

16. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

39. Sitzung
26. Januar 2009

Beginn: 10.04 Uhr
Ende: 12.40 Uhr
Vorsitz: Dr. Thomas Flierl (Linksfraktion)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Wir kommen zu

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0260](#)
**Sicherheit und Zuverlässigkeit des S-Bahn-Verkehrs in Berlin –
kann die S-Bahn die vertraglich vereinbarten Leistungen noch erbringen?**
Hierzu: Anhörung
(auf Antrag der Fraktion der SPD und der Linksfraktion)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0242](#)
**Nicht oder mangelhaft erbrachte Verkehrsleistungen im ÖPNV –
welche Sanktionen kann und will der Aufgabenträger verhängen bzw.
hat er bereits verhängt?**
Hierzu: Anhörung
(auf Antrag der Fraktion der Grünen)

Ich begrüße Herrn Schweisfurth vom VBB, Herrn Dr. Tobias Heinemann, Geschäftsführer der S-Bahn Berlin, und Herrn Arvid Kämmerer, Leiter des Regionalbereichs Ost der DB Netz AG. Anwesend ist auch der Betriebsratsvorsitzende der S-Bahn Berlin GmbH, Herr Heiner Wegener, der uns ggf. auch zur Verfügung steht. Ich schlage vor, dass wir die Punkte a und b zusammen erörtern und eine kurze Einführung der

antragstellenden Fraktionen hören. Wird ein Wortprotokoll gewünscht? – Das ist der Fall. – Dann hören wir als Ersten Herrn Gaebler zur Begründung der Anhörung. – Bitte schön!

Christian Gaebler (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir haben Anfang dieses Jahres bei dem ersten Frosteinbrüchen Chaostage bei der S-Bahn erlebt. Nicht nur ein paar Stunden, sondern drei, vier Tage war der Betrieb so nachhaltig gestört, dass Fahrgäste längere Zeit auf den Bahnhöfen warten mussten, ganze Linien ausgefallen sind und der normalerweise vorgesehene Takt deutlich gestreckt wurde. Das reiht sich in eine Reihe von Ausfällen und Störungen bei der S-Bahn ein, die wir bereits im vergangenen Jahr hatten. Insofern kann das aus unserer Sicht auch nicht nur mit Minustemperaturen erklärt werden. Wir stellen uns hier die Frage: Ist die S-Bahn noch willens und in der Lage, die vertraglich vereinbarten Leistungen im Berliner ÖPNV zu erbringen? – Das treibt uns als Koalition besonders deshalb um, weil wir im Vertrauen auf die bisher gezeigten Leistungen der S-Bahn und ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Vertrag so verlängert haben, dass auf die Teilausschreibung für die Nord-Süd-Strecken verzichtet wird. Umso ärgerlicher ist es, wenn dann der Eindruck entsteht, dass das Unternehmen sagt: Fein! Jetzt können wir uns zurücklehnen und ordentlich Abführungen an den Mutterkonzern machen. Aber die Fahrgäste und die Betriebsleistungen hier in der Stadt sind uns egal. – Das kann so nicht sein. Das können wir so auch nicht stehen lassen. Ich glaube, es ist wichtig, dass heute vom Betrieb, vom Unternehmen, erläutert wird, wie sie sich das weitere Verfahren vorstellen und wie sie auf Problemanzeigen reagieren.

Ich will auch ganz deutlich sagen: Diese Probleme sind aus meiner Sicht hausgemacht. Man kann sie nicht mit Wetterkapriolen oder einzelnen Signalstörungen erklären. Es hat hier aus meiner Sicht ein massives Zurückfahren des Personals und der Wartungskapazitäten gegeben, sozusagen nach dem Motto: Personal runter, Wartungskapazitäten runter, Abführungen an den Konzern rauf! – Fahrgäste und mit dem Land Berlin vereinbarte Leistungen scheinen dabei nicht im Vordergrund zu stehen. Das kann nicht sein. Das ist für uns auch sehr wichtig im Hinblick auf die anstehende Überlegung: Wie geht es nach 2017 weiter? – Ich nehme an, dass das Unternehmen S-Bahn GmbH und auch die Muttergesellschaft DB daran interessiert sind, dass die S-Bahn weiterhin ein ernstzunehmender Partner für solche Verträge ist. Heute haben Sie die Gelegenheit, die Zweifel auszuräumen. Uns geht es darum, ein leistungsfähiges Unternehmen zu haben, das das Personal, das bei der S-Bahn vorhanden ist und aus unserer Sicht gute Arbeit leistet, weiterhin motiviert und ausreichend in der Lage ist, die Leistungen für die Berlinerinnen und Berliner zu erbringen, und dass wir mit technisch sicheren und fahrtüchtigen Fahrzeugen durch die Stadt befördert werden. Ich erhoffe mir auch, dass uns heute eine Perspektive aufgezeigt wird, dass das in Zukunft wieder sichergestellt ist. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Gaebler! – Frau Matuschek, bitte!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): Wir verzichten auf eine Begründung.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Hämmerling, bitte!

Claudia Hämmerling (Grüne): Heute morgen bin ich wie jeden Morgen mit der S2 gefahren, und am Nordbahnhof war ein Graffiti – ich bin keine Anhängerin von Graffiti –: „S-Bahn verkehrt“. Ich musste schmunzeln und dachte: Das ist ein guter Leitspruch für die heutige Veranstaltung. – Ich will jetzt nicht so sehr auf den Chaostagen herumhacken, sondern einfach einmal meine Erlebnisse vom letzten Donnerstag schildern. Das Erlebnisprotokoll meiner S-Bahnfahrt ist nämlich ganz hübsch: Ich war wie immer seit anderthalb, zwei Jahren mit einem sehr vollen Dreiviertelzug unterwegs – obwohl auf dieser Strecke eigentlich ein Vollzug fahren sollte. Kurz vor dem Nordbahnhof hielt der Zug an, stand eine Weile, stand noch länger. Dann kam eine freundliche Ansage: „Wegen einer Signalstörung verzögert sich die Einfahrt in den Nordbahnhof.“ Irgendwann ging es dann weiter. Am Nordbahnhof kam auch wieder eine freundliche Ansage, dass die Züge gewechselt werden sollen. Auch das haben die Fahrgäste ohne Murren mitgemacht. Sie haben sich mittlerweile daran gewöhnt. Es gab natürlich eine heftige Verspätung. Auf der Rückfahrt war der Zug verdreht, obwohl es am Donnerstag trocken war. Es lag noch der Splitt von vor einer Weile darin. Am Gesundbrunnen musste ich aussteigen. Dort habe ich lebensgefährliche – schauen Sie sich das mal an! – Abrisse von diesen Werbeschildern für Saturn gesehen. Die Dinger baumeln da in der Gegend herum. Wenn ein Fußgänger diese hohe Treppe heruntergeht und auf so ein Ding tritt, stürzt er die Treppe hinunter. Das ist nicht einfach nur eine Bagatelle, sondern es geht darum: Wie oft wird so etwas angeschaut? Wo ist das Personal, das so etwas

Personal, das so etwas in Ordnung bringt? – Bei der Weiterfahrt fiel die Anzeige oben am Zug aus. Dafür gab es wieder eine freundliche Ansage mit „bitte“ und „danke“. Es hat mich sehr gefreut, dass das Zugpersonal sehr umgängliche Höflichkeitsformen hat. Aber ansonsten war das Bahnsteighäuschen in Pankow nach wie vor verkeimt, verdreckt, beschmiert. So stellt sich die S-Bahn derzeit dar. Das ist kein Ausnahmezustand. Es ist auch merkwürdig, dass gerade im Zusammenhang mit dem Börsengang und dem – Herr Gaebler sagte es bereits – Verzicht auf die Ausschreibung so ein Sparprogramm gefahren wird.

Ich komme nachher in der zweiten Runde zu meinen Fragen. Sehr wichtig ist für mich die generelle Frage nach den Leistungskürzungen. Wenn Züge regelmäßig unpünktlich fahren, sind sie dann schon wieder pünktlich? – Diese Drei-Minuten-Unpünktlichkeit ist eine Sache, die gar nicht geahndet wird. Die Frage nach der Zugverschrottung stelle ich nachher. Aber ich bitte Sie, sich dieses Bild, das die Fahrgäste von der S-Bahn, die vor zwei Jahren noch etwas ganz anderes gewöhnt waren, jetzt und heute erleben, vor Augen zu halten. Genau das ist der Grund, weshalb wir fragen: Was macht jetzt eigentlich der Senat? Lassen wir uns das gefallen? Was bekommen wir von den millionenschweren Zuwendungen zurück? – Es ist selbstverständlich, dass für Leistungen, die nicht erbracht werden, kein Geld seitens der Bahn zu beanspruchen ist. Aber darüber hinaus möchte ich auch die Frage stellen: Gibt es die Möglichkeit von Strafen? – Und noch einen Schritt weiter: Gibt es die Möglichkeit, wenn die S-Bahn es nicht schafft, innerhalb einer angemessenen Frist ihrer Verpflichtung nachzukommen, aus diesem Vertrag auszusteigen und neu auszuschreiben? – Auch diese Frage möchte ich heute mit Ihnen diskutieren, und darauf hätte ich gern eine Antwort.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank! –Ich schlage vor, dass die S-Bahn beginnt. – Herr Heine-
mann, bitte!

Dr. Tobias Heinemann (Geschäftsführung S-Bahn Berlin GmbH): Herr Vorsitzender! Frau Senatorin! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete! Herzlichen Dank für die Gelegenheit, die Position der S-Bahn zu den aus Ihrer Sicht berechtigten Themen heute in diesem Kreis vorzustellen. Dieser Bitte komme ich selbstverständlich gern nach.

Ich würde gern das Kurzstatement der S-Bahn in drei Aspekte einteilen. Punkt eins: Was ist in den Tagen zwischen dem 6. und dem 9. Januar konkret passiert, und was waren die Ursachen für diese drei bis vier schlechten Tage? Punkt zwei: Wie ist generell die Situation bei der S-Bahn? Sieht sich die S-Bahn angesichts der konkreten Frage, die an uns gestellt worden ist, willens und in der Lage, die Leistungen weiter zu erbringen? Das betrifft auch den dritten Punkt: Wie geht es insbesondere mit den Werkstatt- und Fahrzeugthemen konkret weiter? – In dieser Art und Weise würde ich das gern kurz erläutern.

Lassen Sie mich als Erstes konkret sagen: Entschuldigung Berlin, Entschuldigung Fahrgäste, für die Leistung, die die S-Bahn in den Tagen zwischen dem 6. und dem 9. Januar abgeliefert hat! Das war nicht in Ordnung von uns. Wir waren Opfer von einigen Dingen, sicherlich sind auch im Unternehmen selbst einige Fehler begangen worden, aber die Leistung an diesen Tagen war alles andere als zufriedenstellend, und deswegen wollen wir uns in dieser Form für all das, was an den Tagen an Unannehmlichkeiten entstanden ist, ausdrücklich entschuldigen!

Was waren die Gründe dafür, dass die S-Bahn an diesen Tagen eine so unbefriedigende Leistung erbracht hat? – Es war nicht die Tatsache, dass es geschneit hat. Es war auch nicht die Tatsache, dass es geregnet hat. Es gab auch keinen starken Wind an diesen Tagen. Das eigentliche Thema war die Temperatur, die mit minus 22 Grad an zwei konkreten Stellen im Netz Probleme verursacht hat. Das eine ist ein Problem des Fahrzeugs, nämlich die Fahrsperrung, und das zweite ist ein Thema, das außerhalb der Verantwortung der S-Bahn Berlin liegt und betrifft den Streckenanschlag. Beides zusammen stellt das sogenannte Fahrzeugsicherungssystem der S-Bahn dar, und das war an diesen Tagen einfach lahmgelegt. Darüber hinaus hatten wir am 6. Januar zwischen 3.30 Uhr und 7.30 Uhr in der Werksanlage in Wannsee ein Problem mit der Bahnstromversorgung. Davon waren nicht nur die Linien S1 und S7 für sechs Stunden betroffen, sondern das Problem ist, dass in Wannsee über Nacht in einer Größenordnung von 120 bis 150 Fahrzeugen Viertelzüge abgestellt sind, und diese Viertelzüge konnten in diesem Zeitraum nicht ins Netz gestellt werden, weshalb die Störung bis in den Mittag hinein gedauert hat. Es war ein Problem, dass sowohl die Strom- als auch die Notstromversorgung für diesen Zeitraum unterbrochen war.

Das eigentliche Problem waren aber die Fahrsperrungen. Drei Sätze dazu: Die S-Bahn Berlin hat ein bundesweit einmaliges Fahrzeugsicherungssystem, das rein mechanisch funktioniert und sich aus einer Konstruktion im Fahrzeug – wir nennen das Fahrsperrung und Streckenanschlag – und einer Konstruktion, die neben der Infrastruktur liegt – das sind die weißen Streckenanschläge, die Sie hinter jedem Signal sehen –, zusammensetzt. Bei der S-Bahn ist Folgendes passiert: Dieses Sicherungssystem war vereist, und wir waren wegen einer vereisten Fahrsperrung gehalten, nur noch mit Tempo 40 im Netz unterwegs zu sein. Deswegen mussten wir an diesen Tagen ein komplettes Enteisungsprogramm außerhalb des Betriebs auf die Beine stellen, d. h., es konnten weniger Fahrzeuge in den Betrieb gehen, und wir mussten teilweise mit einem zweiten Triebfahrzeugführer fahren, weil ein sogenanntes Fahren auf Sicht angeordnet war, und das heißt maximal Tempo 40 im gesamten S-Bahn-System und in der Dunkelheit Tempo 15.

Dieses Problem haben wir dadurch gelöst, dass wir ein Sonderenteisungsprogramm für die Fahrsperrung gestartet haben, und am 7. und 8. Januar wurden die Fahrzeuge wieder komplett enteist. Vielen von Ihnen wird aufgefallen sein, dass die Fahrzeuge in dieser Zeit überwiegend im Tunnel abgestellt waren. Das ist richtig, weil wir im Tunnel, wo es wärmer ist als außerhalb des Tunnels, dieses Enteisungsprogramm durchgeführt haben. Zu den Problemen, die der Streckenanschlag, also all das, was außerhalb der S-Bahn liegt, hervorgerufen hat, wird Herr Kämmerer von der DB Netz AG gleich Aussagen treffen. Aber diese Kombination aus Fahrzeug und Streckenanschlag hat dazu geführt, dass für drei Tage das gesamte Zugsicherungssystem der S-Bahn außer Kraft war und wir deshalb gehalten waren, mit Tempo 40 oder Tempo 15 unterwegs zu sein.

Was lernen wir daraus? – Wir lernen daraus, dass die bisherigen Regeln zur Wintervorbereitung bei so kalten Temperaturen für die Fahrsperrung nicht ausreichend sind. Diese Regeln wurden 2005/2006 erarbeitet, als es auch einen kalten, aber nicht ganz so kalten Winter gab. Wir haben in den jeweiligen Wintern 2006/2007 und 2007/2008 mit einem Programm gearbeitet, das damals entstanden war. Das heißt, der Fahrsperrhebel und auch die Elektronik an der Fahrsperrung wird alle zwei Wochen mit einem besonderen Silikonentseisungsspray bearbeitet. Unsere Erkenntnis ist jetzt, dass dies an so kalten Tagen nicht ausreichend sein wird, weshalb kurzfristig eine konstruktive Lösung für die Fahrsperrung erarbeitet wird. Die muss mit dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt werden. Das wird dazu führen, dass an vergleichbar kalten Tagen die S-Bahn vergleichbare Probleme nicht mehr haben wird.

