

## 16. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

## Wortprotokoll

### Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

76. Sitzung  
10. Januar 2011

Beginn: 10.06 Uhr  
Ende: 12.50 Uhr  
Vorsitz: Dr. Thomas Flierl (Linksfraktion)

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### Aktuelle Viertelstunde

Die eingereichten Fragen werden schriftlich beantwortet.

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Wir kommen zu

#### Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Sicherstellung des S-Bahn-Betriebs und Verantwortung der Deutsche Bahn AG** (auf Antrag aller Fraktionen) [0466](#)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs **Qualität des Eisenbahnnetzes in Berlin und Brandenburg – Qualitätsanalyse Netzzustand 2008** (auf Antrag der Fraktion der CDU) [0247](#)
- c) Antrag der Fraktion der FDP **Konsequenzen aus dem S-Bahn-Chaos (II): Fristlose Kündigung des S-Bahn-Verkehrsvertrages** Drs 16/2837 [0362](#)

Ich begrüße unsere Gäste sehr herzlich! Herr Dr. Grube! Vielen Dank, dass es Ihnen möglich war zu kommen. Wir hatten uns auf den heutigen Tag verständigt. Sie haben sich Unterstützung mitgebracht: Herrn Homburg, Herr Buchner, den Chef der S-Bahn, und Herrn Leuschel. Herzlich willkommen, meine Herren!

Ich möchte nun Ihr Einverständnis einholen, dass wir unseren fraktionslosen Kollegen, Herrn Ueckert, heute als Gast zulassen und herzlich begrüßen. Er hat lange in diesem Ausschuss gearbeitet und den Wunsch, heute hier anwesend zu sein.

Ich schlage Ihnen vor, auf die Begründung durch die Fraktionen zu verzichten, denn diese Anhörung ist von allen Fraktionen beantragt worden. Wir sollten zunächst Herrn Dr. Grube anhören, der möglicherweise durch seine ihn begleitenden Personen ergänzt wird, dann sollte die Senatorin aus der Sicht des Senats über ihre Einschätzung der Situation informieren und dann sollten wir zur Aussprache und zu Fragen an die Anzuhörenden kommen. – Wenn Sie damit einverstanden sind, können wir so verfahren.

Als Ausschussvorsitzender darf ich sagen, dass es historisch einzigartig ist, dass wir in dieser Situation zusammenentreten müssen. Wir befinden uns in einer Situation, die die Stadt so, bis auf die Kriegsereignisse, wohl nicht wieder erlebt hat, nämlich dass das S-Bahnnetz auf ein Drittel seiner Kapazität zusammengefahren ist. Gleichzeitig befinden wir uns in einem politischen Umfeld: Sie wissen, dass es heute auch die außerplanmäßige Verkehrsministerkonferenz des Bundes zur Situation der Bahn und der S-Bahn gibt, und wir meinen, dass die Bahn in der Hauptstadt in besonderer Weise herausgefordert ist und in der Verantwortung steht. Wir werden heute hören, wie die Einschätzung und Wege zur Lösung aus der Krise heraus gesehen werden. – Herr Dr. Grube! Herzlich willkommen! Sie haben das Wort.

**Dr. Rüdiger Grube** (Deutsche Bahn AG): Sehr geehrter Herr Vorsitzender Dr. Flierl! Sehr geehrte Frau Senatorin Junge-Reyer! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete! Meine Damen und Herren von der Presse! Zunächst möchten wir – Herr Leuschel als Konzernbevollmächtigter des Landes Berlin, Herr Homburg, mein Vorstandskollege für den Personenverkehr, und Herr Buchner, zuständig für die S-Bahn – uns ganz herzlich für die Möglichkeit bedanken, uns heute Morgen über die Lage und die Zukunft der S-Bahn Berlin auszutauschen. Wenn Sie damit einverstanden sind, würde ich aber gern fünf zentrale Botschaften vorwegschicken.

Erstens: Bei der Frage der Produktqualität im S-Bahnverkehr gibt und gab es bisher nichts zu beschönigen und auch nichts zu entschuldigen. Das möchte ich ganz klar vorwegsagen. Entschuldigen möchte ich mich aber bei unseren Kunden und auch bei Ihnen für den Ärger, denn auch Sie als politische Vertreter haben einiges an Auseinandersetzungen persönlich miterlebt.

Zweitens: Wir – sowohl die S-Bahn als auch die Deutsche Bahn – tun alles Erdenkliche, um die Probleme hinter uns zu bringen. Deshalb bedanke ich mich auch ganz besonders bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren enormen Einsatz, denn sie haben wirklich ihr Bestes gegeben und geben es auch weiterhin. Bedanken möchte ich mich auch einmal bei den vielen Freiwilligen, die uns in den vergangenen Wochen während des Schnee- und Frostchaos tatkräftig unterstützt haben.

Drittens: Die Frage des Geldes bei der Lösung der Probleme steht für uns jetzt nicht im Vordergrund, sondern es geht uns ausschließlich um die Entwicklung einer dauerhaften und stabilen Lösung.

Viertes: Zur Lösung der vielfältigen Herausforderungen sind zusätzlich zu den bereits umgesetzten bzw. eingeleiteten Maßnahmen sofortige, kurzfristige – damit meine ich im Jahre 2011 – sowie mittelfristige Maßnahmen zu ergreifen.

Fünftes: Die Deutsche Bahn AG ist bereit, die Kosten für eine tragfähige Lösung zu übernehmen, die jedoch durch das Eisenbahn-Bundesamt – EBA – zulassungsfähig sein muss.

Mich stört allerdings – das möchte ich hier auch ganz offen sagen – in der öffentlichen Diskussion, dass so gut wie gar nicht mehr erwähnt wird, dass der eigentliche Auslöser für die S-Bahnkrise die mangelhaften und falsch konstruierten Komponenten an unserer Fahrzeugflotte 481 sind, nämlich die eines bekannten Herstellers, die uns all diese Schwierigkeiten bereitet haben.

Ich habe einmal zusammengestellt, was die Krise bisher gekostet hat und was sie uns noch kosten wird. Die bisherigen Kosten aus den Jahren 2009 und 2010 betragen kumuliert bereits 370 Millionen Euro. Bis einschließlich 2014 werden sich diese Kosten und die Effekte, die damit verbunden sind, auf insgesamt 700 Millionen Euro auftürmen. Ich glaube, diese Zahlen machen deutlich – und Sie können sich das gut vorstellen –, dass keiner mehr an einer Lösung interessiert ist als wir selbst, um von diesen hohen Belastungen wegzukommen und um uns letztendlich auch aus der öffentlichen Kritik herauszubewegen.

Wir haben bisher in das Berliner S-Bahnssystem rund 1 Milliarde Euro investiert, aber bis einschließlich 2010 – das muss man auch sagen – keinen Euro verdient. Von einer Rendite kann wirklich nicht gesprochen werden, oder anders formuliert: Wir werden auch bis zum Auslauf des Verkehrsvertrages 2017 mit der S-Bahn keinen einzigen Euro verdienen.

Aber wir stellen uns unserer Verantwortung, und weil kein anderer dafür verantwortlich als wir, werden wir unser Leistungsversprechen, das wir unseren Kunden und den Bestellern gegenüber abgegeben haben, einlösen. Um dieses Leistungsversprechen geht es, und wir werden mit aller Kraft daran arbeiten, dass wir hier besser werden als das in dieser Wintersaison.

Bevor ich auf mein Aktionsprogramm mit den sofortigen, kurz- und mittelfristigen Maßnahmen eingehe, liegt mir noch eines sehr am Herzen: Ich habe Anfang 2010 gemeinsam mit meinem Kollegen Homburg zugesagt, dass wir zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2010 den Betrieb wieder mit mindestens 501 Zügen sicherstellen wollen. Wir haben aber unsere damalige Aussage deutlich mit dem Zusatz gemacht – sehen Sie ruhig noch mal in die Unterlagen und Aufzeichnungen hinein –, dass dies nur unter der Voraussetzung erfüllt werden kann, dass uns das Eisenbahn-Bundesamt – die Zulassungsbehörde – keine weiteren Auflagen erteilt. Leider ist das aber so nicht geschehen, sondern wir haben weitere Auflagen bekommen. Wir haben zusammen mit dem EBA zwei weitere Themen identifiziert, die zu erheblichen Einschränkungen geführt haben.

Dazu gehören die Sandstreu anlagen, bei denen wir insbesondere über die Füllstands- und Funktionskontrollen an den Fahrzeugen der Baureihe 480 und 481 reden, die eine nochmalige Einschränkung der Fahrzeugverfügbarkeit nach sich zogen. Hier muss ich auch sagen, dass das EBA das bisherige Prüfverfahren immer toleriert hat. Erst im März 2010 sind wir mit diesem neuen Thema konfrontiert worden. Dann haben wir gemeinsam mit dem EBA eine Selbstverpflichtung abgestimmt, die besagt, dass wir neuerdings täglich durch den entsprechenden Triebfahrzeugführer Funktionsprüfungen und Füllstandskontrollen der Sandstreu anlagen durchführen müssen. Da die S-Bahn Berlin aber nur über neun Abstellanlagen im S-Bahnnetz verfügt, die geeignet sind, diese Überprüfung durchzuführen, gab es erhebliche Einschränkungen nicht nur bei der Umlaufplanung, sondern in der gesamten Flexibilität, aber auch die Komplexität hat erheblich zugenommen und damit den Fahrgastbetrieb erheblich reduziert und behindert. Seit dem Wintereinbruch Anfang Dezember 2010 kommt es zusätzlich zu erheblichen Vereisungen an den Sandstreu anlagen, und die Folge war, dass wir mit niedrigerer Geschwindigkeit, nämlich mit 60 km/h statt mit 80 km/h fahren. Sie wissen, dass unsere Fahrzeuge eigentlich so bestellt sind – und das ist in der Spezifikation festgeschrieben –, dass sie 100 km/h fahren sollen. Mein Kollege Homburg und ich haben uns in den letzten Tagen nochmals genau die damals festgelegten Spezifikationen angeschaut, wie das Fahrzeug bestellt worden ist, und zwar genauso, wie Sie es richtigerweise erfahren, nämlich mit 100 km/h, und die Sandstreu anlagen müssen auch bei diesen Temperaturen arbeiten und dürfen nicht einfrieren. Das ist leider heute nicht der Fall.

Das zweite große Thema, das uns überrascht hat, sind Erkenntnisse, die im März 2010 bei der Baureihe 485 aufgetreten sind und wiederum zu erheblichen Beeinträchtigungen der Verfügbarkeit unserer S-Bahnflotte gesorgt haben. Und zwar haben wir festgestellt, dass die frühere S-Bahn-Geschäftsleitung – das muss man sich einfach noch mal auf der Zunge zergehen lassen – eine bereits im Jahr 2000 zugesagte Selbstverpflichtung bezüglich durchzuführender Wirbelstromanlagen von Beginn an ignoriert hat. Das heißt, diese Arbeiten wurden einfach nicht durchgeführt. Das hat im Jahr 2010 zu einer völligen Stilllegung der Baureihe 485 geführt.

