geführt. Diese haben das Ziel, kontinuierlich und konsequent die Qualitätsmängel zu analysieren und Gegensteuerungsmaßnahmen mit der S-Bahn Berlin GmbH zu besprechen. Auch im Ergebnis dieser Gespräche wird die S-Bahn Berlin GmbH nunmehr ihre Bemühungen um eine Verbesserung der Qualität intensivieren. Im Ergebnis wird ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Qualitätssteigerung vorbereitet.

4. Wie viele Ein- und Aussteiger gibt es jeweils an den Haltepunkten Birkenstein, Hoppegarten, Neuenhagen, Fredersdorf, Petershagen Nord, Strausberg, Hegermühle, Strausberg Stadt und Strausberg Nord und wie haben sich diese seit der Einführung des 20-Minutentaktes bis Strausberg Nord entwickelt?

5. Wie bewertet die Landesregierung die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der S-Bahnlinie 5?

zu Fragen 4 und 5:

Für das S-Bahn-Netz in Berlin und Umgebung liegen keine jährlichen Nachfragedaten vor. Eine Verkehrserhebung mit dem sogenannten Reisenden-Erfassungs-System (RES) wurde im Jahre 2012 durchgeführt. Mit der RES-Erhebung des Jahres 2012 wurde für den angefragten Streckenabschnitt der nachfolgende Nachfragewert ermittelt:

S5 Strausberg Nord – Birkenstein: rund 40.000 Fahrgäste

(Tagessumme der Ein- und Aussteiger aller Stationen des betreffenden Abschnitts)

Darüber hinaus wird durch die S-Bahn Berlin GmbH jährlich ein Nachfragewert für das Gesamtnetz (Unternehmensbeförderungsfälle) ermittelt und veröffentlicht. Dieser weist im

Zeitraum 2012 bis 2016 insgesamt eine Steigerungsrate von rund 9 Prozent auf. Auch wenn sich dieser Nachfragezuwachs unterschiedlich auf die einzelnen Linien verteilt, so gibt der angegebene Wert dennoch durchaus einen Anhaltspunkt für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im hier angefragten Streckenabschnitt.

Eine aktuelle, stationsscharfe Erhebung zur Verkehrsnachfrage wird derzeit (im Verlauf des Jahres 2018) durchgeführt. Ihre Ergebnisse liegen voraussichtlich im kommenden Jahr vor. Grundsätzlich weist die Verkehrsnachfrage der S-Bahn-Linie S5, wie auch des übrigen Netzes, eine nachhaltig steigende Tendenz auf.

6. Von welchen Prognosen für die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der S-Bahnlinie 5 geht die Landesregierung aus?

zu Frage 6:

Im Rahmen der im vergangenen Jahr abgeschlossenen Korridoruntersuchung ‚ÖPNV-Konzept 2030‘ wurden auch Prognosen zur künftigen Fahrgastnachfrageentwicklung auf der S5 erstellt. Dabei wurde die Nachfrageentwicklung bis zum Jahr 2030 auf Grundlage der 2012 durch die S-Bahn Berlin GmbH erhobenen Nachfragedaten unter Bezugnahme auf vorliegende Strukturdaten (Bevölkerungsentwicklung etc.) für einzelne Querschnitte entlang der Linie prognostiziert.

Im Rahmen der Korridoruntersuchung wurden für die Strecke der S5 die nachfolgenden Fahrgaststeigerungen ermittelt. Angegeben ist jeweils die durchschnittliche Besetzung in Fahrgästen pro Tag (Mo-Fr) im Querschnitt im Bezugsfall 2012 sowie im Nullfall 2030; also unter der Annahme einer Angebotsfortführung im Status quo.

Querschnitt	Bezugsfall 2012	Nullfall 2030	Steigerung
Mahlsdorf - Birkenstein	22.100	28.100	+ 27 %
Neuenhagen - Fredersdorf	14.500	18.500	+ 27 %
Petershagen Nord - Strausberg	8.900	11.500	+ 29 %

7. Wie bewertet die Landesregierung die Forderung, den S-Bahntakt zwischen Hoppegarten und Strausberg von 20 Minuten auf 10 Minuten zu erhöhen?

zu Frage 7:

Aufgrund der prognostizierten Steigerung der Fahrgastzahlen strebt die Landesregierung eine Angebotsausweitung auf der S5 an. Im Rahmen der Korridoruntersuchung wurden sowohl Varianten einer Angebotsausweitung auf einen 10-Minuten-Takt bis nach Fredersdorf als auch bis nach Strausberg nachfrageseitig untersucht.

8. Welche Maßnahmen wären notwendig um eine solche Taktverdichtung zu ermöglichen und was würden diese Maßnahmen kosten?

zu Frage 8:

Im Rahmen des Projektes i2030, das von den Ländern Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der DB Netz AG aufgelegt wurde, werden diese Fragestellungen untersucht. Ein Ergebnis liegt aktuell noch nicht vor.