Langfristig kann die Erkenntnis aus diesen Tagen nur sein, dass das mechanische Zugsicherungssystem der S-Bahn demnächst von einem modernen elektronischen Zugsicherungssystem abgelöst wird. Die S-Bahn wird in den kommenden Jahren 30 Millionen Euro investieren, um die Fahrzeuge entsprechend mit den neuen Vorkehrungen für das neue Zugsicherungssystem auszustatten. Ich unterstelle, dass auch bei der Infrastruktur entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden, weshalb dann das mechanische Zugsicherungssystem bei der S-Bahn durch ein modernes elektronisches abgelöst wird, das der europäischen Norm ETCS entspricht.

Mein Vorschlag wäre, dass zu allen Themen, die außerhalb der Verantwortung der S-Bahn liegen – das betrifft die Gleise, die Leit- und Sicherungstechnik –, die Fragen an die DB Netz AG gestellt werden.

Lassen Sie mich aber noch einen Satz zum Schluss sagen: Wenn das Problem an der Fahrsperrung nicht vorgekommen wäre, hätten wir trotzdem an einem vergleichbaren Tag ein vergleichbares Problem gehabt, weil die Streckenanschlüsse, die neben der Schiene, neben dem Fahrzeug liegen, ebenfalls vereist waren, und deshalb hätten wir im ganzen Netz mit Tempo 40 unterwegs sein müssen. Herr Kämmerer wird etwas dazu sagen, warum das so ist. – Das waren die konkreten Ursachen in den Tagen 6. bis 9. Januar.

Wenn ich diese Tage einmal herausnehme und mir die Frage stelle: Wie ist die aktuelle Betriebsqualität in Bezug auf Pünktlichkeit? –, kann ich Ihnen sagen, dass die S-Bahn im Monat Januar – mit Ausnahme dieser vier Tage – in einer Pünktlichkeit von rund 95 Prozent aus Sicht des Fahrgastes unterwegs ist. Dies ist in etwa das, was die S-Bahn gegenüber dem Fahrgast als Pünktlichkeitsversprechen abgegeben hat. Dieses Pünktlichkeitsversprechen lag im Ist des Jahres 2008 in einer Größenordnung von 93 Prozent. Diese 93 Prozent befriedigen uns überhaupt nicht. Wir wollen langfristig gegenüber dem Fahrgast 95 Prozent Pünktlichkeit auf Basis von drei Minuten bieten. Das haben wir in der Vergangenheit geschafft. Das werden wir auch in Zukunft schaffen. Wir haben bei der S-Bahn ein großes Qualitätsprojekt gestartet, fast alle Wertschöpfungsstufen bei der S-Bahn noch einmal hinterfragt: Wo kann die Qualität verbessert werden? Das betrifft vor allem Fragen der Disposition; das betrifft sicherlich auch Fragen der Information, das betrifft aber auch Fragen, wo wir den Fahrplan an der einen oder anderen Stelle nachjustieren müssen, um in der Summe 95 Prozent Pünktlichkeit gegenüber den Fahrgästen in Berlin zu zeigen. Das ist unser Anspruch.

Was die Fahrgastsituation an diesen Tagen – 6. bis 9. Januar – angeht: Entschädigungsansprüchen von Fahrgästen, die sich – was diesen Zeitraum angeht – mit einem Entschädigungsanspruch dokumentierbar gegenüber der S-Bahn geäußert haben, haben wir selbstverständlich entsprochen. Entsprechende Anträge sind bei uns eingegangen, und diesen Anträgen haben wir alle auf Basis von Kulanz, wie sie an uns gerichtet wurden, entsprochen.

Der Anspruch der S-Bahn, die 95 Prozent Pünktlichkeit zu bieten, steht weiter im Raum, und den werden wir auch erfüllen. Wir haben zu allem, was im Jahr 2008 oder auch in den Jahren davor, nicht Leistung der S-Bahn war, Regeln im Vertrag. Diese Regeln finden seit fünf Jahren hier Anwendung. Das ist für uns mittlerweile eine absolute Selbstverständlichkeit. Gefahrene Leistungen werden bezahlt, nicht gefahrene Leistungen werden nicht bezahlt. Dann gibt es noch Themen wie: Was passiert mit einer Leistung, für die die S-Bahn erkennbar nichts kann, weil sie nichts gefahren ist? Sie wissen, dass es am 10. Januar auch einen Wasserrohrbruch in der Größenordnung von Ahrensfelde gab, von einem Unternehmen außerhalb der Bahn. Für diesen Wasserrohrbruch können wir nichts. Da sind auch Nichtleistungen angefallen. Ansonsten pflegen wir, was dieses Thema angeht, die Position – vereinfacht gesagt –: Für jeden gefahrenen Zugkilometer beanspru-

ansprechen wir Geld; für jeden nichtgefahrenen beanspruchen wir kein Geld. Ansonsten gibt es im Vertrag Regeln zur Pünktlichkeit. Immer dann, wenn eine unpünktliche Leistung gefahren wird, zählt das in der Unpünktlichkeitsbilanz. Sollten wir nach Vertrag niedriger als 96 Prozent Pünktlichkeit erbracht haben, wird auch dafür eine Pönale einbehalten. Das ist eine Regel, die wir seit fünf Jahren praktizieren und die für uns unbefriedigend, aber, was die Wahrnehmung dieser Rechte angeht, nichts Ungewöhnliches ist.

Was die generelle Verpflichtung der S-Bahn angeht: Selbstverständlich ist die S-Bahn in der Lage und auch interessiert, die Leistungen, die wir im Vertrag zugesagt haben, langfristig zu erbringen. Wir haben immer gesagt, dass wir ein Qualitätsversprechen haben. Dieses Qualitätsversprechen wollen wir erfüllen, völlig unabhängig von der Frage, wie lange ein Vertrag läuft. Seien Sie sicher und überzeugt, dass die S-Bahn alles tun wird, um gegenüber den Fahrgästen maximale Qualität sicherzustellen. Ich habe in den vergangenen Jahren immer wieder berichtet, dass die Kundenzufriedenheit bei der S-Bahn in einer Größenordnung von rund 2,4 bis 2,5 auf Schulnotenbasis lag. Wir sind gerade dabei, die Kundenzufriedenheitsanalyse des Jahres 2008 abzuschließen. Wir werden in den kommenden Tagen sagen, was dabei herausgekommen ist. Ich gehe davon aus, dass all das, was Frau Hämmerling beschrieben hat, auch Auswirkungen aus Fahrgastperspektive gehabt hat. Wenn das der Fall ist, müssen wir hier nachsteuern. Langfristig gilt auch hier die vertragliche Basis, und wir wollen uns langfristig nicht jenseits einer Schulnote von 2,5 begeben. Wir wollen unseren Vertrag erfüllen, völlig unabhängig von der Frage, wie lange dieser Vertrag läuft.

Was die Wertstatt- und Fahrzeugsituation angeht, hatte ich Sie schon vor zwei Monaten unterrichtet, dass wir im Moment Opfer von zwei Themen sind. Das eine ist die Baureihe 485, bei der wir eine Rissbildung haben. Zurzeit wird eine komplette Rissanierung durchgeführt. Die gesamte Fahrzeugflotte 485 wird – was den Fußboden angeht – komplett saniert. Wir werden die ersten Fahrzeuge in dieser Woche zurückbekommen. Die Sanierung wird an drei Standorten durchgeführt: in Schöneweide, in Wittenberge beim Konzerndienstleister und bei der Firma Bombardier. Das haben wir deshalb gemacht, weil aus Kundensicht das Entscheidende ist, die Verfügbarkeit von Fahrzeugen möglichst schnell wieder zu erhöhen. Deshalb haben wir das auf drei Standorte verteilt. Wir gehen davon aus, dass insbesondere die Auswirkungen auf der S2 spätestens Ende März abgeschlossen sein werden, sodass die S2 wieder in der normalen Behängung unterwegs sein wird.

Was die generelle Fahrzeugsituation bei der S-Bahn betrifft: Wir haben 630 Viertelzüge. Wir haben diese 630 Viertelzüge auf eine Einschätzung hin dimensioniert, wie sich der Markt hier entwickelt hat. Wir sind gerade dabei, die Verkehrserhebung 2007 auszuwerten. Ich habe immer wieder gesagt, dass die S-Bahn eine erfreuliche Fahrgastentwicklung hat. Wir haben im Jahr 2008 einen neuen maximalen Wert, was die transportierten Kunden angeht, von rund 388 Millionen erzielt, und sollte dieser Trend anhalten und sollte die S-Bahn weiter nachhaltigen Mehrverkehr erzielen, dann muss man sich die Frage stellen, ob der dimensionierte Fuhrpark von 630 ausreichend ist. Die S-Bahn verschrottet keine Fahrzeuge mehr. Die S-Bahn hat Fahrzeuge abgestellt und wäre deshalb in der Lage, Fahrzeuge zu reaktivieren, wenn die Marktentwicklung dies hergibt. Das haben wir immer gesagt, und dafür stehen wir auch, und sollten die Verkehrserhebungszahlen dazu Aussagen treffen, dann müssen wir uns damit beschäftigen. Da Fahrzeuge in einer Größenordnung von 42 Viertelzügen abgestellt sind, wären sie theoretisch reaktivierbar. – So viel erst einmal von mir.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Heinemann! – Herr Kämmerer! Wollen Sie fortsetzen? – Bitte schön!

Arvid Kämmerer (DB Netz AG, Regionalbereich Ost): Herr Vorsitzender! Frau Senatorin! Sehr geehrte Abgeordnete! Meine Damen und Herren! Als Unternehmen des DB Konzerns ist die DB Netz AG für die Infrastruktur des Bahnbetriebs verantwortlich, also für die Fernbahn, Regionalbahn und auch für die S-Bahn in Berlin. Dazu zählt der Fahrweg, auf dem wir fahren, die Betriebsanlagen der Infrastruktur, die Leit- und Sicherheitstechnik, die Stellwerke und Betriebszentralen.

Die planmäßige Instandhaltung an den äußeren Anlagen wie Fahrbahnsignale und auch der Zugsicherungstechnik, die hier schon mehrfach angesprochen wurde, inklusive dieses spezifischen Zugsicherungssystems in Berlin, auch die Streckenanschläge sowie das Steuerungsmanagement dieser genannten Punkte werden durch die DB Netz AG durchgeführt.

Ich muss etwas zu diesen Tagen – 6. bis 8. Januar – sagen, weil wir in der übrigen Zeit, auch letztes Wochenende, als wir durchaus niedrige Temperaturen und Nebel hatten, einen stabilen Infrastrukturzustand haben. Am letzten Wochenende gab es keine Störungen bei Netzanlagen. Das Einzige war ein Personenunfall in Hoppegarten am Freitagabend. Ansonsten hatten wir Pünktlichkeitswerte von über 99 Prozent.

Wie schon gesagt, traten bundesweit vom 6. bis 8. Januar durch einen Wintereinbruch Schneefälle und sehr strenger Frost ein. Als ich am 7. Januar um 5.30 Uhr aus dem Haus ging, waren bei mir 21,5 Grad minus im Stadtgebiet von Berlin. Zu bemerken ist auch, dass diese Temperaturen bundesweit gesehen im Osten die tiefsten waren. An dem gleichen Morgen, als wir eine bundesweite Konferenz durchgeführt haben, waren in Flensburg und auch in Bayern 0 Grad. Wir hatten hier wirklich die extremsten Temperaturen. Zu bemerken ist auch, dass wir keinen signifikanten Anstieg der Störungen im Vergleich zu den anderen Bundesländern hatten, bis auf diese Fahrsperrproblematik, auf die ich gleich zu sprechen komme.

Diese Situation bei den Streckenanschlügen müssen wir als sehr kritisch bewerten. Die Streckenanschlüge sind Bestandteil dieses Fahrsperrsystems, das schon erläutert wurde und sich als mechanisches System grundsätzlich bewährt hat. Die Zusammenhänge zwischen den örtlichen Streckenanschlügen und den Einrichtungen in den Zügen wurden nach diesen Tagen durch ein Qualitätsaudit untersucht. Insgesamt gab es an diesen Streckenanschlügen am 6. Januar 111, am 7. Januar 119 und am 8. Januar 95 Störungen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Kämmerer! Gestatten Sie zum besseren Verständnis eine Zwischenfrage? Was ist ein Streckenanschlag?

Arvid Kämmerer (DB Netz AG, Regionalbereich Ost): Das ist kein terroristischer Anschlag auf die Strecke, sondern das ist die weiße kurze Schiene, die hinter jedem Signal steht – Herr Dr. Heinemann hatte das schon erläutert –, die mechanisch die Sicherung des Zuges vornimmt, damit er nicht gegen ein „Halt“ zeigendes Signal fahren kann. Das passiert mechanisch, und jeder, der auf dem Bahnsteig steht, sieht, wie das hin- und herarbeitet.

Was infolge dieser Situation eingetreten ist, hat Herr Dr. Heinemann schon erläutert. Das heißt, die Streckenanschlüge waren defekt, und die Züge konnten aus Sicherheitsgründen nur mit verminderter Geschwindigkeit von 40 km/h fahren.

Was war die Störungsursache? – Es war überwiegend die Vereisung von Antriebsrollen, die in den Streckenanschlügen integriert sind. Durch die Temperaturunterschiede, die wir hatten, kam es zur Bildung von Kondenswasser im Gehäuse der Antriebe, und infolge der Frosteinwirkung zur Vereisung. Im Weiteren wurde durch die Einwirkung von Flugschnee die Stellbarkeit an den Federkupplungen – auch wieder ein Bestandteil des Streckenanschlages – von außen beeinträchtigt. Man muss noch einmal ganz klar sagen, dass diese Situation – Kombination von Flugschnee, Temperaturschwankungen und sehr tiefen Temperaturen – in den letzten Jahren nie aufgetreten ist. Wir haben die letzten Winter noch einmal sehr intensiv durchforstet: Diese Störungssituation hatten wir noch nie.

Es wurde in diesem Audit auch untersucht, wie die Wartungsintervalle der Einrichtungen eingehalten wurden, und auch im Rahmen einer Sonderinspektion, die das EBA – das Eisenbahnbundesamt – vorgenommen hat, wurden keine sicherheitsrelevanten Mängel festgestellt. Wichtig ist hier und heute – wir hatten eben auch schon darüber gesprochen –, dass in den nächsten Jahren das mechanische Fahrsperrsystem durch ein elektronisches, balisengeführtes Zugsicherungssystem ersetzt werden wird. Es kam vorhin schon der Hinweis, dass schon lange daran gearbeitet wird. Das System der Zugsicherungsanlage basiert auf dem Zugsicherungssystem ETCS – European Train Control System –, d. h. ein interoperables System, das europaweit auf koordinierter technischer Basis eingesetzt werden wird. Hierbei werden diese Streckenanschlüge durch Eurobalisen ersetzt. Das ist ein nichtmechanisches System zwischen den Systemen der Strecke und den Systemen des Fahrzeuges. Man kann sich das so ähnlich vorstellen wie die punkt- oder linienförmige Zugbeeinflussung, bloß mit einem wesentlich weiterentwickelten technischen Stand.

Dieses System wird zurzeit sicherheitstechnisch getestet. Das Eisenbahnbundesamt begutachte das, und wir erwarten bis Ende Februar 2009 eine entsprechende grundsätzliche Einschätzung. Daran wird sich eine neunmonatige Systemumsetzungsphase anschließen, und zum Jahresende wollen wir das auf dem Südring mit entsprechenden Strecken- und Fahrzeuginrichtungen testen.