Hinzu kam noch, dass wir im Rahmen der Aufarbeitung der nicht durchgeföhrten Selbstverpflichtung festgestellt haben, dass im Jahr 2004 – das muss man sich auch auf der Zunge zergehen lassen – geschmiedete

Radkörper anstelle der zugelassenen Radkörper aus Gussmetall zum Einsatz kamen, hierüber dem Eisenbahn-Bundesamt aber nie eine Änderungsanzeige gegeben worden ist. Auch das haben wir im Jahr 2010 festgestellt. Jetzt haben wir in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt beschlossen, die ganze Baureihe auf die geschmiedeten Räder umzurüsten, weil diese unzweifelhaft eine höhere Festigkeit und Sicherheit haben. Dafür haben wir im Eiltempo das Zulassungsverfahren eingeleitet, um jetzt den Radumbau und - wechsel sicherzustellen.

Als weiteres Problem sind in der Folge auch alte, und zwar früher nicht weiter verfolgte Achsriss aus den Jahren ab 2006 aufgetaucht. Das heißt, diese Achsrisse aus dem Jahr 2006 sind dem Eisenbahn-Bundesamt nie gemeldet worden.

All diese neuen Erkenntnisse im Jahr 2010 haben dazu geführt, dass wir unser Ziel, bis zum 13. Dezember wieder im vollen Betrieb zu sein, nicht realisieren konnten. Das tut mir sehr leid, aber sich darüber hinwegzusetzen, wäre grob fahrlässig gewesen.

Zusätzlich zu der Vielzahl dieser technischen und konstruktiven Mängel kam dann noch der kälteste und schneereichste Dezember seit 41 Jahren. Sie wissen alle: Das ist die schlimmste Schneekatastrophe seit dem Jahr 1978. Übrigens nur mal am Rande – ich weiß nicht, wer sich noch daran erinnert. Ich kann mich sehr gut daran erinnern, ich war damals Student in Hamburg –: In Hamburg ist damals aufgrund der Schneeverhältnisse die S-Bahn für eine Woche stillgelegt worden.

Das Zusammentreffen dieses hohen Schadensaufkommens mit den parallel abzuarbeitenden technischen Problemen und dem gleichzeitig härtesten Winter hat zu den Schwierigkeiten bei der S-Bahn geführt. Viel wichtiger ist es jetzt, sich nicht zu rechtfertigen, warum es nicht so gelaufen ist, wie wir uns das gewünscht hätten, sondern aufzuzeigen, wie wir die Probleme angehen wollen.

Bei den Fahrzeugen der S-Bahn führen drei technische Themen zu dieser extremen Anspannung aufgrund technischer und konstruktiver Mängel. Das sind einmal die Radscheiben und Achswellen mit nicht ausreichender Festigkeit der Radschreiben und eines falschen Achswellenwerkstoffes. Ich sage Ihnen ganz offen – Sie wissen, ich bin noch nicht so lange dabei, aber schon ein paar Jahre in der Industrie. Ich habe viele Jahre in der Automobil- und in der Luftfahrtindustrie gearbeitet –: Dass an einer Achse ein falscher Werkstoff eingesetzt wird, habe ich meiner ganzen beruflichen Karriere noch nicht erlebt.

Ein weiteres Thema sind Bremsanlagen mit einer entsprechend notwendigen Leistungsanpassung und zusätzlich der richtigen Gestaltung der Sandstreuanlagen, denn wir müssen nicht nur den Füllstand und die Funktionskontrolle sichern, sondern auch das Einfrieren verhindern. Sie müssen sich bewusst machen, dass dieses Rohr nicht aus Metall, sondern aus Gummi besteht. Sie können sich vorstellen: Eine Heizung an einem Gummi zu installieren, ist technisch kein Thema, das man mal eben mit einem Fingerschnipsen löst.

Insbesondere an den kalten Tagen hat uns die hohe Störanfälligkeit der Antriebe und der Elektronik beschäftigt, insbesondere durch Flugschnee und im Sommer durch die Hitze, die ebenfalls konstruktiv bedingt ist. Wir hatten in diesem Winter – das muss man sich auch bewusst machen – viermal höhere witterungsbedingte Antriebsstörungen im Dezember. Wir hatten im letzten Jahr roundabout 276 und liegen jetzt schon – Ende Dezember – bei fast 1132 Antriebsstörungen.

Jetzt schlagen wir sofortige, kurz- und mittelfristige Maßnahmen vor. Die sofortigen Maßnahmen haben wir bereits eingeleitet und sind immer noch in der Umsetzung. Was gehört dazu? – Wir haben vieles im Rahmen der Wintervorbereitung gemacht. Weil ich ab und zu höre, dass wir nicht auf den Winter vorbereitet waren, sage ich Ihnen eines, und zwar mit voller Überzeugung, und Mitarbeiter können das nachvollziehen und Ihnen auch bestätigen: Die S-Bahn Berlin und die Deutschen Bahn insgesamt haben sich noch nie so umfangreich auf den Winter vorbereitet wie im Jahr 2010. – [Zurufe] – Ja, Sie haben recht! Es ist nicht gut genug gewesen. Das hat uns der Winter jetzt auch gezeigt. Es gibt übrigens Normen, wie auf einen Winter vorzubereiten ist.

Was haben wir konkret gemacht? – Wir haben über 220 Fahrmotoren ausgetauscht, im Jahr 2010 schon insgesamt 602. Wir haben zusätzliche mobile Enteisungsteams eingesetzt, und zwar 70 zusätzliche Mitarbeiter an 17 zusätzlichen Standorten. Wir haben völlig neue Enteisungsmittel – auch präventiv – eingesetzt. Wir haben zusätzliche Heizlüfter angeschafft. Sie haben in der Stadt gesehen, wie vereist diese Fahrzeuge teilweise sind. Sie wissen: Wir dürfen die Ultraschall- und Wirbelstromuntersuchung gar nicht durchführen, wenn die Fahrzeuge nicht enteist sind. Das dauert manchmal Stunden. Wir haben zusätzlich 50 externe Handwerker für die betriebsnahe Instandsetzung eingesetzt. Wir haben zusätzlich für die betriebsnahe Instandhaltung weitere 30 Mitarbeiter in Schöneweide eingesetzt. Im Werk Schöneweide haben wir seit Dezember zusätzlich alle Gleise, die dafür möglich sind, im Zweischichtbetrieb genutzt, um die betriebsnahe Instandsetzung durchzuführen. Am Werkstandort Erkner haben wir am 22. Dezember den Zweischichtbetrieb und dann sogar den Dreischichtbetrieb eingeführt. Ein ganz großes Thema ist unter anderem auch die Fahrgastinformation. Dafür haben wir 40 zusätzliche Mitarbeiter abgestellt und darüber hinaus nochmals 40 Mitarbeiter mit Fremdsprachenkenntnissen im Servicebereich eingestellt, was für Berlin wichtig ist.

Mit den beschriebenen Maßnahmen ist die S-Bahn in der Lage, dem Fahrbetrieb jeden Tag zusätzlich 100 Viertelzüge aus der Instandhaltung zu übergeben. Das hat dazu geführt, dass wir seit letztem Donnerstag wieder alle Strecken fahren und seit heute Morgen die Takte und Zuglängen wieder in der Form anbieten, wie es vor den winterbedingten Einschränkungen stattgefunden hat. Aber – lassen Sie mich auch das ganz offen sagen – wie stabil sich das Gesamtsystem beim nächsten Winter-, Frost- oder Schneeeinbruch verhält, ist aufgrund der konstruktionsbedingten Mängel der ganzen Flotte nicht vorhersehbar. Es wäre fatal, wenn ich sagen würde, wir seien dagegen gewappnet, wenn morgen wieder ein Winter wie in der Nacht vom 1. auf den 2. Dezember eintreten würde. Das sage Ihnen ganz deutlich: Das wird nicht der Fall sein. Deshalb sind wir verpflichtet, mittel- und langfristige Maßnahmen zu ergreifen.

Was ist mittelfristig notwendig? – Erstens das ganze Thema Radscheiben und Radwellen. Wir sind mittlerweile weit über die 4 000 Radscheiben hinaus.

Wir werden jetzt bei 4 500 Radsätzen der Baureihen 480, 481 und 485 9 000 Räder wechseln – jede Achse hat zwei Räder –, und wir werden 4 500 Achswellen austauschen. Wir haben uns außerdem entschlossen, bei den wichtigsten Baureihen 481 und 485 alle – keine Ausnahme – Achswellen und Räder zu tauschen. Die Kosten für diese Maßnahmen umfassen 60 Millionen Euro allein im Jahr 2011. Wir planen im Moment, dass diese Arbeiten im Jahr 2011 abgeschlossen werden. Das wird auch dazu führen, dass die Fahrzeugverfügbarkeit wesentlich höher ist.

Ein zweites, sehr wichtiges Thema: Wir werden bei den Antrieben 3 000 Fahrmotoren austauschen und aufarbeiten. Wir werden diverse Entwicklungen, insbesondere zum besseren Schutz der Elektronik durchführen. Das allein sind auch 10 Millionen Euro, die wir im Jahr 2011 zusätzlich in die Hand nehmen.

Was die Bremsanlagen betrifft, werden wir auch im Jahr 2011 bei 500 Viertelzügen automatisierte Füllstandskontrollen einrüsten. Zusätzlich wollen wir Funktionskontrollen und Beheizungen entwickeln und in 570 Viertelzüge einbauen. Wir wollen auch die Bremssoftware sowie den Gleitschutz bei 500 Viertelzügen optimieren. Aber – auch das sollte hier offen angesprochen werden – wir brauchen sowohl bei der Elektronik als auch bei der Bremsanlage die Mitarbeit des Herstellers Bombardier, denn Bombardier ist hierfür zuständig und muss hier mitarbeiten.

Dann gibt es noch einen Block sonstige Themen: Dazu gehören der Sanierungsaufwand und die Wiederinbetriebnahme von 20 Zügen der Baureihe 485. Außerdem werden wir bis 2017 ein hochmodernes Zugsicherungssystem installieren, und wir werden auch die Luftversorgungsanlage bei der Baureihe 481 so neu gestalten, dass die Druckluftversorgung künftig besser stabilisiert wird. All dieses kostet allein im Jahr 2011 noch einmal zusätzlich 43 Millionen Euro.

Alle mittelfristig abzuarbeitenden Maßnahmen umfassen allein im Jahr 2011 insgesamt 120 Millionen Euro, die wir hier zusätzlich in die Hand nehmen.

Nun komme ich zu den Maßnahmen, die wir über das Jahr 2011 hinaus machen müssen, denn der zentrale Schwachpunkt war, ist und bleibt die Fahrzeugkonstruktion der Baureihe 481 von Bombardier. Wir müssen beginnen und den Mut haben, über das Jahr 2017 hinaus zu denken, denn wir müssen hier aufgrund der technischen und konstruktiven Mängel der Baureihe 481 Lösungen erarbeiten.