Schlussfolgernd möchte ich noch einmal feststellen, dass wir das Ganze wirklich als Ausnahmesituation betrachten, dass wir uns im Rahmen der präventiven Maßnahmen der Netzunterhaltung ansehen werden, wie wir bei solchen Situationen mit diesen Fahrsperrungen umgehen, und ich möchte noch einmal bemerken, dass der Zustand der S-Bahngleise gegenwärtig mangel- und langsamfahrstellenfrei ist. Das heißt, wir haben an keiner Stelle Mängel, die aus dem Zustand des Netzes hervorgehen.

Als DB Netz AG bedauern wir außerordentlich die Situation, die eingetreten ist und die gemeinsam mit der Fahrzeugsituation gerade in dieser Zeit aus unserer Sicht sehr kritisch war. – Danke!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Kämmerer! – Dann gebe ich das Wort weiter an Herrn Franz vom VBB!

Hans-Werner Franz (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich will einmal die Fakten nennen. Ich finde es eine Katastrophe, wenn der S-Bahn-Chef sagt, er strebe eine Pünktlichkeit von 95 Prozent an. Die S-Bahn muss mindestens 98 Prozent Pünktlichkeit anstreben. Bei 95 Prozent gibt es Sanktionen. Das ist der entscheidende Unterschied.

Die Fakten: Wir hatten am 3. und 4. Januar Neuschnee, an den folgenden Tagen überwiegend sonniges Wetter, etwas Regen. Wir hatten Tiefsttemperaturen von minus 20 Grad. Die Wettersituation ist von den Meteorologen vorhergesagt worden und kam nicht überraschend. Das heißt, diese Situation war keine außerordentliche Witterung, sondern eine, die in unserer Region absolut normal ist. Netzweit hat es erhebliche Auswirkungen gegeben. Von geplanten 15 000 Zugfahrten in dieser Woche sind 2 500 ausgefallen, und es gab 4 700 Verspätungen.

Die Tage im Einzelnen: Am Montag hatten wir eine Pünktlichkeit von 49,7 Prozent. Die Hälfte der Züge ist ausgefallen bzw. kam verspätet. Am Dienstag hatten wir eine Pünktlichkeit von 27 Prozent, am Mittwoch von 25 Prozent, am Donnerstag von 68 Prozent und am Freitag von 89 Prozent. Als Vergleich: In der gleichen Zeit gab es bei der DB Regio so gut wie keine Ausfallraten, sie lagen im niedrigen einstelligen Bereich. Bei der BVG gab es in dieser Zeit eine Pünktlichkeit von 99 Prozent, die damit sogar höher lag als in dem übrigen Jahresmittel. Auch bei der Straßenbahn war die Pünktlichkeit in Ordnung. Andere S-Bahnen in Deutschland: Die S-Bahn München war in dieser Woche zu 96,6 Prozent pünktlich, die S-Bahn Nürnberg zu 96,8 Prozent, Rhein-Main zu 93 Prozent, in Hamburg gab es keinerlei Abweichung vom Vorjahr.

Welche Ursachen haben gewirkt? – Es mag sein, dass Sie durch die Dinge an der Fahrsperrung nur noch 40 km/h fahren dürfen, aber das ist ein ganz normales technisches Problem, das beherrschbar sein muss und beherrschbar ist. Natürlich hat es Weichen- und Signalstörungen gegeben, aber die sind beherrschbar, also die sekundären Ursachen. Der Fahrzeugmangel ist ein Riesenproblem. In dem Moment, wo es eine Unregelmäßigkeit gibt und ich keine Reserven habe, habe ich das Problem. Das heißt, wir stehen konkret vor der Situation, dass es viel zu wenig Reservefahrzeuge gibt.

Zum Personal: Natürlich hat sich gezeigt, dass es einen Personalmangel gegeben hat und nach wie vor gibt. Allein in den Werkstätten ist das Personal von 700 Leuten im Jahr 2003 auf jetzt 440 abgebaut worden. Natürlich ist im Fahrdienst Personal in Größenordnungen abgebaut worden, und wenn Sie sich einmal die Bilanz der S-Bahn aus dem Jahr 2007 – die ist ja öffentlich zugänglich – ansehen, dann ist in dieser Zeit das Personal von rund 3 000 Personen um 560 Personen reduziert worden.

Wie war die Pünktlichkeit? – Das ist, glaube ich, ganz entscheidend. Wir können die Situation im Januar nicht verstehen, wenn wir uns nicht das Jahr 2008 ansehen. Wie war die Pünktlichkeit im Jahr 2008? – Wir hatten 2008 im Jahresmittel 96 Prozent, und wir hatten unterhalb der vereinbarten Größe, wo die Sanktionen

einsetzen, in den Monaten März, April, Juni, Juli, August, September und Oktober schlechtere Werte. Das heißt, das Jahr 2008 hatte mit einem Pünktlichkeitsniveau von 92,9 Prozent den schlechtesten Pünktlichkeitswert seit Beginn der Vertragslaufzeit 2003. Als die Verhandlungen 2003 geführt wurden, ist die S-Bahn davon ausgegangen, dass 98 Prozent Pünktlichkeit der richtige Wert ist, und dass man diesen auch anstreben wird. Man hat die Sanktionen niedriger gesetzt. Das ist nicht unüblich, aber der Anspruch ist 98 Prozent. Wir hatten in der Tat im Jahr 2003 eine Pünktlichkeitsquote von 97,17 Prozent. Wir sind dann 2004 auf 96,5 Prozent abgesackt, dann ging es weiter nach unten. 2007 waren es 93 Prozent und 2008 92,7 Prozent. Das heißt, hier ist eine Entwicklung absehbar, die aus meiner Sicht nicht akzeptabel ist, und es ist nicht hinnehmbar, dass man mit technischen Detailproblemen, die man löst, glaubt, dem etwas entgegensetzen zu können. Das ist so nicht möglich.

Zu der Frage, welche Beschwerden eingegangen sind: Die haben sich verdoppelt. Aber viele Menschen beschweren sich nicht mehr, weil sie sagen, es ändert sich sowieso nichts.

Das höre ich immer wieder. Ich bin sehr häufig bei Diskussionen mit Fahrgästen, und dieser Hinweis kommt immer wieder. Aber trotzdem hat sich die Zahl verdoppelt. Deshalb meinen wir: Wenn keine strukturellen Änderungen kommen, gibt es nicht die Chance, dass wir wieder einen wirklich guten S-Bahnbetrieb und eine stabile Betriebsführung erreichen.

Aus unserer Sicht ist eine Menge zu tun, was bisher so noch nicht angekündigt ist. Die Probleme müssen gelöst werden. Die Fahrzeugreserve muss erhöht und die Personalengpässe müssen beseitigt werden. Nur in Klammern: Das Thema Information sprechen wir seit Jahren an. Es wird ständig schlechter und nicht besser. Wie sind die Stationen ausgestattet? – Es sind Informationsmöglichkeiten abgebaut und neue nicht geschaffen worden. Wenn man die Anforderungen, die man an ein solches S-Bahnsystem stellt und die es auch schon einmal erreicht hat, erfüllen will, muss man mehr Ressourcen einsetzen. Deshalb ist es keineswegs befriedigend, und es muss deutlich gesagt werden: Der Januar war keine höhere Gewalt. Der Januar war Versagen des Unternehmens. Es ist ein absolut normaler Vorgang, dass es bei uns alle paar Jahre mal ein bisschen kälter wird, und das kann man nicht mit höherer Gewalt abtun. Es war beherrschbar, man sieht es: Andere haben es beherrscht. Die S-Bahn kann es auch beherrschen, wenn sie will. Dies muss geändert werden.

Im Jahr 2003 haben Sie mich beauftragt, diese Aufgabe zu übernehmen. Ich hatte damals häufig Kontakt zu dem verhandelnden Senator, deshalb weiß ich, dass das mit den 98 Prozent damals angesprochen wurde. Ich habe auch einige Besuche bei den Leuten gemacht, mit denen ich künftig zusammenarbeiten sollte. Ich war beim Chef des DB Stadtverkehrs, und der hat mir damals gesagt: „Wir werden bei der S-Bahn mehr Gewinn erzielen müssen, denn das, was die S-Bahn jetzt abliefern, ist für einen internationalen Logistikkonzern zu gering. Da wir nicht mehr Geld vom Senat und vom Land Brandenburg kriegen, werden wir die Qualität zurückfahren.“ – So die Aussage des Herrn Meyer, Chef DB Stadtverkehr, der für die S-Bahn zuständig ist. Und der Erfolg oder das Ergebnis, das wir jetzt sehen, ist: Sie haben dies so umgesetzt. Dies ist unbefriedigend und darf nicht so bleiben. – [Beifall] –

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Franz! – Das war die Runde der Anzuhörenden. Jetzt kommen wir zur Fraktionsrunde. Frau Matuschek beginnt. – Bitte schön!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): Vielen Dank! – Ich muss auch meine Verwunderung darüber ausdrücken, dass minus 20 Grad eine unverhältnismäßige Temperatur in Mitteleuropa sei. – Lieber Herr Kämmerer! Sie haben sicherlich, wenn Sie an diesem Tag die Außentemperatur vor ihrem Häuschen gemessen haben, vorher Ihre Heizung überprüft, damit es im Haus warm ist und Sie weiter gut darin wohnen können. Es ist wohl auch von einem technisch sehr anspruchsvollen System zu erwarten, dass man entsprechende Vorbereitungen trifft, wenn ein Winter naht. Der kommt ja nicht ohne Vorwarnung, und es gibt entsprechende Vorbereitungszeiten. Bei der hohen technischen Sicherheit, die ein solches System erfordert, muss man auch erwarten können, dass diese technische Sicherheit im Vorfeld auf alle möglichen klimatischen Bedingungen überprüft wird. Wenn man bei den Zugsicherheitsanlagen – das geht in Richtung von Herrn Heinemann – von einer Grafitschmierung auf ein Silikonspray umstellt, dann muss man auch sicher sein, dass das mindestens genauso, wenn nicht besser hält. Offensichtlich hat es aber nicht funktioniert. Insofern, denke ich, kommt da einiges zusammen.

Man muss auch deutlich unterscheiden, wer für was verantwortlich ist. Auch dafür bin ich zu haben. Ich möchte versuchen, das ein bisschen aufzudröseln. Zur S-Bahn selbst: Ich kann Ihre Entschuldigung annehmen, aber diese Opferrolle verstehe ich nicht ganz. Das Unternehmen als Opfer von nicht beherrschbaren oder unvorhergesehenen Prozessen darzustellen, geht an der tatsächlichen Problemlage vorbei. Wir hatten im letzten Jahr mehrere und gute Gespräche, und Sie haben immer wieder darauf aufmerksam gemacht, dass es gerade bei den Fahrzeugen aufgrund der besonderen Prüfungserfordernisse, der Achsendurchleuchtung bei den Wannennissen der 485er Serie usw. eine besondere Situation bei der S-Bahn gab und gibt. Aber gerade angesichts einer bekannten besonderen Situation erwarten wir auch eine besonders sorgfältige Vorbereitung auf evtl. Wintereinbrüche. Es gab meiner Information nach am 15. Dezember 2008 eine Betriebsversammlung, wo darüber auch gesprochen wurde. Ich möchte die Frage an den Betriebsratsvorsitzenden richten, wie aus seiner Erinnerung die Vorbereitung der S-Bahn auf den Winter, der auch im Dezember schon hätte da sein können, eingeschätzt wurde.

Dann komme ich mit bestimmten Dingen nicht ganz klar. Wenn die 485er in Wittenberge repariert und gewartet werden, dann sind sie doch längere Zeit nicht im Einsatz. Dann muss man doch in der Fahrzeugreserve darauf reagieren oder im Vorfeld, vorfristig, schon einrechnen können: Moment mal, wir sind knapp in der Fahrzeugplanung. Wenn jetzt noch etwas dazukommt – so war immer Ihre Aussage –, können wir auch weiterhin die Pünktlichkeit nicht halten. – Nun ist aber nicht irgendetwas, sondern einfach ein Frosteinbruch dazugekommen. Dann muss man leider zu dem Schluss kommen: Es war vorhersehbar, dass es dann nicht mehr beherrschbar ist.

Zu den Trassenanlagen, Herr Kämmerer! Wenn Weichen und Signale bei Kälte, Schnee, Regen usw. nicht in einwandfreiem Zustand sind, dann liegt die Verantwortung eindeutig bei demjenigen, der für die Trassen zuständig ist. Ich bin als Wahrerin der Steuergelder – wie wir alle – auch nicht bereit, im Rahmen eines Verkehrsvertrags Gelder für eine Trasse zu bezahlen, die nicht im entsprechenden Zustand ist. Ich weiß, das ist ein schwieriges Thema. Aber es kann nicht so sein, dass man in der Erwartung, dass man einwandfreie Trassen benutzen kann, feststellen muss: Das war gar nicht so – die Trassenpreise weiter einkassiert werden bzw. die Poenalen bei der S-Bahn bleiben. Ich bin übrigens überhaupt nicht scharf auf Poenalen. Ich bin scharf darauf, dass ein Vertrag ordentlich erfüllt wird. Aber wenn es nicht anders geht und es im Vorfeld schon die Gespräche und Signale gab, dann muss ich auch zu dem Schluss kommen, dass vielleicht jemand gesagt hat: Na ja, es wird nicht so schlimm kommen. – Nun ist es aber so schlimm gekommen, und dann nützt es nichts, hinterher zu sagen: Damit haben wir nicht gerechnet.

Ich möchte noch etwas zum Betriebsklima sagen. Ich glaube, ein Unternehmen steht und fällt auch mit dem Betriebsklima. In einer Publikation der Geschäftsführung – die Sonderinformation – finde ich neben den Themen Signal- und Weichenprobleme und Streckenanschläge einen Satz – ich darf ihn zitieren –:

Wegen einer Fehlfunktion im zentralen Fahrzeugmanagementsystem konnten am letzten Montag, Dienstag und Mittwoch die operativ ausgesetzten Zugverbände in ihren Abstellanlagen ungenügend geortet werden. Hier war es erforderlich, in mühevoller Kleinarbeit die Abstellorte, die Anzahl und den Betriebszustand der abgestellten Triebzüge zu identifizieren. Durch Kommunikationsprobleme zwischen Triebfahrzeugführern und Disponenten bzw. Fahrdienstleitern entstand die Situation, dass in den Meldestellen zeitweise Triebfahrzeugführer auf ihren weiteren Einsatz warteten, während andere ihre Pausen verschieben mussten.

Ich kann nur sagen: Das ist ja wohl eine schlechte Betriebsorganisation. Sie können das gern richtigstellen. Aber es bleibt nicht verborgen, dass die fleißigen Mitarbeiter der S-Bahn an besonderen Tagen auch einer besonderen Belastungssituation ausgesetzt sind, die offensichtlich den einen oder anderen überfordert. Der Kräfteverschleiß des Personals, das noch übriggeblieben ist bei der S-Bahn, geht über das normale Maß hinaus. Ich frage den Betriebsrat, wie der Krankenstand oder Stimmungsmeldungen aus dem Unternehmen heraus in Bezug auf die Wahrnehmung der nötigen Aufgaben eingeschätzt werden. Es gab einen Zwischenfall, der auch durch die Presse gegangen ist, dass ein Triebfahrzeugführer, der schon weit über seine Einsatzzeit hinaus gefahren ist, aussetzen musste, weil er es gesundheitlich nicht mehr verantworten konnte, den Zug weiterzufahren. Das ist richtig: Die Sicherheit der Fahrgäste ist das Nonplusultra in einem solchen System. Wenn ein Triebfahrzeugführer wegen absoluter Überarbeitung seine schon längst fällige Pause, die er bisher nicht wahrnehmen konnte, einlegen muss, weil er gesundheitlich nicht mehr in der Lage ist weiterzufahren, die Aufsicht die Fahrgäste darüber informiert und diese Aufsicht dann personalrechtliche Konsequenzen erfahren muss, dann spricht das nicht für ein gutes Betriebsklima. Das spricht auch nicht dafür, dass den Belangen der Triebfahrzeugführer wie auch der anderen Mitarbeiter im Unternehmen genügend Aufmerksamkeit geschenkt wird. Das ist ein wesentliches Problem, das gelöst werden muss, um die anderen Probleme auch anzugehen.

Letzter Satz, auch angesichts der Rechtsstreitigkeiten im VRR und der fristlosen Kündigung eines Verkehrsvertrags: Ich sehe es für Berlin nicht als wünschenswert an, in so eine Situation zu kommen. Aber wenn die Gerüchte sich verdichten, dass die S-Bahn GmbH lieber Poenale zahlt als genügend Fahrzeuge und Personal einzusetzen, dann ist das hart. Ich hoffe, es ist nur ein Gerücht. Wenn Sie sagen, Herr Heinemann, Sie streben 95 Prozent Pünktlichkeit an und nicht 96 Prozent wie laut Vertrag, dann ist das für mich zumindest zu hinterfragen. Aus dem Gerücht eine Gewissheit werden zu lassen, das sollte nicht im Interesse der Fahrgäste sein.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Wir machen jetzt unsere Fraktionsrunde. Ich bitte um Konzentration und Bündelung. Die angesprochenen Gäste sind dann so nett, nach der Runde noch einmal Stellung zu nehmen. Über die Anhörung von Herrn Wegner müssten wir uns im Ausschuss noch verständigen. Dennoch denke ich, dass das Thema so wichtig und zentral ist, dass wir es heute auch gründlich bearbeiten sollten. – Herr Ueckert ist der Nächste. – Bitte schön!

Rainer Ueckert (CDU): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich möchte mich erst einmal bei Herrn Dr. Heinemann dafür bedanken, dass er hier so offen war und auch den Mut hatte, sich zu entschuldigen. Das macht nicht jeder, und das erkennen wir an. Trotzdem müssen wir über die Dinge reden, die bereits von meinen Kollegen angesprochen worden sind und die nicht hinnehmbar sind. Herr Dr. Heinemann, hier liegt eine Menge Arbeit vor Ihnen, und ich hoffe, dass Sie da genauso engagiert herangehen wie mit dieser Entschuldigung.

Die Analyse der Mängel, die beklagt worden sind, die Sie hier vorgebracht haben, ist mir nicht ausreichend. Sie weichen offensichtlich in Ihrer Beurteilung ausschließlich auf die vier Wintertage aus. Frau Matuschek hat es schon angeführt: Es ist doch leider ein andauerndes Problem. Das ganze Jahr 2008 hindurch, als wir noch nicht minus 22 Grad hatten, sind diese Probleme aufgetreten. Ich zitiere kurz aus einer dpa-Pressmeldung vom 15. Oktober 2008 – da war es erheblich wärmer –, wo auch die Verspätungen beklagt wurden. Da sagte der Senat, sollte es das Unternehmen bis Ende des Jahres nicht schaffen, die Verspätungen wieder unter die vertraglich festgelegte Grenze zu drücken, werde ein entsprechender Betrag einbehalten. Und Herr Burkhard Ahlert aus Ihrem Unternehmen sagte: „Was wir tun können, werden wir auch tun.“ – Sie haben das Problem also offensichtlich erkannt und zugesagt, dass Sie etwas ändern. Aber es ist nichts passiert. Im Gegenteil: Es ist dann im Winter – der in dieser Form nicht vorhersehbar war, mit dem man aber immer rechnen muss – so richtig zum Höhepunkt gekommen. Es ist in Mitteleuropa und auch hier in Berlin nicht ungewöhnlich, dass ab und zu auch minus 20 oder minus 22 Grad sind. Früher sind technische Probleme mit der Fahrsperrung, die Sie anführen, nicht aufgetreten, weil nämlich die Wartung in ganz anderer Art und Weise vollzogen worden ist, als es jetzt der Fall ist. Auch das hat Frau Matuschek angesprochen.

Ich komme zu dem Punkt, der mir sehr wichtig ist – viele Einzelheiten sind schon besprochen worden –: Offensichtlich resultieren viele Mängel, die wir hier vorgetragen haben und die Sie teilweise einsehen, daraus, dass Ihr Unternehmen eine Optimierung betrieben hat, und zwar ausschließlich in wirtschaftlicher Richtung. Das geht zulasten des Personals, der Technik und des Fuhrparks. Diese Optimierung kann ich nicht weiter zulassen. Gerade in den Zeiten, die wir jetzt haben, die konjunkturell sehr schwierig sind, ist es nicht einfach, dass Unternehmen überhaupt noch in der Gewinnzone arbeiten. Dann kann es nicht sein, dass die S-Bahn ihren Standard dermaßen zurückfährt, dass möglichst viel Gewinn an die Konzernspitze abgeliefert wird. Hier muss unbedingt eine Grenze eingezogen werden. Ich bin wahrhaftig nicht derjenige, der sagt: Ganz egal, erst mal kommen die anderen dran! Wenn Sie notfalls Minus machen, dann ist mir das auch egal! – Nein, Sie sollen Gewinn machen. Aber dieser Gewinn darf nicht in der Richtung optimiert werden, dass hier das maximale Geld abgeführt wird. Stecken Sie bitte die Überschüsse, die da erarbeitet werden, in das Personal und in den Fuhrpark!

Jetzt komme ich zu ein paar Fragen. Personalbestand: Eine wichtige Kenngröße, um Personalbestand und Strukturen beurteilen zu können, ist für mich der Krankenstand. Herr Dr. Heinemann, vielleicht können Sie hier sagen, welchen Krankenstand Sie bei der S-Bahn haben. Daran lässt sich meistens gut ablesen, ob irgendwo der Wurm drin ist oder ob man auf dem Zahnfleisch geht. Das wirkt sich auf den Krankenstand und die Zufriedenheit aus.

Der Fuhrpark ist angesprochen worden. Ich möchte explizit ein Beispiel nennen: Offensichtlich ist der Fuhrpark zu gering bemessen oder fährt ebenfalls auf dem Zahnfleisch. Ein Beispiel ist der Einsatz von Dreiviertelzügen auf dem Vollring. Es ist nicht hinnehmbar, wie voll die Züge auf dem Ring zu vielen Zeiten des Tages sind, wie sich die Menschen darin drängen müssen, wie sie dort behandelt werden. Das alles wäre zu beheben, wenn Sie Vollzüge einsetzen würden. Aber offensichtlich haben Sie die Anzahl der Fahrzeuge gar nicht.

Dann noch zur Kundenzufriedenheit: Sie haben gesagt, eine Kundenzufriedenheitsanalyse sei in Arbeit. Normalerweise kommt sie zweimal im Jahr heraus, und es wundert mich, dass das noch nicht veröffentlicht wurde. Vielleicht haben Sie die Zahlen auch. Am meisten verwundert mich, dass Sie jetzt sagen, Sie seien mit einem Index von 2,5 zufrieden. Bei den letzten Zusammenkünften, die wir mit Ihnen hatten, haben Sie immer danach gestrebt, sich zu verbessern, und hatten 2,2 oder maximal eine 2,3 als Zielsetzung, und Sie haben sich auch selbst gelobt, wenn diese Zahlen erreicht wurden. 2,5 halte ich für sehr schlecht, und Sie wissen, wenn man erst einmal auf Talfahrt ist, dann ist die 2,5 auch ganz schnell unterschritten. Ich halte diesen Index nicht für zufriedenstellend. Daran muss dringend gearbeitet werden. Die einzelnen Punkte führe ich nicht noch einmal auf, sie sind hier schon genannt worden. Das können wir vielleicht im Einzelgespräch machen. Insgesamt bitte ich Sie, daran zu arbeiten, dass beim Personal und beim Fuhrpark Verbesserungen vorgenommen worden, und dann wird hoffentlich auch wieder ein bisschen mehr Kundenzufriedenheit einkehren.

Herr Dr. Franz! Mein Appell, angesichts dessen, was wir im Augenblick hier in Deutschland durchmachen und wofür gerade das Konjunkturprogramm vorgesehen ist, Arbeitsplätze zu erhalten, gilt auch für den VBB. Wenn Sie eine Ausschreibung für den Regionalbahnverkehr machen, bei der Sie mindestens 380 Arbeitsplätze bei der Deutschen Bahn vernichten, dann ist das kontraproduktiv. Vielleicht sollten Sie auch darüber noch einmal nachdenken.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Hämmerling!

Claudia Hämmerling (Grüne): Nach den beiden Redebeiträgen der Herren von der DB habe ich das Gefühl, dass wir hier eine technische Märchenstunde haben. Ihre Entschuldigung habe ich zwar gehört, aber ich glaube nicht, dass Sie damit meinen, dass Sie in Zukunft hier tatsächlich etwas für die Fahrgäste verbessern wollen. Mir stinkt die gesamte Konzernpolitik der DB AG, seit dieser Börsengang geplant ist. Seitdem gibt es den Verschleiß auf der Strecke, seitdem wird verschrottet, statt irgendetwas zu verkaufen, was man nicht mehr braucht, und seitdem scheint eine Daseinsvorsorge im Hinblick auf Mobilität nicht mehr so wichtig zu sein. Wichtig ist Daseinsvorsorge im Hinblick auf den Konzern als Unternehmen, das an die Börse geht. Es muss wieder deutlich werden: Welche Aufgabe hat die DB, und welche Aufgabe haben die Konzerntöchter? – Es geht darum, dass die Leute mit der Bahn fahren sollen, und zwar möglichst bequem und zuverlässig. Das erkenne ich nicht mehr. Die S-Bahn war mein Lieblingsverkehrsmittel. Das ist sie nicht mehr. Ich verlasse mich lieber auf mein Fahrrad und meine Füße als auf die S-Bahn. Ich plane jetzt immer eine Viertelstunde mehr ein, weil ich nie weiß, ob die S-Bahn kommt oder nicht. – Das will ich vorwegschicken.

Da so viel zu dem Thema Fahrsperrungen gesagt wurde, noch eines: Das ist ein altertümliches Instrument von 1928. Wir wissen inzwischen: Alle in Deutschland haben die Dinger abgebaut. Die U-Bahn hatte sie auch. Überall sind sie abgebaut worden. Der Bund war nach der Wende bereit, Gelder zur Verfügung zu stellen, um den schienenseitigen Teil der Investitionen zu tätigen. Das ist von der S-Bahn nicht akzeptiert worden, weil die S-Bahn dann den Teil hätte finanzieren müssen, der für die Wagen notwendig ist. Jetzt hören wir: Die Investition ist irgendwann, vielleicht 2017, abgeschlossen, und bis dahin ist der Betrieb störanfällig. Meine Frage, auch an den Betriebsrat, ist: Wie sieht es mit der Wartung aus, wenn man so ein störanfälliges Teil hat, das immer mit Graffiti bearbeitet werden muss? Früher muss es ja auch funktioniert haben. Es war früher auch mal kalt. Da fuhr die S-Bahn. Mal kam eine zu spät, aber solche Chaostage hatten wir nicht. Wie sind heute die Wartungsintervalle, und welchen Zeitaufwand können Sie heute geltend machen für das, was sie früher gemacht haben? Das wüsste ich gern angesichts der Personalkürzungen, die bei Ihnen gelaufen sind.

Eine zweite Sache: Sie haben gerade – das hat Herr Franz deutlich gesagt – diese 95 Prozent Pünktlichkeit im Auge, obwohl wir eigentlich mehr brauchen. Wenn Sie z. B. an meinem S-Bahnhof aussteigen, rennen die Leute, um ihren Bus zu bekommen. Sie erreichen ihn nicht mehr, wenn sie drei Minuten zu spät sind und stehen dann 20 Minuten, wenn sie nach Hohenschönhausen oder in eine andere Richtung wollen. Das ist nicht schön, und die Leute steigen wieder aufs Auto um. Diese Unpünktlichkeit ist schon schlecht, aber wenn sie schon unpünktlich sind und den Horizont 98 Prozent gar nicht haben, sondern nur 95 Prozent, warum bauen Sie dann auch noch diese Fahrtanzeiger ab und ersetzen sie auf einigen Bahnhöfen durch Blechschilder? – Dann weiß ich nicht mehr, dass die S-Bahn später kommt. Wenn da „15 Minuten“ steht, kann ich

noch zum Bäcker gehen, wenn es ein großer Bahnhof ist, oder irgendetwas Nettes machen. Wenn da nur ein Blechschild „fährt Richtung Stadtzentrum“ ist, dann kann ich die nächste Viertelstunde da vor mich hinbibbern. Vielleicht habe ich auch Glück, und es sind nur fünf Minuten, vielleicht stehe ich da eine halbe Stunde. Das ist eine Sache, die Sie beheben sollten.

Das Nächste: Es sind ja nicht nur Züge auf dem S-Bahnring nicht mehr voll im Einsatz, sondern auch die Züge bei der S85 werden nur noch dann eingesetzt, wenn Personal und Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Das ist oft nicht der Fall, also fährt sie nicht. Bei der S7 ist in der Frühspitze ein Umlauf herausgenommen. Dann ist in Potsdam ganz wenig Zeit zum Umkehren, also fahren die Züge, wenn sie spät dran sind, in Babelsberg zurück, und die hinten haben das Nachsehen. Wer also weiter will, hat einfach Pech gehabt. Die S9 ist wegen der Bauarbeiten rund um den Baumschulenweg sowieso verspätungsanfällig. Diese Züge werden wegen zu kurzer Kehrzeiten z. T. bis Olympiastadion zurückgezogen. Dann haben wir Ausfälle bei der S5. Sie führen im Berufsverkehr zu überfüllten Zügen. Die Geschichte mit den Dreiviertel Fahrzeugen bei der S2 habe ich schon beschrieben. Im Norden geht es noch, man bekommt nur keinen Platz mehr, im Süden ist es richtig chaotisch. Gerade wenn in Spitzenzeiten in Adlershof noch die S85 ausfällt, dann ist dort das Tal der Tränen für die Fahrgäste. Es gibt ein paar Bereiche, da funktioniert die S-Bahn noch ganz gut. Aber in anderen Bereichen macht es keinen Spaß mehr, S-Bahn zu fahren.

Wir müssen die Frage stellen – die haben Sie bis jetzt nicht beantwortet –, wie Sie damit umgehen. Sie haben gesagt, die Züge der Baureihe 485 würden jetzt repariert. Aber offenbar haben Sie zu viele Züge verschrottet. Vielleicht waren sie nicht mehr ganz zeitgemäß, aber ich glaube, die Fahrgäste würden lieber mit einem Zug fahren, der nicht den allertollsten Standard hat, aber fährt. Jetzt haben sie nichts. Jetzt stehen sie vor der Frage: Gar nichts oder warten. Das ist doch ein Problem. Sie haben die Infrastruktur nicht in dem Umfang, wie sie notwendig ist, um einen vernünftigen, anständigen Schienenverkehr hier zu fahren. Was ist das überhaupt für ein Denken, wenn man sagt: Ich mache Gewinne auf Kosten der Fahrgäste. – Die Fahrgäste haben doch mit ihrem Fahrschein für eine Fahrleistung bezahlt und bekommen dafür nur die halbe Leistung. Der Vertrag ist vom Verkehrsverbund mit DB Regio, der BVG und der S-Bahn gemacht worden, und dann sind Fahrpreise auf der Basis der Verkehrsleistung, die erbracht werden sollte, beschlossen worden. Wenn der Senat Poenale verhängt, dann ist das schön und gut und eine Sanktion, aber mir ist damit nicht geholfen. Ich möchte ein Drittel oder ein Viertel der Kosten für mein Umweltticket zurück. Oder vielleicht kann ich das nächste Mal 75 Prozent bezahlen, weil Sie sowieso nur Dreiviertelzüge einsetzen. Das ist doch die Frage, die sich die Fahrgäste stellen müssen, wenn Sie einfach die Leistung einseitig kürzen. Ich empfinde es als sittenwidrig, was hier passiert, nämlich Gewinne zu machen, für die Steuerzahler einerseits in Form der Zuwendungen im Verkehrsvertrag und auf der anderen Seite als Fahrgäste blechen müssen. Das geht überhaupt nicht. Da sind Sie bis jetzt eine Antwort schuldig geblieben. Ist so etwas nicht eigentlich strafbar? Warum macht der Fahrgastverband nicht einmal eine Musterklage? Wenn irgendwo richtig Gewinne gemacht werden und Leute dafür die Leistung nicht bekommen, dann ist das nicht korrekt.