Wir alle wissen, die S-Bahn Berlin ist ein Unikat. So eine S-Bahn gibt es auf der ganzen Welt nicht, und deshalb können wir auch nicht einfach mal so – was wir gern machen würden – S-Bahnzüge oder Ersatzzüge irgendwo anders bestellen. Warum ist sie so einmalig? – Die S-Bahn Berlin hat ein eigenständiges kleineres Lichtraumprofil, und sie hat ganz andere Radlasten als eine normale S-Bahn. Wir fahren hier mit 14 Tonnen, normalerweise sind es 17 Tonnen. Wir haben ein eigenes Sicherungssystem, die Brücken sind nur auf 14 Tonnen ausgelegt, und wir haben ein völlig eigenständiges Stromsystem. Wenn wir heute die Entwicklung und die Beschaffung beschließen würden, dann brauchten wir dazu bis zu fünf Jahre. Dabei ist zu berücksichtigen, dass wir, wenn man es richtig macht und auch das Verkehrsaufkommen nach 2017 entsprechend berücksichtigt, von insgesamt über 700 Zügen reden, die auf dem gesamten Netz benötigt werden. Das ist ein Gesamtinvestment von 2 Milliarden Euro. Wir wollen mit dieser Empfehlung auf keinen Fall auf die Vergabe- und Wettbewerbsthematik Einfluss nehmen. Man könnte uns jetzt ganz schnell unterstellen: Na ja, das ist der kluge Schachzug der Deutschen Bahn und der S-Bahn, sich hier in die Vergabe des Verkehrsvertrags einzuarbeiten. – Das wollen wir nicht. Es gibt Lösungen, wie wir heute anfangen können, ohne dass damit bereits die normative Kraft des Faktischen geschaffen wird. Wichtig ist mir: Wegen der Länge der Entwicklungs- und Fertigungszeiten müssen wir jetzt anfangen, darüber nachzudenken, wie wir gemeinsam in diese neue Entwicklung hineinkommen.

Abschließend möchte ich gern noch zwei wichtige Themen ansprechen: Das sind die weitere Modernisierung und der Ausbau der S-Bahninfrastruktur sowie die Entschädigung unserer Kunden. Zunächst zur Infrastruktur: Wir haben in den letzten Jahren hohe dreistellige Millionenbeträge aus Mitteln des Bundes und der Deutschen Bahn in die Modernisierung und den Ausbau der S-Bahninfrastruktur einfließen lassen. Die Infrastruktur befindet sich heute eindeutig in einem deutlich besseren Zustand als in den früheren Jahren. Das Bauvolumen im Jahr 2010 allein umfasst 102,3 Millionen Euro, und im Jahr 2011 investieren wir noch mal

116,7 Millionen Euro. Wenn ich fünf Jahre nach vorne schaue, dann nehmen wir in den nächsten Jahren noch mal insgesamt 686 Millionen Euro in die Hand, um die Infrastruktur in Berlin und Brandenburg weiter auszubauen.

Nun komme ich zu der Frage, ob die S-Bahn Berlin bzw. die Deutsche Bahn den Kunden, die unter den Einschränkungen gelitten haben, eine nochmalige finanzielle Entschuldigung zukommen lässt. Hierzu möchte ich Folgendes sagen: Wir denken über eine vernünftige Lösung nach und werden uns hierzu auch bis Ende Januar 2011 konkret äußern. Jetzt werden Sie sich sicherlich die Frage stellen: Warum dauert das so lange? Warum erst Ende Januar? – Die Antwort ist ganz einfach: Wir benötigen, um hier abschließende und verbindliche Aussagen zu machen, Abstimmungsgespräche mit der BVG, denn Sie wissen, wir reden hier auch über die Preise des Abonnements, und hiervon sind wir alle betroffen.

Deshalb liegt mir abschließend an dieser Stelle noch sehr am Herzen, Sie erneut um Ihr Vertrauen zu bitten. Außerdem können Sie mit nach Hause nehmen: Ich werde und wir werden alles machen, um die S-Bahn Berlin wieder in Ordnung zu bringen. Es wird auch mein persönliches oberstes Ziel im Jahr 2011 sein, hier alles an Engagement hineinzubringen, denn auch uns ärgert es, was sich hier im Dezember, aber auch in den Wochen davor abgespielt hat. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Herr Grube! – Vielen Dank für Ihre Ausführungen! – Frau Senatorin! Sie haben das Wort, um vonseiten des Senats Stellung zu nehmen.

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Deutsche Bahn und die S-Bahn sind offensichtlich nicht nur hinsichtlich der Vorbereitung für den Winter nicht ausreichend mit dem Know-how ausgestattet gewesen, das man dafür benötigt, sie sind offensichtlich auch nicht in der Lage gewesen, den Kundinnen und Kunden ein ordentliches Management dieser dann Anfang Dezember vorhersehbaren Krise zu bieten. Das, was uns auf unser Abmahnschreiben hin über viele, viele Seiten mitgeteilt worden ist, enthält genau das, was Herr Grube gerade geschildert hat: letztlich die technische Unmöglichkeit, eine kurzfristige Lösung zu bieten. Ich will Sie nicht mit der erneuten Schilderung dessen, was uns mitgeteilt worden ist, langweilen, weil ich glaube, die technischen Einzelheiten sind inzwischen vor allen Dingen durch die Presseberichterstattung hinreichend bekannt. Es zeigt sich aber, dass vor allen Dingen die Aussage, die wir heute gehört haben, nämlich dass es keine Garantie dafür gibt, im nächsten Winter ein wirklich stabiles System zur Verfügung zu haben, und es nicht in Aussicht gestellt wird, kurzfristig eine Lösung für die nun schon über Jahre gehende Krise zu finden, entscheidend ist.

Es gibt ein paar Dinge, die auf Druck des Senats besser funktionieren, als dies noch vor einiger Zeit der Fall gewesen ist: Es werden mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingesetzt. Mir liegt vor allen Dingen daran, dass an der Information für die Kundinnen und Kunden vor Ort gearbeitet wird – allerdings noch nicht erfolgreich. Ich glaube, hier muss noch viel getan werden, weil der Informationsbedarf der Kundinnen und Kunden in den zurückliegenden Wochen nur in sehr mangelhafter Weise befriedigt worden sind.

Darüber hinaus haben wir festgestellt, dass es offensichtlich nicht möglich ist, sich in solchen Situationen ohne eine gewisse Begleitung – so will ich das mal vorsichtig nennen – durch die Verwaltung und den VBB auf mögliche weitere Havarien einzurichten. Wir haben deshalb, nachdem wir in sehr intensiven Gesprächen mit dem VBB und der S-Bahn die Antwort auf unser Abmahnschreiben erörtert haben, den Lenkungskreis, den es schon gibt und der in Qualitätsgesprächen die einzelnen Antworten abarbeitet, aufgefordert, auch für möglicherweise – das haben wir heute wieder gesehen – absehbare Zwischenfälle standardisierte Verfahren zu entwickeln. Dass man so etwas begleitend für ein solches Unternehmen tun muss, halte ich schon für ein Zeichen dafür, dass man sich auch auf solche Fragen nicht hinreichend vorbereitet hat. Mir geht es dabei nicht nur darum, dass die S-Bahn für bestimmte Havariefälle, die offensichtlich nicht ausgeschlossen werden, für sich selbst Szenarien entwickelt, sondern mir kommt es auch darauf an, dass für die Gestaltung von Ersatzfahrten und für die Bestellungen von Leistungen für die Kundinnen und Kunden ebenfalls ein standardisiertes Verfahren entwickelt werden muss. Auch dies steht noch nicht zur Verfügung. Das ist eine der vielen Aufgaben, die sich aus der Auflistung der technischen Probleme ergeben.

Allerdings ist die Neuentwicklung von Fahrzeugen eine Aufgabe, die sich nunmehr – auch bei näherer Be trachtung und Aufarbeitung der eigenen Darstellung der technischen Probleme – für die S-Bahn und die Deutsche Bahn stellt. Ich will allerdings darauf verweisen, dass auch die Fachleute und die Bundes- und Landespolitik zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Bestellung von Fahrzeugen erst dann erfolgreich sein könnte, wenn man vielleicht in fünf, fünfeinhalb Jahren das erste Fahrzeug auf der Schiene sieht. Das muss man wissen. Deshalb, glaube ich, ist die neuerliche Ankündigung, dass man in die Neuentwicklung und die Bestellung von Fahrzeugen eintreten könnte, auch ein mögliches Ablenken von der derzeitigen Situation. Man kann sich mit der Aussage: „Wir wollen versuchen, zum Jahr 2017 neue Fahrzeuge zu haben.“ – nicht vor der Notwendigkeit drücken, sich in den Jahren bis 2017 und weit darüber hinaus, weil nicht alle Fahrzeuge auf einen Schlag ersetzbar sind, mit dem Material, das man jetzt hat, zu befassen. Es sind erhebliche Investitionen in die derzeit laufenden Baureihen, vor allen Dingen in die Baureihe 481, erforderlich. Das mag teuer sein, und das mögen Investitionen sein, die – so wie das hier beschrieben worden ist – hohe Qualitätsansprüche, aber vor allen Dingen auch hohe finanzielle Forderungen und Notwendigkeiten, hier zu investieren, auslösen. Deshalb ist meine Forderung, dass man sich nicht auf die Unmöglichkeit zurückzieht, bestimmte technische Fragen bis zum nächsten Winter zu klären, sondern dass sich die Deutsche Bahn und die S-Bahn mit der Frage auseinandersetzen: Gibt es Externe außerhalb des Know-hows, auch des technischen Know-hows der Deutschen Bahn, die da hilfreich sein und sich bei genauerer Betrachtung dieses Betriebs vielleicht mit ein paar Vorschlägen melden könnten, die zugegebenermaßen das Know-how der Deutschen Bahn übersteigen, aber dennoch Hinweise geben könnten, wie man einen sicheren und besseren Betrieb auch bis zum Jahr 2017 anbieten könnte?

Für die Zukunft geht es um die Gestaltung der jeweiligen Beziehungen zwischen den Ländern und der Deutschen Bahn. Das lässt sich nicht gestalten, ohne dass man sich mit der Frage auseinandersetzt, in welcher Qualität auch Neufahrzeuge beschafft werden können. Aber dies ist nicht die einzige Frage, wenn es darum geht, einen ordentlichen Verkehr zu bieten, der ganz wesentlich auch nach 2017 mit dem vorhandenen Material gefahren werden muss – mindestens bis zum Jahr 2025. Deshalb steht für mich heute im Vordergrund des Interesses die Auseinandersetzung mit dem, was technisch möglich ist, um so weit wie möglich einen solchen sicheren Betrieb nicht nur für ein paar Jahre, sondern weit darüber hinaus bieten zu können. Ich bin enttäuscht, dass es heute noch keine Aussage zu einer Entschädigung für die Kunden gibt. Ich glaube, es wäre sinnvoll gewesen, sich mindestens zu der Quantität und Größenordnung zu äußern. Ich bin auch nach dem, was wir schriftlich bekommen haben, und nach dem, was wir heute gehört haben, nicht optimistisch, wenn es darum geht, eine Prognose für einen sicheren, in hoher Qualität laufenden Betrieb für den Sommer oder den kommenden Winter abzugeben – leider!