Noch eine Frage habe ich: Wer macht eigentlich die Studie zur Kundenzufriedenheit bei der S-Bahn? Machen Sie die selbst? – Wenn ich es richtig verstanden habe, ja. Dann muss ich sagen: Ich traue so einer Studie nicht. Angesichts der Entwicklung bei der S-Bahn in den letzten zwei Jahren traue ich keiner Studie, die ich nicht selbst gemacht habe. Ich traue zwar nur der Statistik, die ich selbst gefälscht habe, aber einer Studie, die Sie gemacht haben, kann ich nicht trauen. Frau Matuschek sprach es schon an: Es gibt ein Indiz dafür, dass es Ihnen lieber ist, hier Poenale zu zahlen, als eine gute Verkehrsleistung zu erbringen. Gibt es, wenn Sie so weitermachen, eine Möglichkeit, diesen Vertrag vorzeitig zu kündigen? – Ich weiß, im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gab es den Versuch. Ich weiß nicht, warum er vor Gericht gescheitert ist. Vielleicht ist der Klageweg auch noch nicht zu Ende. Aber das möchte ich gern wissen, denn ich habe keine Lust, bis ans Ende meiner Tage oder bis zum Jahr 2017 mit einer S-Bahn zu fahren, wo man nur die Überschrift wählen kann: „S-Bahn verkehrt“.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Gaebler!

Christian Gaebler (SPD): Es ist schon einiges angesprochen worden. Schon in der Abfolge kann man es nicht auf diese Januartage konzentrieren. Wir haben das Problem: Mal sind es neue Dienstpläne, die eingeführt werden, die zu chaotischen Verkehrsverhältnissen führen. Dann wird ein neues Zugfahrselbstabfertigungssystem eingeführt, das vom EBA wieder gestoppt wird, aber in der

abfertigungssystem eingeführt, das vom EBA wieder gestoppt wird, aber in der Personalplanung und in der technischen Planung der Anzeigen und Ähnlichem offenbar schon umgesetzt worden ist. Auch dieses führt dann wieder zu neuen Verspätungen und Veränderungen. Deshalb bin ich etwas skeptisch, wenn Sie hier ankündigen, dass Sie das neue elektronische Sicherungssystem einführen und dafür eine neunmonatige Probezeit vorsehen. Auch da erwartet uns dann offensichtlich wieder ein neunmonatiger Versuch am lebenden Fahrgast. Ich finde das schwierig. Vielleicht können Sie noch etwas dazu sagen, wie Sie sich so eine Probezeit vorstellen und wie Sie sicherstellen wollen, dass nicht genau das passiert, was bisher bei jeder Veränderung der Fall war, die Sie im Unternehmen S-Bahn GmbH eingeführt haben. Das mit den Anzeigen, die immer noch nicht richtig anzeigen, wohin die Züge fahren, sondern nur grundsätzlich sagen, welche Züge evtl. auf diesem Bahnsteig verkehren – wenn sie denn kommen –, ist nicht akzeptabel. – Herr Dr. Heinemann! Sie haben schon mehrfach angekündigt, dass da Abhilfe geschaffen wird. Wir warten aber an einigen Bahnhöfen immer noch darauf. Vielleicht können Sie einen konkreten Termin nennen, wann am Bahnhof Südkreuz auf dem unteren Bahnsteig, auf der Stadtbahn und an anderen Stellen die Anzeigen wieder so sind, dass auch für nicht ständige Nutzer des ÖPNV nachvollziehbar ist, was da fährt und wohin es fährt, damit man nicht, wenn der Zug gerade eingefahren ist, erst einmal nach vorne rennen muss, um zu sehen, wohin er fährt, weil das mit den Ansagen auch nicht immer klappt. Das wäre ganz hilfreich.

Dass der Verkehrsvertrag nicht nur bei Temperaturen über null Grad gelten kann, ist hier inzwischen mehrfach klargestellt worden. Trotzdem könnten Sie dazu noch etwas sagen, so ganz befriedigend fand ich das noch nicht. Ich glaube auch, dass Sie sich vorher darauf hätten einstellen können. Ich will nicht zu sehr ins Detail gehen, aber es gibt Leute, die sagen, früher hätte man die Fahrsperrn an der S-Bahn gefettet und nicht mit irgendeinem Spray eingesprüht, und das hätte deutlich länger gehalten und wäre nicht so kälteanfällig gewesen. Vielleicht hängt es doch an einzelnen Einsparungen im Einkauf, an der Wartung oder Ähnlichem. – Das nur als kleines Beispiel.

Weil wir auch einen Ausblick haben wollten: Mir geht es im Endeffekt weniger darum, der S-Bahn jetzt Geld abzuziehen. Es ist zwar immer schön, wenn man sagen kann, dass man ihr noch mal drei oder vier Millionen Euro weggenommen hat, weil sie so schlecht war. Aber mein Ziel ist, dass die Fahrgäste wieder vernünftig befördert werden. Frau Hämmerling hat auch gesagt, dass das auf Dauer nicht zumutbar ist. Was für Anstrengungen unternehmen Sie, um diese – von uns jedenfalls festgestellten – Mängel zu beheben? Wie sieht es mit dem Personal aus? Wie funktionieren die neuen Dienstpläne in der Umsetzung? Ist das Fahrpersonal einigermaßen passgenau auf die neuen Dienstpläne orientiert? Hat man vielleicht auch die Theorie der Praxis angepasst und nicht versucht, das umgekehrt zu machen? Wie sieht es mit den Betriebswerkstätten und der Hauptwerkstatt aus? Es gibt Gerüchte, dass man am liebsten alles nach Wittenberge auslagern wolle, die großen Wartungen usw. Es ist erstens absurd, wenn die S-Bahnzüge zur Wartung dann immer nach Wittenberge geschleppt werden müssen. Zweitens heißt das – selbst wenn es theoretisch machbar ist, weil das bestimmte Termine sind –, auf konkrete Problemsituationen, Störungen oder Ähnliches können Sie dann noch schlechter reagieren, denn wenn fünf Züge mehr ausfallen, müssen Sie die nach Wittenberge bringen und wieder zurück, und es dürfte noch länger dauern, wieder Ordnung in den Verkehr zu bringen, als es jetzt im Januar der Fall war.

Noch eine Frage an Herrn Kämmerer zu den Signalstörungen. Bei jedem Fall, wo die S-Bahn nicht richtig funktioniert, wird immer auf den Bahnhöfen angesagt: Wegen einer Signalstörung im Bereich XY kommt es zu Verspätungen bzw. fällt die S85 ganz aus. – oder Ähnliches. Das ist immer spannend, weil ja auch andere Linien auf dieser Strecke fahren, für die die Signale offensichtlich funktionieren. Aber für eine Linie, nämlich die S85, funktionieren sie nie. Ich weiß sowieso nicht, was die S85 Ihnen getan hat, weil das die Linie ist, die eigentlich nie fährt. Ähnliches gilt für die S45, die die zweite Linie ist, die aus dem Verkehr genommen wird, wenn irgendwas nicht funktioniert. Das ist immerhin die Anbindung an den Flughafen Schönefeld. Das muss man auch wissen. Das ist offensichtlich die zweitunwichtigste Linie, die die S-Bahn GmbH betreibt. Für mich ist nicht ganz nachvollziehbar, nach welchen Kriterien Sie da eigentlich agieren.

Ansonsten ist das meiste schon gesagt worden. Mir ist daran gelegen, dass Sie konkret Ihr Maßnahmenpaket darstellen, wann wie viel Personal und Werkstattkapazität vorhanden sein wird, sodass Sie da wieder agieren können, und wir nicht den Eindruck bekommen, es gehe vorrangig darum, an DB Stadtverkehr oder andere Geld abzuliefern, und nicht darum, einen guten Service anzubieten.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr von Lüdeke!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP): Zunächst zu dem Vorgetragenen. Die Frage, die uns alle interessiert, ist: Wiederholt sich das, wenn solche Temperaturen wieder eintreten? Können Sie sicherstellen, dass sich das nicht wiederholt, oder werden wir das im gleichen Umfang wieder erleben?

Zu den Schmierstoffen: Das sind technische Details, aber Sie müssten ein bisschen etwas dazu sagen. Uns hat man auch zugetragen, dass da möglicherweise Schmierstoffe mit eine Rolle gespielt haben, dass man von Sommer nicht auf Winter umgestellt hat. Vielleicht können Sie das noch erklären.

Vielleicht können Sie auch etwas zur Rissbildung bei der Baureihe 485 sagen. Könnte es auch sein, dass es zu Mängeln kommt, die der Hersteller zu vertreten hat? Ich weiß von anderen Städten, dass sie ihre Züge in Kältekammern testen. In Moskau kommen solche Temperaturen häufiger vor als hier. Da hört man nicht, dass es derartige Ausfälle gibt. Offensichtlich sind die Züge dort kältetauglich, und in Berlin scheint das nicht der Fall zu sein. Können Sie ausschließen, dass es sich um einen Herstellermangel handelt?

Ich muss das bestätigen, was Frau Hämmerling gesagt hat: Ich bin immer für Sie eingetreten, weil ich den Eindruck hatte, dass Sie über eine hohe Leistungsfähigkeit verfügen. Das haben Sie auch beim BVG-Streik gezeigt. Da ich regelmäßiger S-Bahnkunde bin, mache ich die gleiche Erfahrung, die Frau Hämmerling und andere schon geschildert haben, nämlich dass man inzwischen das Gefühl hat, dass die S-Bahn total abgespeckt fährt, zumal wenn man sich außerhalb des Rings bewegt. Das ist eine Servicewüste. Da gibt es keine Zugabfertigung, keine Videoüberwachung, kein Personal und keine Fahrtrichtungsanzeiger mehr. Da steht dann, man müsse darauf achten, was vorne auf den Zügen steht. Ich weiß nicht, wie viele Leute, wenn sie –wie ich neulich – die S7 benutzen, feststellen: Ach, die fährt ja nur bis Westkreuz –, weil sie gerade gekommen sind und der Zug schon da stand.

Ich komme zu einem weiteren Punkt: Das ist die Art und Weise, wie Sie informieren, nämlich im Prinzip gar nicht. Es gibt selten Lautsprecherdurchsagen. Es gibt in diesen Fällen keine Tafeln, die aufgestellt werden – wie die, mit denen Sie bisweilen auf Schienenersatzverkehr hinweisen. An solchen Tagen gibt es das merkwürdigerweise überhaupt nicht. Dann müssten Sie vielleicht mehr Personal aufbieten, um die Leute zu informieren. Frau Hämmerling hatte so ein schönes konkretes Beispiel. Ich habe zufällig auch so eines, und zwar ist mir das am Freitag vor einer Woche passiert, am 16. Januar. Das war also nicht in dieser entscheidenden Phase, sondern das war ein ganz normaler Tag. Ich hatte bei dem Chef der Berliner U-Bahn um 10 Uhr einen Termin und bin um 9.14 Uhr auf den S-Bahnhof Nikolassee gekommen. Da war der Zug, der 9.14 Uhr verkehren sollte, offenbar gerade durch. Jedenfalls war der Bahnhof leer. Dann passierte 45 Minuten lang überhaupt nichts. Der Bahnhof füllte sich, und es kam kein Zug. Offenbar war der gesamte Zugverkehr sowohl auf der S1 als auch auf der S7 zusammengebrochen. Es gab keinerlei Informationen, keine Lautsprecherdurchsagen. Die Leute fingen an zu telefonieren. Sie mussten ihre Termine absagen. So ging es mir dann auch. Nach 45 Minuten habe ich den Bahnhof verlassen und habe gesagt: Dann fahre ich also wieder mit dem Auto. – Ich habe meinen Termin abgesagt, bin nach Hause gefahren, habe mich an meinen Computer gesetzt und mir Ihre Internetpräsentation angeguckt, ob wenigstens da etwas steht. Da stand auch nichts davon.

Dies war ein Problem, das offenbar gar nicht verarbeitet wurde. Dann habe ich gedacht – wie der normale Bürger das so macht –: Jetzt guckst du doch mal, wer da Ansprechpartner ist. – Es ist nicht so ganz einfach herauszufinden, wen man ansprechen kann, wenn man auf der S-Bahninternetseite guckt. Jedenfalls fand ich nach einigem Blättern und Suchen einen, das war Ihr Pressesprecher. Dann habe ich gedacht: Das ist gut, dann rufe ich den Pressesprecher jetzt an. – Es meldete sich aber nicht der Pressesprecher, sondern eine Vorzimmerdame, und die sagte: Nein, Sie müssen eine andere Nummer wählen als die, die da steht. – Ich muss zugeben, dass ich nicht gesagt habe, wer ich bin, sondern ich war ein normaler Bürger, der wissen wollte, warum sein Zug ausgefallen ist. Dann rief ich diese Nummer an, und Ihr Pressesprecher war dran. Ich sagte ihm, worum es geht, und dann wurde mir gesagt: Ja, was wollen Sie dann überhaupt bei mir? Dafür ist unsere Kundenbetreuung zuständig. Ich bin hier gerade in einer Sitzung. – Aber er hat mich freundlicherweise mit der Kundenbetreuung verbunden, und die Kundenbetreuung konnte mir dann auch sagen, was die Ursache des Problems war. Es war ein Rechnerproblem in Westkreuz, und der Ausfall dauerte insgesamt eineinviertel Stunden. So geht es also dem normalen Bürger, der auf dem Bahnsteig steht und ohne jegliche Information ist. Ich finde, das geht wirklich nicht. Sie müssen sich dringend Gedanken darüber machen, wie Sie einen gewissen Informationsstand für die Leute auf den Bahnhöfen herstellen, denn die Fahrgäste fühlen sich z. B. gerade in den Abendstunden auf dem Bahnhof nicht wohl. Das können Sie mir nicht erzählen. Wir haben kürzlich schon einmal darüber gesprochen, und Sie sagten, Sie hörten von keinen Problemen, die die Fahrgäste haben. Ich kann Ihnen nur sagen: Die fühlen sich da nicht wohl. Die gehen gar nicht erst hin. Wenn ich vermeiden kann, abends auf so einen verwaisten Bahnhof zu gehen, dann tue ich das. Dann fahre ich mit dem Auto oder mit anderen Verkehrsmitteln, wo ich vielleicht ein höheres Sicherheitsgefühl habe.

Insgesamt muss ich sagen: Sie haben auch von der SPD-Fraktion gehört, dass man durchaus den Verkehrsvertrag in Frage stellt, wenn Sie die Leistungsfähigkeit nicht besitzen, die der Verkehrsvertrag fordert. Sie wissen von der FDP-Fraktion, dass wir ohnehin immer für Wettbewerb eintreten. Ich finde, wenn Sie diese Mängel nicht in irgendeiner Art und Weise beheben können, dann ist es dringend angeraten, sich darüber Gedanken zu machen, und das werden wir auch unterstützen. – Danke!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Jetzt haben alle Fraktionen gesprochen. Frau Eichstädt-Bohlig möchte noch einmal kurz sprechen. – Bitte schön!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Ich habe zwei Fragen an Herrn Heinemann, die erste in Ergänzung zu dem Thema Servicewüste. Die Rolltreppenverbindung am Bahnhof Friedrichstraße zwischen der Stadtbahn oben und der Nord-Süd-Verbindung unten, die ich täglich mit vielen Tausend anderen zum Umsteigen brauche, ist permanent kaputt oder immer wieder kaputt. Inzwischen ist sie aber mit Spanplatten eingehaust und lässt vermuten, dass das die Perspektive der S-Bahn ist, sich so den Bürgern – – [Christian Gaebler (SPD): 9 Wochen steht da!] – Fragt sich, wann die anfangen! – Das ist meine praktische Frage.

Die andere ist von grundsätzlicherer Bedeutung. Mir ist zugetragen worden, dass auf Ihrem Schreibtisch, Herr Heinemann, die Planung liegt, dass Sie die Gewinnabfuhr an die DB Muttergesellschaft von derzeit 34 bis 35 Millionen Euro jährlich bis gegen Ende des Verkehrsvertrags auf über 65 Millionen Euro jährlich hochfahren wollen. Ich möchte wissen, ob das stimmt und wie Sie diese Gewinnsteigerung durch das, was wir hier alle beklagen, nämlich S-Bahn auf Verschleiß fahren, in den nächsten Jahren weiter organisieren wollen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Das waren die Rückfragen an die Anzuhörenden. Da jetzt der Wunsch geäußert wurde, dass wir auch den Betriebsratsvorsitzenden, Herrn Wegner, hören, schlage ich vor, dass wir uns hier im Ausschuss verständigen. Gibt es Zustimmung? – Ich sehe Nicken. Dann beschließen wir das so. – Herr Wegner, Sie haben das Wort!

Heiner Wegner (Betriebsrat S-Bahn Berlin GmbH): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Werte Abgeordnete! Sehr geehrte Senatorin! Das Problem war für uns als S-Bahner voraussehbar. Wir haben rechtzeitig und umfassend mit der Geschäftsführung darüber diskutiert, dass der eingeschlagene Kurs nicht fortführbar ist. Wir haben eindringlich davor gewarnt, Personalabbau in dieser Größenordnung ohne Rücksicht darauf, ob die S-Bahn noch funktioniert, durchzuführen. Wir haben, als feststand, dass das Personal reduziert werden soll, eindringlich auch in unserem Interessenausgleich festgeschrieben, dass der Betriebsrat diese Maßnahmen qualitativ und quantitativ für nicht nachvollziehbar hält und sie als existenzgefährdend für die Berliner S-Bahn ansieht.

Im Bereich der Werkstätten wurden vom 1. Januar 2006 bis zum 29. Februar 2008 324 Arbeitsplätze abgebaut, im Bereich der Zentrale 55, im Infrastrukturbetrieb, wozu auch die Aufsichten und Fahrdienstleister gehören, 374, im Fahrbetrieb, also Lokführerbereich, 128. Die Arbeitsplätze wurden von 3 766 zum Ende 2005 um 881 auf derzeit 2 885 reduziert. Die eigentliche Planung sah vor, bis Ende des Jahres 2009 auf knapp 2 400 Mitarbeiter herunterzugehen. Im Oktober 2006, als uns diese Planungen bekannt wurden, forderten wir als Erstes die Geschäftsführung auf, umfassende Verhandlungen zum Interessenausgleich und Sozialplan aufzunehmen. Wir warnten bereits im Herbst 2006 nachdrücklich vor der zügellosen Optimierung der Dienstpläne bei den Lokführern. Die Verhandlungen in verschiedenen Einigungsstellen zogen sich bis zum Mai 2007 hin. Das Ergebnis durften die Berliner und Sie, verehrte Abgeordnete, sehr deutlich spüren. Die zügellose Optimierung im Bereich des Personals setzte sich aber nicht nur bei den Lokführern fort, sondern auch, wie schon angeführt, bei den Aufsichten.

Wir wiesen rechtzeitig auf die Probleme bei der Umsetzung des Projektes ZAT hin. Wir forderten die Verantwortlichen auf, nicht erst das Personal abzubauen, sondern erst ein funktionierendes System in Betrieb zu nehmen und dieses System nicht unter Leistungs- und Zeitdruck umzusetzen, denn die Erfahrung der S-Bahner sprachen eine deutliche Sprache: Es geht nicht, im S-Bahnssystem mal schnell ein System zu verändern. Sicherheitsrelevante Dinge spielen hier eine wichtige Rolle, denn wir wollen nicht nur Qualität und Zuverlässigkeit bieten, sondern auch Sicherheit. Sicherheit ist unser oberstes Gebot. Wir durften zur Kenntnis nehmen, dass die Zuverlässigkeit als Erstes litt, dann die Qualität. Wir warnen davor: Wenn keine Kurskorrektur vorgenommen wird, ist es nur eine Frage der Zeit, wann wir bei der letzten Stufe angekommen sind und die Sicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann. Wir müssen feststellen, dass die Motivation unserer S-Bahner einen Tiefpunkt erreicht hat.

Es kam die Frage nach dem Krankenstand. Ich denke, der Geschäftsführer wird darauf eine Antwort geben. Wenn nicht, kann ich auch behilflich sein.

Das Schlimme ist, dass die Mannschaft rechtzeitig und umfassend die Verantwortlichen – nicht nur in der Geschäftsführung, sondern auch in den Fachbereichen – auf die Probleme bei der Wintervorbereitung angesprochen hat. Ja, es ist richtig, Frau Matuschek: Wir haben am 11. Dezember im Rahmen einer Betriebsversammlung sehr deutliche Worte gefunden aufgrund der Aussagen unserer Kolleginnen und Kollegen in den Werkstätten, dass sich die Wintervorbereitung in einem Zustand befindet, der nicht mit der Gewährleistung der Zuverlässigkeit der Berliner S-Bahn vereinbar ist. Es ist richtig, dass Materialien umgestellt wurden. Es ist richtig, dass Fertigungsstunden nicht reduziert wurden. Aber Ihnen allen ist aus verschiedenen Publikationen und Informationen – auch vonseiten der Geschäftsführung – bekannt, dass wir eine Reihe von Sondermaßnahmen hatten, sei es Ultraschall, seien es Besandungsanlagen oder die Bremsen. All das ist zusätzlich auf uns eingestürzt. Wir S-Bahner wissen, dass immer zusätzliche Maßnahmen auf ein Verkehrsunternehmen zukommen können und haben dementsprechend bisher immer Reserven vorgehalten, sei es fahrzeug-, material- oder fachpersonalmäßig. Nichts von dem ist mehr da. Die Personal- und Fahrzeugplanung wurde an der normalen Betriebsführung orientiert. Sondermaßnahmen finden keine Berücksichtigung.

Den Ausführungen von Herrn Gaebler, Frau Matuschek, Frau Hämmerling, Herrn Ueckert und Herrn von Lüdeke ist nichts hinzuzufügen. Sie wissen bestens Bescheid, was bei der Berliner S-Bahn im Argen liegt. Für weitere Fragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich schlage vor, dass wir Herrn Heinemann und Herrn Kämmerer jetzt ein größeres Zeitfenster einräumen und Herr Franz dann bei Gelegenheit ergänzend kommentieren sollte. – Herr Heinemann!

Dr. Tobias Heinemann (Geschäftsführung S-Bahn Berlin GmbH): Ich möchte ein paar Sätze zu dem sagen, was der eine oder andere von Ihnen resp. Herr Wegner vorgetragen hat. Ich fange mit den Personalzahlen an. Die Zahlen, die Herr Wegner genannt hat, bestreitet die S-Bahn überhaupt nicht – ganz im Gegenteil! Ich möchte aber auch auf die Rahmenbedingungen hinweisen. Die Personalzahlen, die Herr Wegner genannt hat, was den Abbau angeht, gehen mit Vereinbarungen zur Erhöhung der Arbeitszeit einher. Die S-Bahn hatte einen Haustarifvertrag, der eine Wochenarbeitszeit von 35 Stunden enthielt. Im Zusammenhang mit der Wanderung dieses Tarifvertrags in den Konzerntarifvertrag ist die Arbeitszeit von 35 auf 39 Stunden und auch das Entgelt entsprechend angehoben worden. Der Abbau von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der S-Bahn isoliert betrachtet ist richtig. Allerdings hat es eine Verlagerung von Arbeiten in den Konzern gegeben, z. B. in der Anlageninstandhaltung, wo Aufgaben von der S-Bahn zu DB Services verlagert wurden. Das heißt, diese Arbeiten nimmt jetzt eine andere Konzernfunktion wahr, aber sie werden selbstverständlich in dem Volumen abgearbeitet, wie es vorher im Bereich der S-Bahn gemacht wurde. Anderes Beispiel: Bei der S-Bahninstandhaltung gab es bisher ein eigenes Reinigungsmanagement. Dort sind Personen herausgenommen worden, das ist richtig. Sie finden sich jetzt bei DB Services wieder und machen dort die Fahrzeugreinigung. Das heißt, wenn man von Personalabbau bei der S-Bahn spricht, ist die Aussage richtig. Sie ging mit einem entsprechenden Aufbau der Funktionen bei anderen Konzerndienstleistern einher. Das muss man wissen, wenn man vom Personalabbau bei der S-Bahn spricht. – Das wollte ich vorab sagen.

Deshalb ist es selbstverständlich so, dass die S-Bahn, was die anderen Themen angeht, ihre absoluten Qualitätsansprüche einhält. Ich möchte auf das Thema Reserven kommen. Die S-Bahn hat 630 Viertelzüge. Wir brauchen einen Fuhrpark von 558 Viertelzügen, um die sogenannte Früh-HVZ in der Bedienung sicherzustellen, die Sie kennen. Das heißt, das Delta zwischen 630 und 558 Viertelzügen ist die sogenannte Reserve. Sie beträgt bei der S-Bahn 11,4 Prozent. Diese Reserve orientiert sich an den Reserven, die woanders im Eisenbahnwesen – bei der Bahn wie bei Wettbewerbern – dimensioniert werden. Die S-Bahn in Hamburg fährt mit einer Reserve von 10 Prozent, die S-Bahn München mit einer Reserve von 9 Prozent, die S-Bahn Berlin arbeitet mit einer Reserve von 11,4 Prozent. Diese Reserve ist dann ausreichend, wenn wir eine gewöhnliche Betriebssituation und keine zusätzlichen Fahrzeugprobleme haben. Die S-Bahn ist zurzeit in einer fahrzeugseitigen Sondersituation, was zwei Themen angeht – ich hatte das erwähnt –: Die Baureihe 485 wird einer kompletten Rissanierung unterzogen. Dort ist damit zu rechnen, dass ab Februar die Fahrzeuge im

Wochenrhythmus sukzessive wieder dazukommen, sodass ich davon ausgehe, dass wir spätestens Ende des ersten Halbjahrs die Fahrzeugsanierung im Wesentlichen abgeschlossen haben werden. Das andere Sonderthema sind die Ultraschallprüfungen. Weil wir Achsen haben, die den Achsen des ICE vergleichbar sind, haben wir in Form einer Selbstverpflichtung gegenüber dem Eisenbahnbundesamt signalisiert, dass wir die Ultraschallprüfung in kürzeren Frequenzen durchführen, als das bisher üblich war. Diese beiden Themen binden in der Summe eine Größenordnung von 20 bis 25 Viertelzügen – kurzfristig. Wir stehen mit dem Eisenbahnbundesamt, insbesondere was das Thema Ultraschallprüfungen angeht, in Diskussionen, ob es eine Lösung gibt und wir wieder auf die üblichen Frequenzen gehen können. Hierzu findet am 30. Januar das nächste Gespräch beim Eisenbahnbundesamt statt.

Ansonsten ist einer normalen Situation außerhalb dieser Fahrzeugsonderthemen der Fuhrpark der S-Bahn inklusive Reserven angemessen dimensioniert, und hinterlegt ist eine Annahme zur Marktentwicklung. Diese werden wir sehr genau prüfen. Ich habe bereits gesagt, dass wir zurzeit die Verkehrserhebung 2007 auswerten und die Frage stellen: Ist der Fuhrpark an der einen oder anderen Stelle ausreichend dimensioniert? Damit komme ich gleich zu einer Frage, die Herr Ueckert gestellt hat: Ist es ausreichend, den Ring mit einem Sechs-Wagen-Zug zu bedienen? – Meine Antwort ist: Zurzeit ja, weil jeder, der das Produktionskonzept Ringzug kennt, weiß, dass Ring nicht gleich Ring ist. Wir haben insbesondere auf dem südlichen und südöstlichen Ring eine vergleichsweise stärkere Nachfrage in den Zügen als insbesondere auf dem nordwestlichen Ring. Es macht aber keinen Sinn, das Produktionskonzept zu ändern und zu sagen: Wir fahren jetzt nur noch einen Schwerpunkt Halbringzug im Ostteil des Stadtrings. – Deshalb haben wir insbesondere auf dem südöstlichen Ring einen sehr vollen Zug, auf dem nordwestlichen einen sehr leeren. In der Summe ist der Dreiviertelzug, jedenfalls bei der gegenwärtigen Marktentwicklung, ausreichend. Sollte sich das in absehbarer Zeit ändern, z. B. weil die Fahrgastzahlen weiter so stark steigen, dann müssen wir da gegensteuern. Das betrifft aber auch andere Themen. Ich habe gesagt, dass die S-Bahn Fahrzeuge abgestellt hat. Sollten wir den Eindruck haben, dass das nicht mehr ausreichend ist – es gibt ein relevantes Kriterium neben dem objektiven Eindruck, den jeder hat, nämlich die Kundenzufriedenheit –, dann werden wir dort nachsteuern, und dann wird die S-Bahn Fahrzeuge reaktivieren müssen, weil das Thema Kundenzufriedenheit uns viel zu wichtig ist.

Eine weitere Frage war: Kalkuliert die S-Bahn lieber eine Poenale ein? – Das möchte ich nachdrücklich bestreiten. Die S-Bahn hat überhaupt nichts davon, wenn wir eine Poenale einkalkulieren würden, denn sie tut uns ökonomisch weh. Jeder Cent, den wir vom Auftraggeber nicht bekommen, ist ein Cent, der uns wirtschaftlich wehtut. Deswegen kalkuliert die S-Bahn selbstverständlich keine Poenale ein. Wir haben noch nie in unseren Planungen auch nur einen Cent Poenale kalkuliert oder irgendwie bewertet, und selbstverständlich tut uns jeder Cent Poenale weh.

Zur Frage: Herr Heinemann, was ist Ihr Ziel bei der Kundenzufriedenheit? – habe ich gesagt: 95 Prozent Fahrgastzufriedenheit bei drei Minuten. Dies würde, wenn ich den Vertrag zur Anwendung bringe, ungefähr 97 Prozent Pünktlichkeit auf Basis der Vertragsabrechnung entsprechen, und das ist etwas, womit wir poenalefrei sind. Es ist selbstverständlich unser Ziel, hier langfristig poenalefrei zu sein.