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Vielen Dank, Frau Senatorin! – Was die Materialien angeht, darf ich Ihnen noch mitteilen, dass wir – wie üblich – ein Wortprotokoll anfertigen lassen, also über Ihre freundlicherweise in Aussicht gestellten Papiere hinaus auch noch unser Wortprotokoll haben. Leider ist es im Vorfeld dieser Anhörung nicht möglich gewesen, das in der Presse angekündigte Konzeptpapier der Bahn zum Umgang mit der Situation für unseren Ausschuss zu beschaffen. Weder die Bahn wollte uns das geben noch die Senatorin, weil es sich um ein bahnhinternes Papier handelt. Wir wären also für alle zusätzlichen Informationen dankbar. – So weit die einführenden Statements. Wir kommen damit zu den Stellungnahmen der Fraktionen und den Fragen der Abgeordneten. Für die SPD-Fraktion hat sich Herr Gaebler gemeldet. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

**Christian Gaebler (SPD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch an Sie, Herr Grube, dass Sie den Weg hierher gefunden haben! Das hatte einen langen Vorlauf. Wir haben mehrere Anläufe unternommen. Mehrmals wurde kurzfristig abgesagt. Heute haben wir es geschafft, dass Sie uns zu dem Problem, das die Berlinerinnen und Berliner im Moment so bewegt wie kein anderes, hier Rede und Antwort stehen. Ich muss allerdings vorweg sagen: Bisher, Herr Dr. Grube, war das noch nicht sehr viel. Ich hoffe, dass wir im Lauf der Anhörung noch zu einigen weiteren Erkenntnissen kommen – um es freundlich auszudrücken. Das, was Sie uns bisher gesagt haben, war nichts Neues. Vieles von dem wird seit einem Jahr diskutiert und von der Bahn angekündigt. Warum Sie bis jetzt noch nichts davon umgesetzt haben, darauf hätte ich gern ein paar Antworten von Ihnen. Viele Dinge sind schon von Herrn Homburg vor anderthalb Jahren hier im Ausschuss angekündigt worden.

Vielleicht gleich zu dem, was den Menschen besonders auf den Nägeln brennt, nämlich der Frage der Entschädigung: Herr Homburg machte damals die interessante Einlassung, wir würden wohl nicht ernsthaft erwarten, dass er heute im Ausschuss etwas zu Entschädigungen sage. Sie haben das etwas freundlicher ausgedrückt. Aber, Herr Grube, so lassen wir Sie nicht aus dem Ausschuss. Der BVG ist es doch herzlich egal, wie viel Sie für Entschädigungen bezahlen. Sie brauchen sich doch mit ihr nicht abzustimmen. Die Abwicklung interessiert, glaube ich, auch wenige Leute. Wir wollen hier ganz klar etwas zur Größenordnung dieser Entschädigung wissen. Wenn Sie heute nichts dazu sagen, Herr Grube, dann haben Sie eine große Chance zur Wiedergutmachung und Entschuldigung vertan.

Des Weiteren habe ich die Selbstkritik vermisst. Was die konkrete Umsetzung angeht, hat man wenig gehört. Vieles, was Sie über die Wintervorbereitungen gesagt haben, ist erst jetzt im Januar angelaufen. Die zusätzlichen Personale in den Werkstätten haben Sie jetzt erst eingesetzt. Die zusätzlichen Mitarbeiter auf den Bahnsteigen kommen jetzt erst. Ich habe Sie jedenfalls vorher nirgends gesehen, und in den Werkstätten waren sie offensichtlich auch nicht, sonst hätten Sie ja nicht diesen Riesenstau verursacht. Insofern haben Sie jetzt noch die Chance zu sagen: Wie viel Personal haben Sie zusätzlich im Oktober eingesetzt? Warum ist es auf den Bahnsteigen nicht angekommen? – Das erscheint mir noch etwas unklar.

Aber die Ursachenforschung kann nicht darin enden, dass Sie sagen, Bombardier habe ein schlechtes Fahrzeug geliefert. Das kann und will ich gar nicht im Detail beurteilen. Was aber inzwischen seit mindestens anderthalb Jahren feststeht, ist, dass die Deutsche Bahn ihren erheblichen Anteil an diesem Desaster hat. Ich will nur Ulrich Thon erwähnen, Ihren Sparkommissar bzw. der Ihres Vorgängers, der bei der S-Bahn Werkstätten geschlossen, Personal abgebaut und die vorausschauende Instandhaltung abgeschafft hat, alles mit dem Wissen und der Unterstützung des Bahnkonzerns, auch mit der Unterstützung von Herrn Homburg, der an der Stelle persönlich Mitverantwortung trägt und Herrn Thon bis zum Schluss in Schutz genommen hat. – Herr Homburg! Das, was Sie uns seit inzwischen mehreren Jahren erzählt haben, hat sich immer als falsch erwiesen und ist nicht umgesetzt worden. Herrn Homburg nehme ich sowieso nichts mehr ab, der braucht auch gar nichts mehr zu sagen. Herr Grube! Wollen Sie in die gleiche Situation kommen, dass man Ihnen nichts mehr glaubt, sondern denkt: Die haben es nicht im Griff, die können es nicht, und die wissen auch nicht, wohin sie wollen, sondern reden sich alles schön. – Solange Sie nichts dazu sagen, inwieweit Sparmaßnahmen im Konzern, die Gewinnerzielungsabsichten aus dem Bereich Stadtverkehr und anderes dazu beigetragen haben, dieses Desaster herbeizuführen, fehlt Ihnen die erste Voraussetzung für eine Besserung, nämlich die Selbsterkenntnis. Es ist ganz wichtig, dass wir dazu von Ihnen auch mal etwas hören. Ich hatte in den vergangenen Wochen den Eindruck, dass Sie da etwas weiter sind als Herr Homburg oder auch Ihr Vorgänger im Amt. Es wäre schön, wenn Sie heute noch konkret etwas dazu sagen, auch dazu, wann Sie wieder zu der vorausschauenden Wartung kommen, denn das ist doch nach wie vor das Problem: Sie tragen alle Probleme auf dem Rücken der Fahrgäste aus. Sie müssen einfach dauerhaft mehr Personal in den Werkstätten haben, Sie müssen diese Werkstätten haben. Das kann sich nicht nur auf den Winter beschränken. Sie müssen eben Teile schon austauschen, bevor sie kaputtgehen. Gerade wenn Sie insgesamt zu wenig Fahrzeuge haben, kann es doch nicht sein, dass Sie immer erst abwarten, bis es soweit ist. Ich habe bisher nichts gehört, dass Sie dieses Regime geändert haben. Dazu bitte noch eine konkrete Aussage!

Zu dem, was Sie hier zur Baureihe 485 gesagt haben: Im März 2010 sind nicht mehr sehr viele Fahrzeuge davon gefahren. Insofern hilft es uns nicht, wenn Sie jetzt sagen, die musste damals außer Betrieb genommen werden, deshalb gebe es jetzt Probleme. Es ist aber richtig, dass seit über einem Jahr davon gesprochen wird, Fahrzeuge aufzubereiten und wieder in Betrieb zu nehmen, und dass das seit über einem Jahr nicht richtig angegangen wird. Die könnten schon längst fahren, wenn Sie das entschlossen gemacht hätten. Auch dazu bitte eine Aussage! Warum funktioniert das nicht?

Dann habe ich eine konkrete Frage, weil Sie die Fahrzeuge angesprochen haben: Inwieweit sind die Fahrzeuge der Baureihe 481 entsprechend dem von der DB AG und der S-Bahn Berlin vorgegebenen Lastenheft überarbeitet und übergeben worden? Warum haben Sie als S-Bahn Berlin GmbH vorzeitig auf die Gewährleistung von Bombardier für die Fahrzeuge verzichtet? Welche Verfügbarkeit hatten die Fahrzeuge, bevor auf diese Gewährleistung verzichtet worden ist? Z. B. hätten Sie Füllstandskontrollen bei den Bremssandbehältern schon seit Monaten einbauen können. Das versteh ich auch nicht. Der Austausch dieser Achsen und Räder ist auch schon seit über einem Jahr angekündigt und hat den entsprechenden Vorlauf. Wenn Sie jetzt

als großen Erfolg des Konzerns bezeichnen, dass Sie aktuell damit beginnen, dann ist das auch ein bisschen dünn und dürftig.

Konkret müssen Sie mit diesem Hin und Her aufhören. Es kann nicht sein, dass Sie am Sonntag vor einer Woche verkünden, jetzt müssten Sie auf unbestimmte Zeit mehrere Streckenäste abhängen, und am Donnerstag verkünden, jetzt könnten Sie doch wieder fahren. Das ist alles nicht vermittelbar. Es muss doch bei einem großen Unternehmen möglich sein, etwas vorausschauender zu planen – bei allem Verständnis für aktuelle Störungen, die in einem Betrieb oder in Fahrzeugen mal auftreten können. Es muss auch gewährleistet sein, dass alle Teile der Stadt entsprechend bedient werden und dass Sie als S-Bahn für Ersatzverkehre und zusätzliche Verkehre Sorge tragen. Das haben Sie bei früheren Fällen im vergangenen Jahr oder im Jahr 2009 auch gemacht. In diesem Jahr ist es auf einmal die BVG, die alles auffangen soll, auch mit Fahrzeugen, die sie teilweise gar nicht hat. Auch da, Herr Grube, ist die Frage, ob das jetzt die Kapitulation vor der Realität ist, indem Sie sagen: Na ja, man kann eh nicht viel machen, und wir müssen sehen, wie wir uns da durchwursteln. Irgendwann im Jahr 2017 wird es vielleicht besser. – Ich glaube, damit kommen wir nicht sehr weit. Für die ICE-Fahrzeuge und die Probleme, die Sie dort haben, haben Sie einen Krisenstab eingerichtet, der wöchentlich tagt und an der Stelle auch die verschiedenen Betriebe der Deutschen Bahn AG koordiniert. Das scheint es bei der S-Bahn nicht zu geben. Warum nicht? Warum schenken Sie der S-Bahn weniger Aufmerksamkeit als dem ICE-Verkehr, obwohl hier noch mehr Leute jeden Tag auf dem Weg zur Arbeit darunter leiden?