Herr Gaebler, Sie hatten die Frage gestellt: Wie geht es generell beim Fuhrpark weiter? – Die Baureihe 485 hatte ich erwähnt, bei der Baureihe 481 sind wir zur Aufarbeitung des Unfalls am Südkreuz immer noch in Diskussion mit dem Eisenbahnbundesamt, was den Einbau der ratsatzselektiven Bremssteuerung angeht. Ich gehe davon aus, dass die entsprechenden Untersuchungen in den kommenden Wochen abgeschlossen sein werden. Dann wird die gesamte Flotte umgerüstet und bekommt eine neue Bremssteuerung. Die Aussage des Eisenbahnbundesamts ist: Sobald die Fahrzeuge sukzessive umgebaut sind, ist auch die Geschwindigkeitsrestriktion von 80 km/h wieder aus der Welt –, sodass wir dann wieder mit 100 km/h fahren können. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h belastet uns im Moment, weil wir insbesondere an den Tagen, wo es irgendwo im System knirscht, nicht in der Lage sind, relativ schnell wieder auf das übliche Niveau zu kommen. Die ökonomischen Aufwendungen, die die S-Bahn dafür wird in die Hand nehmen müssen, werden wir selbstverständlich in die Hand nehmen, um den Umbau zügig abzuschließen. Aber hier warte ich noch auf das Testat des Eisenbahnbundesamts, dass die entsprechenden Untersuchungen und Probefahrten jetzt so weit in Ordnung sind. – Über die Baureihe 485 haben wir geredet. Hier setze ich, was die S2 angeht,

auf eine spürbare Entspannung Ende März und sukzessive in den kommenden Monaten dann auch im restlichen Teil des Netzes.

Frau Hämmerling, Sie hatten gesagt: Das eine ist das Thema Poenale, das andere das Thema Fahrgast. – Ich glaube, Sie haben völlig Recht, dass der Fahrgast, was seine Fahr- oder Mobilitätsentscheidung angeht, gerade in dieser Stadt, wo es ein ausgesprochen gut ausgebautes Straßen- und Fahrradwegenetz gibt, deutlich sensibler auf solche Schwankungen reagiert. Das ist etwas, was ich in Berlin sehr viel stärker wahrnehme als in anderen Städten, wo es aufgrund der allgemeinen Situation eher eine Verpflichtung oder Quasiverpflichtung zur Nutzung des ÖPNV gibt. Das ist in dieser Stadt nicht so. Die Verkehrsträger sind alle sehr gut ausgebaut, und deswegen ist es die absolute Verpflichtung jedes Verkehrsunternehmens und auch der S-Bahn, jeden Tag etwas dafür zu tun, dass sich die Menschen morgens nach dem Frühstück wieder für uns entscheiden. Ich habe erwähnt, dass wir im letzten Jahr einen Fahrgastzuwachs von knapp 5 Prozent hatten. Ich gehe aufgrund der Vertriebszahlen der ersten 25 Tage dieses Jahres davon aus, dass diese Entwicklung weiter anhält, insbesondere beim Produkt Abo. Wir haben im Januar einen Abozuwachs von 11 Prozent gegenüber dem Januar 2008. Das ist eine sehr erfreuliche Entwicklung.

Ich gehe davon aus, dass die Kunden – sollte sich die Qualität nicht verbessern – sehr sensibel reagieren und sagen werden: Es reicht mir jetzt. Das will ich aber nicht. – Ganz im Gegenteil! Wir haben in der Geschäftsführung entschieden: Das wesentlichste Thema bei der S-Bahn in den kommenden 24 Monaten ist nur eines, und das ist das Thema Qualität. Dem wird alles untergeordnet. Qualität misst sich vor allem an der Frage: Was will der Fahrgast konkret an Verbesserungen haben?

Das Thema Reisen und Information ist angesprochen worden. Hier haben wir Nachsteuerungsbedarf. Südkreuz, Herr Gaebler, wird Ende Februar oder Ende März – ich kann es Ihnen noch nicht sagen – erledigt sein. Wir werden es definitiv erledigen und die Ansteuerung Südkreuz (tief) über den Bahnhof Südkreuz (oben) machen. Savignyplatz und Jannowitzbrücke sind bereits erledigt. Generell geht es aber um die Frage, wie wir die Informationen für die Reisenden auch außerhalb des Rings im System weiterentwickeln. Der Ring und auch die Stadtbahn sind vergleichsweise sichergestellt, aber innerhalb des Rings müssen wir auch noch über Nord-Süd reden. Dort hängen noch die alten Fahrplananzeiger. Wir müssen überlegen, ob wir dort eine vergleichbare Qualität des Rings herstellen. Dann werden wir auch über die Frage reden, wie wir außerhalb des Rings die Fahrgastinformation verbessern können, und zwar sowohl, was die Akustik als auch was die Optik angeht. Wir stehen zurzeit mit Station und Service, die dafür erst einmal zuständig sind, in Diskussionen, um ein geschlossenes Informationssystem bereitzuhalten. Ich setze auf den Dialog mit Ihnen und den Fahrgästen, was wir da konkret machen können. Es ist auf jeden Fall ein wichtiges Thema.

Was das Thema Reserve angeht, habe ich zu den 11,4 Prozent, die wir zurzeit haben, gesagt: Sollte – aus welchen Gründen auch immer – erkennbar sein, dass diese Reserve nicht ausreicht, insbesondere, weil wir mehr Fahrgäste haben, dann müssen wir mehr machen, weil wir eine Qualitätsverpflichtung haben, die bei 95 Prozent gegenüber dem Fahrgast und 97 Prozent gegenüber dem Auftraggeber liegt, und die will ich nicht gefährden. Wir haben Sie in den letzten Monaten nicht erfüllt, was für uns heißt: Das Thema Qualität hat bei der Berliner S-Bahn in den kommenden Monaten absolute Priorität.

Sie fragten mich: Herr Heinemann! Was haben Sie denn insbesondere in der Instandhaltung veranlasst, dass es in der Zeit vom 6. bis 9. Januar 2009 zu diesen Problemen gekommen ist? – Wie ich schon erwähnte hatten wir vergleichbare, aber nicht so deutliche Probleme im Herbst 2005/2006. Das unmittelbare Ergebnis dieses Herbstes war, dass wir die Frequenz für die Instandhaltung der Fahrsperrn, des Fahrsperrnhebels und auch der Sensoren auf einen neuen Zweiwochenrhythmus umgestellt haben und wir dieses Ding alle zwei Wochen mit einem besonderen Silikonspray bearbeiten. Das passiert alle zwei Wochen, das ist planmäßige Instandhaltung. Wir sind mit diesem Konzept in den letzten beiden Wintern ausgesprochen gut gefahren. Die Erkenntnis dieses Winters ist, dass das bei Temperaturen unter 20 Grad nicht ausreicht. Das heißt für uns, dass wir für dieses Problem eine neue konstruktive Lösung bereithalten müssen, die gerade erarbeitet wird, weil dieses Spray offensichtlich bei Temperaturen von minus 20 Grad nicht ausreicht.

Zur Krankenstandentwicklung und insbesondere zur Mitarbeiterzufriedenheit: Ich nehme dieses Thema sehr ernst, weil die Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Berliner S-Bahn zum Schluss auch für die Leistung des Systems ein wesentlicher Indikator ist. Der Krankenstand im Unternehmen ist sehr unterschiedlich ausgeprägt, was die einzelnen Berufsgruppen angeht. Die Grundlage für die Disposition ist grundsätzlich ein Krankenstand in einer Größenordnung von rd. 5 Prozent, mit dem gearbeitet wird, um Personal zu bemessen und zu dimensionieren. Dieser Krankenstand ist an einzelnen Tagen deutlich höher als an anderen. Wir hatten um den Jahreswechsel bei den Lokführern einen Krankenstand in der Größenordnung von 5 bis 6 Prozent. Insbesondere in den letzten zwei Wochen hatten wir einen höheren Krankenstand. Ich setze darauf, dass der Krankenstand irgendwann wieder heruntergeht. Er liegt im Werkstattbereich mal höher und mal niedriger, und auch im Verwaltungsbereich ist er mal höher und mal niedriger, aber grundsätzlich arbeitet das Unternehmen mit den üblichen Werten von 5 Prozent, um eine langfristige Personalbemessung vornehmen zu können.

Herr Gaebler stellte die Frage, ob es bei der S-Bahn die Überlegung gebe, die gesamte Fahrzeuginstandhaltung nach Wittenberge zu verlagern. – Nein, es gibt keine Überlegung, die gesamte Instandhaltung nach Wittenberge zu verlegen. – [Daniel Buchholz (SPD): Aber Teile?] – Noch einmal: Die gesamte Instandhaltung geht nicht nach Wittenberge, weil sie letztlich die Grundlage oder das Kerngeschäft eines jeden Eisenbahnverkehrsunternehmens ist. Die S-Bahn erarbeitet zurzeit ein Werkstattkonzept für die kommenden

Jahre. Sie wissen, dass wir zurzeit noch vier eigene Standorte haben. Wir diskutieren gerade über die Frage, welche Arbeiten bei der S-Bahn verbleiben und ob es vor allem Sinn macht – das ist die viel entscheidendere Frage –, den sehr stark geographischen Schwerpunkt in Berlin, den wir im Süd-Osten der Stadt zum Thema Werkstattinstandhaltung haben, stärker auf Oranienburg und Wannsee zu verlagern, und zwar schlicht und einfach deshalb, weil an kritischen Tagen es wahrscheinlich mehr Sinn macht, dass die betriebsnahe Instandhaltung und auch die sonstigen Instandhaltungsarbeiten stärker auf alle Standorte verteilt werden, um nicht mehr den Schwerpunkt im Süd-Osten haben. Das gilt insbesondere auch deshalb, weil gerade der Grünauer Ast in den letzten 12, 16 Monaten infrastrukturell vollständig neu ertüchtigt wurde und deshalb die Werkstattzuführung an den Tagen, an denen dort Infrastrukturarbeiten erfolgen, schwieriger ist. Deswegen macht es Sinn, die Arbeiten stärker auf alle Standorte zu verteilen, als sie im Süd-Osten einer Stadt zu konzentrieren. Derzeit wird dazu ein Konzept erarbeitet. Sobald dieses Konzept fertig ist, wird sicherlich auch die Frage gestellt werden, welche Werkstattleistung die S-Bahn in den kommenden Jahren für das eigene System komplett übernehmen wird. Gibt es andere Funktionen – gegebenenfalls als Komponentenaufarbeitung oder nicht –, die von der S-Bahn im DB-Konzern übernommen werden können? Dieses Konzept wird zurzeit erarbeitet, aber es ist noch nicht fertig, weil das insbesondere mit der Frage einhergeht, wie bei der S-Bahn das Sonderprogramm zum Thema Fahrzeug abgearbeitet wird.

Frau Matuschek! Sie hatten nach dem Fahrzeugmanagementsystem am 6. Januar gefragt. – Ja, nicht nur die Stromversorgung der Bahn war am 6. Januar 2009 zwischen 3.30 Uhr und 7.30 Uhr gestört, sondern auch das gesamte Fahrzeugmanagementsystem für den Bereich Fahrzeugdisposition. Dort hatten wir eine dreistündige Serverstörung. In dieser Zeit ist es den Fahrzeugdisponenten nicht möglich gewesen eine Fahrzeugdisposition vorzunehmen, weil in diesem System letztlich die gesamten Fahrzeuge geortet sind. Das war leider an diesem Tag nicht möglich. Dieses Serverproblem war grausam, aber es war da, und darüber müssen wir reden. Lassen Sie uns ganz klar über die Ursachen dieses Serverproblems zu sprechen. Ich habe versucht, alle Ursachen so zu beschreiben, wie sie tatsächlich gewesen sind.

Frau Hämmerling fragte nach der Gewinnabfuhr. – Die S-Bahn hat, weil es ein Unternehmen ist, selbstverständlich einen Gewinnerzielungsanspruch, und diesen müssen und wollen wir erfüllen. Dieser Gewinnerzielungsanspruch ist nicht höher als der, den andere Eisenbahnverkehrsunternehmen auf unserem Markt haben, und daran wird er dimensioniert – nicht mehr und nicht weniger. Die S-Bahn hat im Jahr 2003 in einer Größenordnung von gut einer Milliarde Euro Fahrzeuginvestitionen getätigt, weshalb wir jetzt verpflichtet sind, diese Fahrzeuginvestitionen wirtschaftlich zu gestalten. Das betrifft insbesondere auch, dass wir unsere Verschuldung im Unternehmen abbauen müssen, weshalb wir Gewinn machen müssen. Dieser Gewinn ist aber nicht übermäßig hoch und orientiert sich an dem Gewinn, den vergleichbare Verkehrsunternehmen innerhalb und außerhalb des DB-Konzerns für entsprechende Leistungen machen. Da orientieren wir uns zum Beispiel an den Firmen Veolia oder Ariwa, die auch einen Börsenanspruch und eine Börsenperspektive haben – an nicht mehr und nicht weniger.

Dem Eindruck, bei der S-Bahn werde zu Lasten der Qualität Gewinn gemacht, möchte ich ausdrücklich widersprechen. Das ist weder die Unternehmensstrategie noch ist es beabsichtigt, an der Qualität der S-Bahn zu sparen. Dass die S-Bahn im Moment Qualitätsprobleme hat, möchte ich überhaupt nicht in Abrede stellen. Dafür habe ich mich – erstens – entschuldigt und – zweitens – gesagt, was wir alles tun wollen, aber das stellt die Gewinnerzielungsabsicht eines Unternehmens nicht in Frage. Ich möchte mich vor allem daran messen lassen, dass die Qualität in diesem System nachhaltig den Anspruch aller Beteiligten erfüllt – nicht mehr und nicht weniger.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Heinemann! – Herr Kämmerer! Möchten Sie zunächst zu den Fragen Stellung nehmen? – Bitte sehr!

Arvid Kämmerer (DB Netz AG, Regionallbereich Ost): Ich mache es kurz, denn einiges ist bereits in der Diskussion gesagt worden. – Ich beginne mit der Frage von Frau Hämmerling zum Börsengang: Ihre Intention, es könne mit dem Börsengang dazu kommen, dass wir einige Dinge vernachlässigen, kann ich für das Netz überhaupt nicht nachvollziehen. Ich denke auch, dass wir bei der gesamten Frage der Information bei Bauarbeiten, der Einflussnahme auch auf die Kunden, ihren Weg auszuwählen, seit 2006 doch sehr große Fortschritte gemacht haben. Schauen Sie ins Internet – Herr Ahlert ist auch hier –, wir haben bestimmt drei-

mal am Tag Informationen, die die Bauarbeiten betreffen, wo sich auch die Kunden entsprechend darauf einstellen können. Da denke ich, dass wir doch einen recht entscheidenden Fortschritt gemacht haben.

Schwierig ist auf alle Fälle – das ist bereits zum Ausdruck gekommen – die Situation der Infrastruktur im Süden unserer Stadt, zum Beispiel am Grünauer Kreuz, an der Teltowkanalbrücke, in Adlershof, Schöneweide und Baumschulenweg. Jeder weiß, was sich dort im Moment abspielt und wie unterschiedlich die Infrastrukturzustände sind, mit denen wir fertig werden müssen. Das ist eine sehr komplexe Geschichte. Wir alle wissen: Wenn Adlershof und Baumschulenweg fertig sind, dann nehmen wir Schöneweide und die Sterndammbrücken in Angriff. Der Infrastrukturzustand, den wir hier beherrschen müssen, ist sehr schwierig.

Ich möchte jetzt nicht weiter auf das Thema Temperaturen eingehen, sage aber noch einmal: Wir hatten bisher keine vergleichbaren Probleme. Ich gebe Ihnen heute auch keine Zusage, dass wir, wenn wir wieder unter 20 Grad minus haben, störungsfrei fahren werden, aber wir müssen die Schlussfolgerung ziehen, zum Beispiel, dass wir nicht mit irgendwelchen anderen Fetten arbeiten. Die Streckenanschlüsse können wir nicht einhausen und beheizen, denn dann funktionieren sie nicht mehr. Da müssen wir sehr genau hinsehen.