Ich habe es schon gesagt: Herr Homburg hat das Vertrauen dieses Ausschusses schon lange nicht mehr. Wann setzen Sie jemanden ein, der mit neuer Kraft und vielleicht auch mit neuem Vertrauen all diese Sachen koordinieren und voranbringen kann? Ich glaube, es wäre auch in Ihrem Sinne, dass Sie als Konzernchef jemanden einsetzen, der auch Durchgriffsrechte hat. Um noch ein Beispiel zu nennen: Sie haben gesagt, die Wintervorbereitungen seien alle perfekt gewesen. – [Dr. Rüdiger Grube (DB AG): Ich habe nicht von „perfekt“ gesprochen!] – Sie haben gesagt, das, was man machen konnte, hätten Sie auf den Weg gebracht. Sie hätten mehr Personal eingesetzt und Ähnliches. Nun könnten wir im Dezember im „Tagesspiegel“ lesen, dass der Sprecher von DB Netz auf die Frage, warum das mit den Weichen nicht geklappt habe beim ersten starken Frosteinbruch, gesagt hat: „Wir haben genauso viel Personal wie in den Vorjahren eingesetzt.“ – Da kann etwas nicht stimmen, Herr Dr. Grube! Sie haben gerade gesagt, es wird mehr Personal eingesetzt. Das heißt, offensichtlich macht immer noch jede Bahntochtergesellschaft das, was sie will, und nicht das, was die S-Bahn will, und nicht das, was die Fahrgäste wollen. Solange Sie keine konkrete Aussage dazu machen, wie Sie das in Zukunft durchsetzen wollen, ist alles hier Schall und Rauch, wird uns aber nicht viel weiterbringen. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Liebe Kolleginnen und Kollegen! Leider haben wir hier nicht die amerikanische Form der Anhörung, dass die Anzuhörenden gleich antworten können, was es für alle noch spannender machen könnte. Wir haben auch nicht unendlich viel Zeit dafür. Deswegen müssen wir es en bloc machen. Gedulden Sie sich bitte noch einen Moment mit der Beantwortung! Erst wird die Fraktionsrunde absolviert, und dann nehmen Sie Stellung. – Frau Hä默ling, Sie sind als Nächste dran.

**Claudia Hä默ling** (Grüne): Schönen Dank, Herr Vorsitzender! – Herr Grube! Seit zwei Jahren haben Ihre Bahnmanager oder auch Sie – wir hatten Sie auch schon in einer externen Runde mit den verkehrspolitischen Sprechern hier – falsche Versprechen gemacht. Das, was Sie heute erklärt haben, ist – um es mal so zusammenzufassen –: Die Bahnstrategie hat mit dem S-Bahnchaos gar nichts zu tun. Es gibt technische Ursachen, herstellerbedingte Mängel. Es gibt Entscheidungen des alten S-Bahnvorstands. – Kronzeuge dafür ist Ihr Haus- und Hofgutachterbüro, das Ihnen quasi die Entlastung geschrieben hat. Die Frage ist: Gibt es irgendwann mal ein Gutachten von einem unabhängigen Büro?

Wir wissen aber auch bis heute nicht, ob und wie der Senat diese S-Bahnkrise meistern will. Die Bahnmanager – das, Herr Grube, nehmen Sie bitte mit! – haben die S-Bahn Berlin zerschlagen. Es ist nicht irgendein Wettbewerb, es sind Sie gewesen. Ihr Unternehmen hat die S-Bahn Berlin kaputtgemacht. Sie ist zerschlagen, und alle Diskussionen darüber, dass durch Ausschreibungen etwas zerschlagen werden kann, sind damit hinfällig. Wir wollen auch gar keine neuen Versprechungen. Wir wollen einfach wissen: Wie geht es jetzt weiter? – Die Bürgschaften, die Sie in der letzten Woche angesprochen haben, sind durchaus sinnvoll, aber

nur dann, wenn man auch tatsächlich ausschreibt. Ansonsten braucht man keine Bürgschaften für die Anschaffung neuer Züge.

Wir und die Stadt möchten wissen, Frau Junge-Reyer: Wie sieht Ihr Konzept für die S-Bahn aus? – Wir hatten in den letzten Jahren fünf Anhörungen, ganz viel Papier, so viele Wortprotokolle gibt es. Es waren dreimal die Bahnmanager dabei, es gab dieses Treffen mit Herrn Grube. Das war aus meiner Sicht alles umsonst. Aus heutiger Sicht haben lediglich die Aussagen von Herrn Franz, dem Chef des VBB, Bestand – Herr Franz, der heute leider von der Koalition als Anzuhörender verhindert wurde. Das macht mich besonders ärgerlich, weil jetzt keiner hier mit dem fachlichen Hintergrund auf dieser Bank sitzt, der das entweder bestätigt oder Ihnen auch mal Paroli bieten kann. Ich finde es interessant, was Sie sagen, wir hören uns das auch gerne an, aber Sie haben eben das Vertrauen nicht nur unserer Fraktion, sondern der Stadt verspielt. Das, was Sie uns heute sagen, glaubt Ihnen keiner mehr. Auch alle Zusicherungen glauben wir Ihnen nicht mehr. Wie kann es sein – Sie haben selber einen Widerspruch dargelegt –, dass Sie im letzten Jahr jede Menge Erkenntnisse über Mängel bei der S-Bahn bekommen haben und dann im Herbst an die Öffentlichkeit gegangen sind und gesagt haben: Winter? Alles perfekt! Diesen Winter gibt es keine Probleme. – Der Einzige, der zu dem Zeitpunkt gesagt hat, er sehe das nicht so, war wieder Herr Franz. Er sagte: „Am Besten ist, wir beten zu Petrus.“ – Auch nachzulesen in einem der Ausschussprotokolle! Er glaube nicht, dass es so wird. Recht hatte Herr Franz, nicht Sie. Also: Das Vertrauen in Sie ist nachhaltig zerstört. Sie kennen das Sprichwort: Wer einmal lügt, dem glaubt man nicht. – Ich behaupte nicht, Sie hätten gelogen. Das wäre ja unparlamentarisch. Aber fest steht, die Bahnmanager haben uns zwei Jahre lang falsche Informationen gegeben. Ob sie das aus Vorsatz oder aus Unwissenheit gemacht haben, kann ich nicht bewerten. Aber das ist nicht zu akzeptieren. Sie haben nicht das ausreichende Personal bereitgestellt, auch bei DB Netz nicht, um die Weichen in Ordnung zu bringen. Herr Gaebler wies schon darauf hin. Ihnen fehlen Züge, um die vertragliche Betriebsleistung zu erbringen. Letzte Woche las ich in der Zeitung, dass Sie die Anschaffung neuer Züge an eine Vertragsverlängerung knüpfen. Sie wollen nur dann neue Züge anschaffen, die Sie aus betrieblicher Sicht schon heute brauchen, wenn der Vertrag verlängert wird. Ich empfinde das als Erpressung. Damit haben Sie sich als seriöser Vertragspartner für das Land Berlin aus meiner Sicht völlig disqualifiziert.

Frau Junge-Reyer! Über den schlechten Vertrag ist lange und ausgiebig diskutiert worden. Ich will das nicht wieder aufwärmen. Aber als Sie 2006 auf die Teilausschreibung verzichtet haben, waren Sie von der Leistungsfähigkeit der S-Bahn noch irgendwie überzeugt. Sind Sie das heute auch noch? Wenn nicht, wie sieht Ihr Bahnkonzept aus? Sie regieren, Sie haben die Regierungsverantwortung, aber Sie unterlassen bislang alles, um richtigen Druck auf die Bahnmanager auszuüben – nicht auf die Bahnbeschäftigte! Die machen einen harten, schweren Job. Es ist immer üblich zu danken. Natürlich danken wir auch. Es geht hier nicht um Kritik an den Bahnbeschäftigten, sondern ganz allein um das Management. Wie machen Sie Druck auf die Bahn? – Der Vorschlag des Regierenden Bürgermeisters, für die Bahn langfristig Busersatz anzubieten, ist doch wirklich der Gipfel der Hilflosigkeit. Es gibt, weil Sie keinen Druck machen, gute Gründe für das Bahnmanagement, Sie nicht ernst zu nehmen. Sie erklären: Wir wollen mal gucken, ob wir vielleicht eine Übernahme der S-Bahn durch das Land Berlin prüfen – oder sagen: Wir wollen eine Übernahme durch die BVG. – Sie wissen, die BVG hat 750 Millionen Euro Schulden, ein jährliches Defizit von 60 Millionen Euro. All das sind Konzepte, die von der Bahn natürlich nicht ernst genommen werden können.

Wenn Sie nicht ausschreiben, nicht ernst und keinen Druck machen, dann weiß die Bahn, dass es 2017 keinen anderen Anbieter geben wird. 2017 ist sie dann automatisch wieder im Geschäft, weswegen sie mit Berlin so umspringt, wie sie das seit zwei Jahren macht. Machen Sie Druck auf die Bahn, indem Sie die Ausschreibung auf den Weg bringen! Was ist zum Beispiel mit einer Kündigung? Haben Sie diese ernsthaft geprüft? Was ist schlimmer als der Zustand des jetzigen Vertrags, der seit zwei Jahren nicht erfüllt wird? Wir haben zwar de facto einen Vertrag, aber er wird nicht erfüllt. Die Auferlegung zwingt die Bahn offenzulegen, wer ihre Anbieter sind, wie die Preis- und Kostenstrukturen sind und wie viel DB Netz noch immer mit den vereisten Weichen verdient, mit den Bahnhöfen und dem Blechschildstandard. Zum Beispiel die Bundesnetzagentur wäre sicherlich viel eher in der Lage, Berlin zu unterstützen. Das Signal, die politische Botschaft, die von einer Vertragskündigung ausginge, wäre mehr als deutlich. Sie würde bedeuten: Die S-Bahn ist nicht in der Lage, die Bahnmanager haben es versaut, weil sie es nicht können, und die Bundesregierung kann es auch nicht. Wir haben kein Vertrauen und entlassen die S-Bahn aus der Verantwortung, die sie nicht übernehmen kann. Das wäre eine Botschaft, die auch für einen künftig geplanten Börsengang spannend und interessant wäre. Denn nach wie vor ist die Deutsche Bahn ein Unternehmen auf dem Weg zur Privatisierung. Wir in Berlin werden das, auch wenn wir es mehrheitlich nicht wollen, nicht verhindern können.

Noch ein Indiz dafür, dass dem, was Sie heute vorgetragen haben, nämlich möglichst viele Initiativen zu ergreifen, damit die S-Bahn wieder fährt, nicht so ist. Ich hatte in einem alten Protokoll nachgelesen. Darin stand, dass es 2003 8 300 Signalstörungen gegeben hat, und im letzten Jahr waren es 13 800. Das heißt, Sie haben nicht nur die S-Bahn nicht im Griff, sondern DB Netz lässt das gesamte Netz und dessen Infrastruktur verrotten. Dafür kassiert DB Netz dann Geld von der S-Bahn, das wir als Besteller der S-Bahn zur Verfügung stellen müssen. Das hat schon etwas von Wegelagerei.

Abschließend: Die Fragen liegen auf Ihrem Tisch. Ich habe den Bahnmanagern einen umfangreichen Fragenkomplex zur Verfügung gestellt. Nicht bekannt sind unsere Fragen an den Senat. Eine konkrete Frage an Frau Junge-Reyer zum Missmanagement bei der S-Bahn in der vergangenen Woche lautet: Haben Sie mitentschieden, dass die Außenbezirke abhängt werden? Lag das auch in Ihrer Verantwortung, oder wer ist auf diese glorreiche Überlegung gekommen?

Unsere zentrale Frage lautet: Weshalb hat der Senat bis heute keine Strategie entwickelt, sich aus der Abhängigkeit des Bahnkonzerns zu lösen, obwohl die S-Bahn seit zwei Jahren gegen den S-Bahnvertrag verstößt und ihn künftig nicht erfüllen kann und auch nicht erfüllen will, sämtliche Ankündigungen der Bahnmanager zur Rückkehr zum S-Bahnnormalbetrieb falsch waren, die Bahnmanager den störungsanfälligen Zustand der Berliner S-Bahn und die notwendigen Maßnahmen zur Abhilfe über zwei Jahre nicht erkannt und die Mängel nicht behoben haben, das Berliner S-Bahnchaos in der Deutschen Bahngeschichte beispiellos ist, kein anderes europäisches Bahnunternehmen so unzuverlässig und unberechenbar arbeitet wie die Berliner S-Bahn, den Berliner Fahrgästen sowie dem Wirtschaftsstandort Berlin seit zwei Jahren großen Schaden zugefügt wird und die Bahnmanager jetzt sogar das Land Berlin zu erpressen versuchen, indem sie die Anschaffung der betriebsnotwendigen neuen Züge von einer Vertragsverlängerung abhängig machen? – Das ist unsere zentrale Frage, mit einigen Unterpunkten, auf die wir heute von Ihnen eine Antwort hören möchten.

Abschließend noch an Herrn Grube: Sie entnehmen den Protokollen, dass die Bahnmanager vor eineinhalb Jahren durchaus nicht erkennen konnten oder wollten, dass die Werkstattkapazitäten nicht ausreichen. Damals wurde versprochen: Wir machen alles, nehmen alles Geld in die Hand und treffen sämtliche Entscheidungen. Es hat fast ein Jahr gedauert, bis Sie die Werkstätten wieder aufgemacht haben. Dass solche Fehlentscheidungen mit ziemlicher Sicherheit dazu führen, dass Züge nicht fahren können, weiß hier jeder, aber dazu haben Sie nichts gesagt.

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Für die CDU-Fraktion hat nun Herr Friederici das Wort. – Bitte sehr!

**Oliver Friederici (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Dr. Grube! Frau Senatorin! Herzlichen Dank, dass Sie uns heute zu einem Frage- und Antwortspiel zur Verfügung stehen! Aus Sicht der CDU-Fraktion hätten wir begrüßt, wenn – wir hatten das letzten Freitag noch

beantragt – der Regierende Bürgermeister hier Rede und Antwort gestanden hätte. Der Regierende Bürgermeister Wowereit hat, just aus seinem Urlaub kommend, ein paar Gedanken über Ersatzbusse und Fahrpreiserhöhung an die Bevölkerung geäußert. Ich hätte gern heute gehört, wie er das finanzieren will, und wie er sich eine Umsetzung dessen bei der Deutschen Bahn und bei der S-Bahn vorstellt. Ich finde es schade, dass SPD und Linksfaktion das heute nicht wollten, dadurch wurde eine Chance vertan. Ich hätte es auch gern gesehen – wie es bisher in anderen Anhörungen üblich war –, wenn der Chef des Verkehrsverbunds, Herr Franz, heute erschienen wäre, aber leider sehe ich ihn nicht. Es ist immer gut, neben den Meinungen der Deutschen Bahn, der S-Bahn und des Berliner Senats auch seine Meinung zu hören.

Zunächst einmal möchte ich – auch als täglicher Benutzer der Berliner S-Bahn – in diesem Zusammenhang insbesondere ein Wort des Dankes an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Berliner S-Bahn richten, weil von ihnen in dieser Zeit Großes geleistet wird. Sie sorgen mit Überstunden, übermenschlicher Arbeit und Mehrarbeit dafür, dass wenigstens das, was derzeit an Wagenmaterial herumfährt, es auch weiterhin tut, so dass ein halbwegs stabiler Betrieb – ich spreche nicht von einem Fahrplanbetrieb – stattfindet. Umso mehr ist es diesem Kreis zu verdanken, dass die S-Bahn nunmehr auf dem gesamten Netz, wenigstens wieder im 20-Minutentakt fährt – manchmal nur im 40-Minutentakt. Auch wenn das bei Weitem nicht ausreicht, so ist das trotzdem ein Fortschritt, und dafür auch vonseiten der CDU herzlichen Dank.

Bevor ich einige Fragen an die Anzuhörenden stelle, möchte ich zunächst noch ein paar grundsätzliche Bemerkungen machen. Ich habe am Freitag auf „Inforadio“ gehört, es sei nicht so ist, wie uns hier vergewissert wurde und was sowohl die Frau Senatorin seit einigen Wochen sagt als auch, was Sie, Herr Dr. Grube sagten, nämlich, dass der Hersteller mindestens fünfthalb Jahre benötige, um neue Fahrzeuge auf die Gleise zu bringen. Der Hersteller sprach von drei Jahren, die er dazu benötige. Warum sage ich das? – Wenn dieser Senat, die Berliner S-Bahn sich schon in der ersten Winterkrise, nämlich beginnend ab dem 7. Januar 2009, dazu entschlossen hätten, neue Fahrzeuge zu bestellen, dann hätten wir wenigstens Ende des Jahres 2011 eine Entlastung der Situation. Aber die CDU regiert diese Stadt nicht, und es geht um eine Frage des politischen Willens. Wir haben seit neun Jahren einen rot-roten Senat, der die Grundsätze und das, was im Vertrag, im Verhandlungsverhältnis gefordert wird, gemeinsam mit der S-Bahn erstellt, und da besteht ein schweres Versäumnis. Wir hätten heute zumindest eine neue Perspektive und – vom jetzigen Stand aus gesehen – in ca. zehn, elf Monaten die ersten neuen Fahrzeuge.

In anderen Städten – da möchte ich Ihnen ein bisschen widersprechen, Herr Dr. Grube – funktionierte der Verkehr auf der Schiene. Deswegen verstehe ich zwar Ihre Ausführungen, die Sie gemacht haben, aber ich verstehe nicht ganz die Konsequenzen. Es gibt immer die Diskussion, die aus dem linken Spektrum hervorgebracht wird, dass die 500 Millionen Euro, die die Deutsche Bahn an den Bund abführt, der alleinige Grund dafür seien, dass die Berliner S-Bahn nicht fährt. Das verstehe ich nicht. Sie haben völlig recht, Herr Gaebler, aber es war Ihr Bundesminister Tiefensee, der diese Gewinnabführung an die Deutsche Bahn eingeführt hat – wie ich zugebe, nicht in dieser Höhe. Das war nicht die Idee der Union, und deswegen heften Sie sich das bitte an Ihre eigenen Fahnen. Die Grundsätze für die Verkehrspolitik, die wir heute haben, sind in rot-grünen Zeiten von 1998 bis 2005 und danach durch einen Verkehrsminister der Sozialdemokratie bis 2009 gelegt worden. Umso mehr begrüße ich das, was Herr Ramsauer gestern in der „Tagesschau“ und in den „heute“-Nachrichten gesagt hat, nämlich, dass genau diese 500 Millionen Euro, von denen Sie immer wieder sprechen – jetzt zwar nicht, aber Sie sprechen öfters davon –, ausschließlich für die Schaffung neuer Verkehrsinfrastruktur bestehen und weitere 1,5 Milliarden Euro des Bundes für neue Fahrzeuge im Bahnverkehr zur Verfügung stehen werden. Das ist die Verkehrspolitik der Union und der Liberalen, wie ich sie verstehe, die zukunftsorientiert ist und eine Perspektive für den Schienenverkehr nicht nur in Deutschland, sondern auch in Berlin gibt.

Wir hatten acht Monate lang Nachverhandlungen des Berliner Senats, die vor rund drei, vier Monaten beendet wurden. Was sind die Ergebnisse dieser Nachverhandlungen? – Die S-Bahn ist zu Beginn der vergangenen Woche zu knapp 36 Prozent gefahren. Wir hatten just am 1. Januar 2011 eine Fahrpreiserhöhung, die ich nicht verstehe. – Übrigens kam da gerade die Sozialdemokratie mit dem Argument der 500 Millionen, und böse Zungen behaupten, das sei ein Scheingefecht gewesen. – Deutlich gesagt: Die Fahrpreiserhöhung hätte überhaupt nicht sein müssen. Ich verstehe aus dem Bauch- und Menschgefühl heraus nicht, warum man das gemacht hat.

In den Nachverhandlungen zum S-Bahnvertrag ist nach wie vor kein Prüfdienst, der in die Werkstätten der Berliner S-Bahn geht, vorgesehen. Es gibt keine Überprüfung der Lagerbestände und der Inspektionsintervalle. – Herr Gaebler, Sie lachen! Das ist die Aufgabe einer Verkehrsverwaltung, wenn man das Ganze ernst nimmt, nämlich, dass man nicht nur moderiert, sondern auch als Akteur tätig wird. – Erstmals haben wir jetzt gehört, dass sowohl Senat als auch S-Bahn einen Ersatzverkehr anbieten. Eine seit langem bestehende Forderung der Union als Bestandteil einer Entlastung ist, endlich auch mal an das Taxigewerbe heranzutreten, das mit Großraumtaxis wenigstens Teilstrecken des Berliner Netzes abdecken und somit die Situation entlasten könnte. Das ist endlich mal in die politische Diskussion aufgenommen worden.

Was mir fehlt – das fehlt auch seitens des Senats, aber ich kann es nur anmahnen, Herr Dr. Grube –, das ist eine Entschädigung. In den Monaten November, Dezember hat es für Abonnementkunden Entschädigungen gegeben, die dann im November griffen. Damals fuhr die S-Bahn im Bereich von 76, 80 Prozent, aber seit dem 1. Januar 2011 nicht mehr. Deswegen verstehe ich nicht, warum es so lange dauert, bis man zu einer erneuten Entschädigungsäußerung bereit ist, weil der Entschädigungsmonat Dezember eigentlich gar keine Entschädigung war, denn da fuhr die S-Bahn nicht so richtig. Ich bitte Sie, in diesem Ausschuss etwas mehr als die grundsätzliche Zusage, die Sie heute gegeben haben, zu treffen und die Chance zu ergreifen, zu sagen: Ja, es sind mindestens zwei Monate. Der S-Bahnkunde muss nicht wieder bis November oder Dezember des Jahres 2011 warten. Es wäre richtig, wenn man das früher machte.

Außerdem interessiert mich: Was ist mit weiteren Werkstattöffnungen? Vielleicht könnte die Fachebene noch einmal über den Zustand beispielsweise der bereits stillgelegten Werkstatt in Bernau Rede und Antwort stehen. Ich weiß, dass dort seit fast einem Jahrzehnt keine Reparaturen stattgefunden haben, aber das würde mich schon interessieren.

Dann möchte ich von den Bahnvertretern wissen, wie die Situation beim Sanierungs- oder Wiederinbetriebstellungsstand der Baureihe 485 ist. Sie haben gegenüber dem Senat deutlich gemacht, dass das im Sommer passieren solle. Nun kennen wir den Sommerfahrplan der Deutschen Bahn und auch der S-Bahn, der gemeinhin über sechs Monate gilt. Da ist der Sommer sehr weit gefasst. Vielleicht kann das doch etwas genauer eingegrenzt werden, damit man als Perspektive auch hier – sicherlich neben anderen sinnvollen Maßnahmen – einmal eine Entlastung sieht.