Unser Krankenstand bei der DB Netz AG Ost umfasst Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern und ist der niedrigste im Netz überhaupt. Er liegt bei rund 3 Prozent, und das Betriebsklima ist auch sehr gut.

Was die Verrechnung von Verspätungen – Poenale – zwischen S-Bahn und Netz betrifft, so denke ich, Herr Dr. Heinemann, dass das qualify project, das wir zur Qualitätsüberprüfung haben, ein sehr guter Ansatz ist, um zu sagen: Das Fahren der Züge auf unserem Netz muss noch besser werden. Über dieses Projekt werden wir die Zusammenhänge zwischen Infrastruktur und S-Bahn weiter intensivieren.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Kämmerer! – Herr Franz, bitte!

Hans-Werner Franz (Verkehrsverband Berlin-Brandenburg): Die erste Frage von Herrn Ueckert, die darauf hinauslief, dass durch die Ausschreibung der Regionalbahn Arbeitsplätze vernichtet würden, betraf nicht die S-Bahn. Dem ist nicht so! Es ist richtig, dass bei der Ausschreibung der Regionalbahn im Auftrag der vier Bundesländer zusätzliche Serviceleistungen vorgesehen werden, die im Ergebnis rund 120 Arbeitsplätze zusätzlich in der Region schaffen, allerdings nicht unbedingt bei DB-Regio. Die Frage ist, wer nachher die Verträge gewinnt, aber es ist nicht so, dass durch die Ausschreibung Arbeitsplätze abgebaut werden.

Der nächste wichtige Punkt, der diskutiert wurde und nach dem ich gefragt worden bin, betrifft die Kundenzufriedenheitsstudie. – In der Tat sollte die Kundenzufriedenheitsstudie – so war es in den Gesprächen zum Verkehrsvertrag nach dem Abschluss 2003 vereinbart worden – von der S-Bahn auf den VBB als neutrale Institution übergehen. Das hat die S-Bahn erfolgreich verhindert. Die Studie wird nach wie vor allein von der S-Bahn gestaltet. Selbstverständlich wird auch die Auswahl der Befragungszeit, wen ich wann und zu welcher Tageszeit befrage, von der S-Bahn bestimmt. Wir und der Senat sind seit geraumer Zeit der Meinung, dass das nicht geht, weil das kein zutreffendes Bild bietet. Wir waren insbesondere völlig von den Socken, als letztes Jahr die Pünktlichkeit in den Keller ging, jedoch die Kundenzufriedenheit nach dieser Studie anstieg. Ich selbst habe viele solcher Studien durchgeführt, aber das ist unlogisch. Das muss von einer neutralen Stelle gestaltet werden, das kann nicht vom Unternehmen selbst gemacht werden. Das ist auch so, wenn man für die Durchführung einer solchen Studie ein fremdes Unternehmen beauftragte, denn derjenige, der bezahlt, sagt letztlich auch, wie diese Studie gestaltet wird. Das ist im Geschäftsleben völlig normal. Da besteht eine große Lücke.

Das Schlimme an dieser Diskussion war für mich bisher, dass immer noch der Eindruck besteht, dass das Bewusstsein, dass wir hier über erhebliche Qualitätsmängel reden, weder bei der DB AG, bei der DB Stadtverkehr noch bei der Geschäftsführung der S-Bahn vorhanden ist. Das wird deutlich, wenn Dr. Heinemann sagt: „Sollte erkennbar sein, dass die Fahrzeugreserve nicht ausreicht, dann werden wir etwas tun.“ Seit März letzten Jahres ist völlig klar, dass die Fahrzeugreserve nicht ausreicht. Das sehen wir jeden Monat. Also, welchen Beweis brauchen wir denn noch, dass etwas getan werden muss, um das zu ändern?

Seit Frühjahr 2005 streiten wir mit der S-Bahn über die Frage, was höhere Gewalt ist und was im normalen Geschäftsleben üblicherweise mit dem Vertrag abgegolten wird. Seit einigen Jahren – das jährt sich jetzt zum vierten Mal – wird von der S-Bahn eine Vereinbarung verhindert, mit der wir definieren: Was ist höhere Gewalt? Was wird nicht mit Poenale belegt? Was gehört zur normalen Vorsorge?

Zum Thema Januar gibt es bisher noch keine Aussage von der S-Bahn, und auch die Vereinbarung bezüglich der höheren Gewalt ist noch immer nicht abgeschlossen worden. Das wabert seit vielen Jahren dahin. Es muss eine Bewusstseinsänderung her, damit wir – das ist unser Ziel für die Fahrgäste – eine hohe Qualität erzielen. – Ich könnte aus den entsprechenden Passagen des Verkehrsvertrags zitieren. – Dieses Bewusstsein muss geschaffen werden, und dann muss das Ganze Punkt für Punkt verändert werden.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Franz! Vielen Dank, meine Herren Anzuhörenden! – Für unseren weiteren Fortgang schlage ich vor, dass wir auf eine zweite Fragerunde verzichten. Ich verstehe zwar, dass viel Stoff für Rückfragen und Diskussionen vorhanden ist, aber ich möchte auch der Senatorin die Gelegenheit geben, aus Sicht des Senats eine Beurteilung des heute zu erörternden Sachverhalts abzugeben. Wir sind in unserer Bestimmung frei, diesen Tagesordnungspunkt entweder zu vertagen oder durch Anträge vonseiten der Fraktionen zu beantworten. Dieser Tagesordnungspunkt diene heute zunächst dazu – dankenswerterweise mit einer großen öffentlichen Beteiligung –, eine Situationsaufnahme zu ermöglichen und die Perspektiven der verschiedenen Akteure kennen zu lernen. Mein Vorschlag ist, jetzt nicht in eine zweite Fragerunde einzutreten, weil wir das nur unter Sprengung unseres Zeitrahmens möglich wäre. Stattdessen sollten wir zunächst die Senatorin anhören und dann den sicherlich aussichtslosen Versuch starten, mit unserer Tagesordnung ein Stück voranzukommen. – Es sei denn, der Ausschuss beschließt, dass wir an diesem Thema dranbleiben und die Diskussion fortsetzen wollen, aber dann müsste ein entsprechender Antrag gestellt werden. – Herr von Lüdeke, bitte!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP): Herr Vorsitzender! Vielleicht gibt es nur kleinere Nachfragen. Wir brauchen nicht unbedingt eine weitere Fragerunde. Es stehen aber noch Fragen im Raum, wie zum Beispiel bei mir. Herr Wegener hatte angeboten, Zahlen über den Krankenstand zu nennen. Herr Dr. Heinemann nannte Zahlen, die aber mehr oder weniger schwammig waren. Da stellt sich mir die Frage, ob man das Angebot, Zahlen zu nennen, doch noch annehmen sollte. – Das war schon alles.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich schlage vor, dass wir eine Art schriftlichen Rückkopplungsmechanismus verabreden. Sie können über das Ausschussbüro gern Fragen an die Anzuhörenden einreichen, aber nach meiner Auffassung macht es jetzt keinen Sinn, eine zweite Fragerunde anzuschließen. – Herr Gaebler, bitte!

Christian Gaebler (SPD): Es wird ein Wortprotokoll geben. Vielleicht sollten wir an dieser Stelle einen Strich ziehen – keinen Schlusstrich –, das Ganze unterbrechen und sagen, dass das für heute genug ist und wir uns erst einmal das Wortprotokoll durchlesen. Nachfragen dazu – wenn zum Beispiel Zahlen fehlen – können in einem vereinfachten Verfahren über das Ausschussbüro an die S-Bahn oder den Verkehrsverbund weitergeleitet werden. Wir sollten uns noch einmal gemeinsam darüber verständigen, wie wir damit umgehen wollen. Auf jeden Fall ist klar, dass dieses Thema heute nicht abgeschlossen werden kann. Die S-Bahn steht unter starker Beobachtung. Die Erwartungen, die heute geweckt und von uns formuliert worden sind, müssen in irgendeiner Form umgesetzt werden. – Wir könnten jetzt zwar noch viele Fragen zu einzelnen Details stellen, aber ich glaube, dass uns das nicht so viel bringt.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich werte das als Vertagungsvorschlag. – Ich bitte nun die Senatorin um ihre Stellungnahme. – Bitte, Sie haben das Wort!

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer (SenStadt): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Für die Berlinerinnen und Berliner ist die S-Bahn so etwas wie das Herzstück des Verkehrs in der Stadt, ein wesentliches Rückgrat für die Gestaltung schneller Verkehre. Manchmal habe ich den Eindruck, dass viele immer noch glauben, dass die S-Bahn ein Berliner Unternehmen ist. Es hat eine dezidierte Anhängerschaft für die S-Bahn gegeben, allerdings habe ich den Eindruck, dass die S-Bahn inzwischen dazu neigt zu glauben, das müsse ewig so bleiben. Deshalb warne ich Neugierige, die Frage, ob es auch in Zukunft – über das Jahr 2017

hinaus – die S-Bahn als Anbieter des wesentlichen Kernstücks des öffentlichen Personennahverkehrs, eine Tochter der Deutschen Bahn, noch geben wird, für selbstverständlich zu halten. Das wird sich anhand der Qualität entscheiden, da ist nichts automatisch. Da gibt es keine – wie auch immer geartete – Fortsetzung von Verträgen, und es gibt auch keine Garantie dafür, dass die S-Bahn und damit die Deutsche Bahn Träger einer so wesentlichen Verkehrsleistung in der Hauptstadt bleibt.

Wir befinden uns seit Monaten in Gesprächen mit der Geschäftsführung der S-Bahn, die ich durchaus als konstruktiv bezeichnen kann, weil wir wesentliche Verabredungen miteinander getroffen haben, die die Qualität betreffen, und zwar unter Beobachtung der Schlechtleistungen, insbesondere im Jahr 2008. Ich habe bereits geschildert, was wir miteinander verabredet haben: Das reicht von der Anschlusssicherheit bis hin zum Störfallmanagement, aber das betrifft auch Bereiche der DB-Netz. Mir ist unbegreiflich, warum sich die beiden Organisationsformen innerhalb dieses Konzerns noch darüber unterhalten müssen, wie sie sich denn gegebenenfalls untereinander austauschen und dass dieser Punkt noch einer begleitenden Erörterung und möglicherweise auch einer Moderation bedarf. Meiner Ansicht nach sind solche Angelegenheiten auch bilateral zu klären. Ich erwarte vor allen Dingen von der Konzernführung der Deutschen Bahn, dass sie sich der Frage widmet, wie sich ihre Unternehmen gegenseitig in die Lage versetzen, eine anständige Qualität zu erbringen.

Ich sage ausdrücklich: Ich halte die Fragen, ob die Züge zu kurz sind, die Signale nicht funktionieren, die Reserve nicht ausreicht und das Personal nicht motiviert ist, für wesentlich, aber dass sie hier überhaupt erörtert werden müssen, ist ein Zeichen dafür, dass bei der S-Bahn etwas nicht stimmt. Wenn man sich unter Beobachtung der Nachfragesituation in Berlin, und zwar bezogen auf einzelne Regionen unserer Stadt, nunmehr auch noch beobachtend mit der Frage auseinandersetzen möchte, ob die Kundinnen und Kunden vielleicht ihr Verhalten ändern und nicht mehr vorrangig im Süd-Osten oder Süd-Westen die S-Bahn benutzen, sondern sich das vielleicht anders überlegen, dann finde ich die Fragestellung, die hier aufgeschrieben ist, schon ein bisschen merkwürdig. Wir müssen einmal zur Kenntnis nehmen, dass es – bezogen auf den Ring und alle Systeme der S-Bahn – auch hinsichtlich der Quantität Nachfrageunterschiede gibt. Da muss ich aber nicht mehr Wochen und Monate hinschauen, denn das muss man schon im Jahr 2008 gesehen haben. Jetzt muss ich wissen, wo ein Zug zu kurz ist, und dann muss sofort Abhilfe geschaffen werden, denn sonst verlieren wir Kundinnen und Kunden. Das ist das, was wir verabredet haben und was wir miteinander vermeiden wollen.

Wir werden, wenn die S-Bahn sich nicht bereiterklärt, in absehbarer Zeit einem System zuzustimmen, bei dem betriebs- und verkehrsträgerübergreifend die Qualität gemessen wird, das nicht widerspruchslos hinnehmen. Es gibt erste Signale bei der S-Bahn, dass man sich einem solchen System der betriebs- und verkehrsträgerübergreifenden Messung von Qualität nähern könnte. Das ist auch eine Frage der Glaubwürdigkeit – Herr Dr. Heinemann, das haben wir miteinander besprochen –, an der sich die S-Bahn messen lassen muss, wenn es darum geht, sich einem solchen Qualitätsurteil der Kundinnen und Kunden zu stellen.

Wir werden für das Jahr 2008 – ohne die sogenannten Kälteausfälle – voraussichtlich eine Minderleistung im Wert von ca. 5 Millionen Euro zu verzeichnen haben. Wir erwarten nunmehr – das ist im Verkehrsvertrag geregelt – in den ersten drei Monaten dieses Jahres die Abrechnungen für das Vorjahr, und dann werden die Abzüge vorgenommen. Ich sage ausdrücklich: Die Kundinnen und Kunden haben einen Anspruch darauf – das ist auch mein Ziel –, 100 Prozent der Leistung zu erhalten, und dafür würde ich gern 100 Prozent bezahlen. Wir könnten diese 5 Millionen Euro wiederum in den öffentlichen Personennahverkehr stecken, aber das muss nicht die S-Bahn sein. Ich lasse im Augenblick prüfen, ob wir mit den 5 Millionen Euro, die wir hier sparen, auch die behindertengerechte Ausstattung des öffentlichen Personennahverkehrs der U-Bahn finanzieren können. Danach werden wir sehen, ob es möglich ist, auch unter dem Eindruck von Zahlungen, die nicht beim Konzern der Deutschen Bahn landen, die Qualität zu verbessern. – Ich bin gespannt.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Beifallsbekundungen der Abgeordneten sind in diesem Ausschuss ungewöhnlich. – Wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann vertagen wir diesen Tagesordnungspunkt. – Ich höre Zustimmung, sodass sich die Sprecher bitte überlegen, in welcher Form wir diesen Tagesordnungspunkt wieder aufgreifen wollen. – Ich danke Ihnen und Herrn Wegener, der noch hinzugestoßen ist, sehr herzlich für Ihr Erscheinen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der Grünen

[0243](#)

Rechte der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr stärken

Drs 16/1881

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der Grünen

[0037](#)

**(R)Ostkreuz ohne weitere Verzögerung
und mit Bahnsteig für die Ostbahn einrichten**

Drs 16/0329

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU

[0056](#)

Stärkung der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr

Drs 16/0329

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der Grünen

[0107](#)

**Turmbahnhof Karower Kreuz und Ausbau
der Stettiner Bahn zügig planfeststellen**

Drs 16/0834

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der Grünen

[0108](#)

**Regionalbahnhalt Buckower Chaussee im Planfeststellungsverfahren
Dresdner Bahn berücksichtigen**

Drs 16/0835

Vertagt.

Punkt 8 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der Grünen

[0137](#)

**Schienerverbindung zur tangentialen Verbindung Ost statt
Tangentialverbindung Ost (TVO)**

Drs 16/1042

Vertagt.

Punkt 9 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Die Linke
Busspuren für den Nahverkehr sichern
Drs 16/1362

[0184](#)

Vertagt.

Punkt 10 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.