Herr Dr. Grube! Sie haben zu Beginn Ihrer Äußerungen von – ich sage das verallgemeinernd – konstruktionsbedingten Problemen gesprochen, die der Hersteller hatte und die Sie als Nutzer dieser Fahrzeuge nun ausbaden müssen. Sie sprachen das an, und ich selbst gehe neben der Politik noch einem „ehrlichen“ Beruf nach, und zwar in einem mittelständischen Unternehmen in der Automobilindustrie. Da gibt es bestimmte Zertifizierungen, Qualitätsaudits, die sein müssen. Diese macht der Hersteller jetzt nicht nur bei der Berliner S-Bahn durch, sondern eigentlich macht er sie durch, seitdem es ein Unternehmen gibt. Wie kann es passieren, dass Sie nicht in der Lage sind, das auf Herstellerkosten bzw. – egal, wie die vertragliche Situation bei so etwas ist – im Rahmen einer Rückrufaktion für einzelne oder ganze Bauteile zu erwirken? Das darf doch einem Hersteller nicht egal sein. Er muss doch jeder Zeit damit rechnen, dass er beim nächsten Mal nicht wieder ausgewählt wird. Deshalb verstehe ich nicht, warum Sie immer sagen, das seien konstruktionsbedingte Probleme, an denen man nichts machen könne, umso mehr, als dass sie jetzt besonders konstruktionsbedingt seien, wo sich diese Fahrzeuge doch seit 12 Jahren im Dienst befinden. Das hätte doch eigentlich in den ersten Jahren nach Inbetriebnahme der Fahrzeuge, nämlich Ende der 90er Jahre, längst auffallen müssen. Das verstehe ich nicht.

Außerdem möchte ich von Ihnen wissen, wann es wieder einen hundertprozentigen Fahrplan bei der Berliner S-Bahn geben wird. Wann wird der zwischen Senat und S-Bahn ausverhandelte Vertrag zu 100 Prozent ausgefüllt? Es ist im Interesse nicht nur dieses Ausschusses, sondern aller Fahrgäste, aller Berliner, zu erfahren, wann die S-Bahn wieder so fährt wie vor dem 7. Januar 2009, also vor Beginn der ersten S-Bahnkrise. Ihre Aussage, Sie hoffen, mit neuen Fahrzeugen, die dann irgendwann 2015, 2016, 2017 kommen werden, wieder einen stabilen und hundertprozentigen Betrieb zu haben, reicht nicht aus. Wir wollen den früher haben! Und mit Blick auf den Senat sage ich deutlich: Wenn das tatsächlich 2016, 2017 werden sollte, dann muss es bis dahin zu deutlich spürbaren Zahlungsreduzierungen kommen. Da reicht es nicht aus, zunächst einmal zwei

Drittel einzubehalten, wie wir es jetzt in einem Monat haben. Normalerweise wird nur ein Drittel einbehalten, und in Winterkrisen ist es manchmal nur die Hälfte. Das geht auf keinen Fall!

Ich komme nun zu einem kleinen Partikularthema, das in diesem Ausschuss noch nicht angesprochen worden ist. Es gibt Kunden – ich weiß, dass auch andere Fraktionen diese Anfrage bekommen haben – der Berliner S-Bahn, die sich noch in der Spätphase des Monats Dezember darüber beklagten, dass ein Callcenter der Berliner S-Bahn nicht erreichbar gewesen sei. Wenn man auf die Knöpfe der Notruf- oder Informationssäulen drückte, dann gab es fünf bis zehn Minuten lang überhaupt keine Reaktion. Da frage ich mich, was das für ein Kundenverständnis ist. So kann man nicht mit Kunden umgehen, wenn ich schon einen so instabilen, schlecht funktionierenden Verkehr habe. Wenn der Kunde beispielsweise in Friedrichshagen, auf der S 3, am 23. Dezember 2010 die Auskunft erhält, der Zug fährt nur fünf bis 10 Minuten später, aber in Wirklichkeit Hunderte Kunden auf dem Bahnhof stehen, weil bereits seit eineinhalb Stunden kein Zug mehr gekommen ist, dann muss im Informationsgeschehen des Unternehmens irgendetwas nicht stimmen. Ich bitte Sie um Aufklärung, woran das liegt.

Zum Thema Weichen – dieses Problem kam erstmalig Anfang Dezember 2010 auf – möchte ich wissen, welche Konsequenzen Sie bezüglich des Teilunternehmens DB Netz treffen werden? Welche konkreten Schritte – dazu hatten Sie vorhin nichts gesagt – werden eingeleitet, damit die Weichen künftig nicht nur durch das Personal, sondern vor allem durch eine andere Technik wieder funktioniert?

Meine abschließende Frage, weil das in der Vergangenheit immer wieder von der Regierungsfaktion angesprochen worden ist: SPD und Linksfraktion wollen – das ist ein Politikansatz –, dass S-Bahn und BVG zu einem gemeinsamen Unternehmen zusammengehen. Ich bitte Sie um eine klare Aussage. Hat die Deutsche Bahn vor, die Berliner S-Bahn zu verkaufen – ja oder nein? – Vielen Dank!

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Vielen Dank, Herr Friederici! – Zur Klarstellung: Die Fraktionen haben sich vor sechs Wochen einvernehmlich auf die Anhörung des Bahnchefs geeinigt. Die Anträge, den Regierende Bürgermeister und Herrn Franz vielleicht sogar in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Brandenburger Ausschuss anzuhören, stammten aus der vergangenen Woche. – Das nur zum Verständnis unserer Gäste und der Pressevertreter. – Es gibt hier eine durchaus längerfristige Vorbereitung und Verständigung, was die Konzentration auf das Gespräch mit Ihnen anbelangt. – Für die Linksfraktion hat nun Frau Matuschek das Wort. – Bitte sehr!

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion): Vielen Dank! – Ich werde mich bemühen, mich bei den vielen Anregungen, die bereits angesprochen wurden, möglichst nicht zu wiederholen. – Herr Grube! Ein Satz vorweg: Sie sind hier heute als Bahnchef eingeladen, also als Chef des gesamten Konzerns. Deshalb sind Fragen, wie die einzelnen Konzernbestandteile miteinander arbeiten oder vielleicht nicht arbeiten, gerade an Sie zu richten. – Ich komme später noch einmal darauf zurück, wenn ich auf den Zusammenhang von DB Netz und Betreibergesellschaft S-Bahn zu sprechen komme. – Das ist eine Anforderung, die sich an Sie richtet, aber da haben Sie mich leider enttäuscht.

Meine zweite Vorbemerkung: Seitens der Linksfraktion ist allgemein bekannt, dass wir der Meinung sind, dass sowohl der Nahverkehr als auch die Energieversorgung, Wasser, Wohnen und Müll zur öffentlichen Daseinsvorsorge gehört. Aus diesem Grund, und weil es für das tägliche Leben notwendig ist, einen vernünftigen und funktionierenden Nahverkehr zu haben, sind wir gegen jegliche Art der Privatisierung in diesem Bereich. Deswegen sprechen wir davon, den kommunalen Einfluss über eine Eigentümerstruktur zu stärken. Am Beispiel der Berliner S-Bahn und des DB-Konzerns in Gänze haben wir die schmerzliche Erfahrung machen müssen, dass die Funktion, öffentlicher Eigentümer eines Mobilitätsunternehmens zu sein, offenbar nicht ausreicht, um den eigentlichen Sinn und Zweck dieses Unternehmens der öffentlichen Daseinsvorsorge durchzusetzen. Da ist es völlig unerheblich, ob der öffentliche Eigentümer der Bund ist und dieser gemeinsam mit der von Ihnen beauftragten Geschäftsführung des Konzerns seit Jahren eine Unternehmensstrategie betreibt, die offenbar nicht der öffentlichen Daseinsvorsorge geschuldet ist, sondern vor allen Dingen einer Unternehmensstrategie, die auf anderes gerichtet ist. In diesem Punkt wende ich mich wiederum an Sie, Herr Dr. Grube: Hier steht die Investitionsstrategie des Bahnkonzerns zur Debatte. Sie sagten, der Konzern hätte an der S-Bahn nichts verdient, aber der Konzern hat Gewinne gemacht, und zwar nicht zu knapp. Der Kon-

zern hat sogar so viel Gewinn gemacht, dass er sich auf solche „Abenteuer“ wie den Aufkauf eines Fluglogistikunternehmens in den USA einlassen kann und – wie kürzlich vollzogen – den Kauf des europäischen Eisenbahnanbieters Arriva. Die Deutsche Bahn als Konzern ist nach wie vor mit einer Investitionsstrategie behaftet, die auf internationale Aktivitäten ausgerichtet ist, als Globalplayer sowohl im Eisenbahnverkehr als vor allen Dingen auch im Logistikwesen und nicht auf den Hausmarkt, also auf das, was eigentlich Sinn und Zweck eines öffentlichen Unternehmens der Daseinsvorsorge sein soll. Sowohl im Personennahverkehr als auch im Personenfernverkehr gibt es gravierende Mängel. Die Katastrophe oder das Chaos der Berliner S-Bahn kann man sich vielleicht gedanklich immer noch etwas zusammenstuzen und sagen, das sei ein Berliner Problem, aber das ist kein Berliner Problem, weil die Probleme sowohl der Fahrzeuge als auch des Netzes im gesamten Bereich des DB-Regionalverkehrs zu verzeichnen sind. Ich gebe zu, auch von anderen Unternehmen, aber weil das Unternehmen DB AG das größte und leistungsfähigste Unternehmen sein sollte, fallen dort die Mängel besonders auf – bis hin zu den Mängeln in der ICE-Flotte und im Fernverkehr. Deswegen stellt sich die Frage: Welche Maßnahmen werden auf der Ebene der Konzernführung, der Konzernstrategie getroffen, um einem regional verhafteten und orientierten Unternehmen wie der S-Bahn Berlin das entsprechende Know-how, die finanziellen Mittel und die Investitionsstrategie mit auf den Weg zu geben, um den Nahverkehr wieder qualitativ gut anzubringen?

Das Thema Entschädigung betrifft viele – auch uns, wir hatten es bereits im Vorfeld zur Diskussion gestellt. Wir sind enttäuscht, was dieses Thema betrifft. Richtig ist, dass die Entschädigungen, die im November und Dezember an die Fahrgäste geleistet wurden, ein gutes Zeichen waren. Das wurde honoriert, und die Anzahl der Abonnenten ist nicht in dem Maße zurückgegangen, wie es bei einem so gravierenden Leistungseinbruch zu erwarten gewesen wäre. Die Fahrgäste gehen diesen schweren Weg mit und haben ihn akzeptiert, aber auch im Dezember wurde nicht die versprochene Leistung erbracht. – Zu Beginn Ihrer Ausführungen sagten Sie, dass zum 13. Dezember 2010 zumindest wieder mit einem Bestand von 501 Fahrzeugen gefahren werden. – Wir bestehen darauf, dass es eine schnelle Antwort an die Fahrgäste gibt, welche weiteren Entschädigungsleistungen tatsächlich für die Fahrgäste anstehen, und zwar nicht erst Ende des Jahres 2011, sondern relativ bald.

Was die Entschädigung auf der Basis von Fahrpreisnachlässen angeht, möchte ich eine Gruppe von Fahrgästen herausstellen, und das sind die Menschen mit Behinderungen, die in der Regel keine Stammkunden sind, aber auf einen funktionierenden Nahverkehr angewiesen sind, den sie – seien es Menschen mit einer Behinderung der Gehfähigkeit, akustisch Behinderte oder Blinde – bewältigen können. Wir haben in Berlin die Möglichkeit, dort ein bisschen dagegen zu steuern, weil wir einen Sonderfahrdienst für Behinderte haben. Dieser Sonderfahrdienst funktioniert aber weder immer noch für jeden. Gerade Menschen mit Behinderungen sind besonders betroffen, wenn der Nahverkehr ausfällt, weil sie keine andere Möglichkeit haben, als den Nahverkehr zu nutzen. Ich erwarte auch da ein Entgegenkommen seitens der Konzernführung, gerade wenn es um Entschädigungen für diese Menschen geht.

Über die Entschädigungen, die das Land Berlin und die Berliner Wirtschaft aufgrund der gewaltigen Imageschäden beanspruchen könnten, will ich gar nicht reden. Sie sind rechtlich sowieso nicht durchsetzbar, aber gehören dazu, wenn man über Leistungen spricht, die zur Wiederherstellung eines verlorengegangenen Vertrauens führen müssen. Vor allen Dingen ist ein gewaltiger ökonomischer Schaden für die Region entstanden.

Dreh- und Angelpunkt dessen, worüber wir geredet haben, ist offensichtlich der Fahrzeugmangel. Ich glaube, Sie machen es sich ein bisschen einfach, wenn Sie sagen, die Grundlage des gesamten Chaos sei eine schlechte Fahrzeugserie. Das halte ich für zu kurz gesprungen, aber das sei dahingestellt. Der Fahrzeugmangel ist nicht seit dem 2. Dezember 2010 bekannt, sondern schon länger. Deswegen frage ich mich, warum es nicht möglich ist, schneller zu mehr Fahrzeugen zu kommen. Ich weiß, dass eine Menge unternommen wird, um die vorhandenen Fahrzeuge schneller durch die Werkstätten zu bringen und zusätzliche Prüfungen vorzunehmen. Warum es jedoch nicht möglich ist, jetzt durch Nachbestellung zu mehr Fahrzeugen zu kommen – ein Dutzend mehr oder weniger Fahrzeuge sind bei dem Angebot, das gefahren wird, schon ausschlaggebend –, indem bei Bombardier schnell funktionierende Fahrzeuge bestellt werden, ohne eine neue Serie entwickeln zu müssen, wobei die nachbestellten Fahrzeuge selbstverständlich mit den neuen Radsätzen und -achsen und was sonst noch alles dazugehört, versehen sein müssten, ist mir unklar. Darüber ließe sich

doch sicherlich reden, um schneller und nicht mehr ab dem Jahr 2017 zu neuen Fahrzeugen zu kommen, wenn sowieso neue Fahrzeuge gebraucht werden.

Die Frage nach den 20 Fahrzeugen der Baureihe 485 ist bereits gestellt worden. Bereits vor zwei Jahren wurde in diesem Ausschuss von Herrn Heinemann versprochen, dass diese Fahrzeuge in drei Monaten fahren werden. Meine letzte Information war, dass sie im April dieses Jahres kommen werden. Da frage ich mich schon, warum solche Entscheidungen, wenn sie denn vor einem parlamentarischen Ausschuss angekündigt worden sind, so lange in ihrer Umsetzung dauern. – Das Gleiche betrifft die Wiederinbetriebnahme von Werkstätten. Diese ist zwar vollzogen worden, aber dauerte viel zu lange. Und was die Anstrengungen angeht, mehr Personal auf die Bahnsteige zu bringen, um mehr Fahrgastinformationen geben zu können, so dauern auch diese in der Regel viel zu lange.

Noch ein kurzer Schwenk zur Fahrgastinformation: Ich finde es richtig, als kurzfristige Maßnahme zu einem verlässlichen Angebot zu kommen. Es wurde angekündigt, auf 60 Stundenkilometer zurückzugehen. Da beiße ich persönlich in den sauren Apfel und sage, dass das akzeptabel ist, wenn ich dadurch ein verlässliches Angebot haben kann. Ich habe im Hinterkopf, dass die neue Fahrzeugflotte damals angeschafft wurde, weil die alte zu langsam gewesen sei. Mit den neuen Fahrzeugen geht man jetzt wieder auf 60 Stundenkilometer zurück, um ein verlässliches, berechenbares Angebot zu bringen. Mir sind Züge, die dann tatsächlich fahren, lieber – auch wenn sie kürzer sind – als lange Züge, die seltener fahren. Ich glaube, es ist auch im Interesse der Fahrgäste, lieber in vollen Fahrzeugen zu fahren, was sie dann hinnehmen, anstatt länger auf dem Bahnsteig zu stehen und nicht zu wissen, wann der nächste Zug kommt.

Zur Infrastruktur: Das Eisenbahnsystem ist ein System. Das ist schon so oft deutlich geworden und immer wieder gesagt worden. Da muss man auch systemisch herangehen, wenn man an Krisenbewältigung denkt. Die Infrastruktur – Sie sagten es, Herr Grube – hat in den letzten Jahren erhebliche Investitionsleistungen bekommen. Das ist richtig, das weiß ich auch, aber das hat nicht dazu geführt, dass die Infrastruktur bei Frost und Schnee tatsächlich funktioniert. Es ist ein einmaliges Unding, dass die neuen Weichen offensichtlich nicht nur in Berlin versagt haben. Das ist ein Problem, das ich gerne in den Raum stellen und verlässliche Antworten darauf haben möchte. Warum, trotz erheblicher Investitionsleistungen in die Infrastruktur, ist denn der Gebrauch dieser Infrastruktur nicht besser geworden? Das geht bis hin zu der Frage Signal- und Sicherungstechnik. Meinetwegen reden wir auch über elektronische Stellwerke. Wenn die ausfallen, liegt das ganze Ding lahm. Wenn ein Mitarbeiter krank ist, liegt die halbe S-Bahn lahm. Daran muss man doch vor-ausschauend denken und sagen: So geht es nicht, bei aller Technikliebe und aller Notwendigkeit, Effizienz durch Technik, technischen Fortschritt zu gewinnen, aber ein robustes System muss auch solche Fälle aushalten können und dann entsprechend Gegenmaßnahmen haben. Natürlich, bei der ganzen Reihe der technischen Schwierigkeiten und Unikatlösungen der Berliner S-Bahn kommt man immer wieder zu der Frage: Wie ist denn das mit den merkwürdigen mechanischen Fahrsperrern bei der S-Bahn? Nun sollen sie irgendwie ausgetauscht werden. Auch das ist eine Frage, die hätte man längst vielleicht anders angehen können. Es war ja auch mal die Frage der Stromversorgung, geht man auf 500 KV oder nicht und Ähnliches. Das sind tatsächlich Investitionsentscheidungen, die haben dann ein größeres Kaliber, aber wenn man über eine strategische Neuausrichtung des Bahnkonzerns und auch der Berliner S-Bahn nachdenkt, sollte man nicht nur an die Beschaffung, Bestellung und Entwicklung einer neuen Fahrzeugserie denken – das will ich Ihnen mit auf den Weg geben –, weil die Fahrzeuge nun mal für 30 Jahre Betriebszeit konstruiert wurden. Auch da sollte man volkswirtschaftliche Vernunft walten lassen. Ich sehe ehrlich gesagt nicht, dass nun alle 481er immer so schlecht gewesen sind, wie sie jetzt scheinbar sind und wie sie dargestellt werden. Sie sind immerhin bis 2006 ganz gut gefahren und hatten eine hohe technische Verfügbarkeit. Das ist ja nicht vom Himmel gefallen, dass die plötzlich nach Ablauf der Gewährleistungsfrist versagen. Da ist noch lange nicht aller Tage Abend. Vielleicht hat es dann doch etwas damit zu tun, dass die Wartungsintervalle ausgedünnt wurden, und das hat dann nichts mit der Herstellung zu tun.

Allerdings – das muss man sagen – wurde gebaut, was bestellt wurde, und man muss auch über den Konzern hinausdenkend auf der Bundesebene nachdenken, wenn die Aufgabe ist, leichtere Fahrzeuge herzustellen, was das dann für Auswirkungen auf die Konstruktion der Fahrzeuge hat. Da ist sicherlich durch die Bahnreform auch die Schnittstelle zwischen Fahrzeugherrstellung und Betrieb vielleicht ein bisschen weit geöffnet worden, um dann nur noch über vertragliche Regelungen und Garantieregelungen nach Jahren die Mängel darzustellen. Das ist nicht zielführend für ein funktionierendes und sicheres System.

Zu den sonstigen Gewinnen der Bahn: Wir haben über 5 Millionen Euro Abführung an den Bund besprochen. Das ist richtig. Das kritisieren wir auch, aber die Bahn hat auch sonstige Gewinne. Man muss auch noch mal darüber nachdenken, dass aus den sonstigen Gewinnen auch eine andere Investitions- und Unternehmensstrategie resultieren muss, die S-Bahn in der Hauptstadt wieder zu dem zu machen, was sie mal war, nämlich beispielgebend nicht nur für Europa, sondern auch für die ganze Welt.

Sie wissen, die Linke ist keine Freundin von Ausschreibungsverfahren. Wir sind schon für eine Direktbeauftragung und wollen diese Option auch nicht aufgeben. Das hat etwas damit zu tun, dass wir die kommunale Steuerung gerne in die Hand nehmen und dafür auch die Verantwortung übernehmen wollen. Vor allen Dingen hat Direktbeauftragung auch etwas mit Vertrauen zu tun, und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des DB Konzerns ist im Moment nicht gerade sehr gut ausgeprägt. Wir wollen gerne daran arbeiten, gemeinsam auch wieder ein funktionierendes Nahverkehrssystem in Berlin möglichst schnell zu haben, aber auch über 2017 hinaus. Eine Zerschlagung des S-Bahnnetzes auf mehrere Betreiber halten wir nach wie vor nicht für die optimale Variante, weil damit neue Probleme entstünden. Wir sehen aber im Moment tatsächlich keine vertrauensbildenden Maßnahmen in dem Sinne, dass die Bahn als Konzern schnell wieder diese Leistungsfähigkeit, die wir unterstellen, und die betriebliche Verlässlichkeit herstellt.

Ein letzter Satz noch: Ja, es ist richtig. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der S-Bahn leisten hier Über-menschliches. Sie arbeiten unter widrigen Bedingungen, und inzwischen sind auch – dafür ist der neuen S-Bahngeschäftsführung Respekt zu zollen – entsprechende Maßnahmen getroffen worden, um mehr Mitar-

beiterinnen und Mitarbeiter unterzubringen. Wir gehen davon aus, dass das nicht nur für die Krisenbewältigung ist, sondern auch darüber hinaus, denn für einen normalen S-Bahnbetrieb braucht man ausreichend Personal, ausreichend Werkstattkapazität und ausreichend Fahrzeuge. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Herr von Lüdeke, Sie haben für die FDP-Fraktion das Wort!

**Klaus-Peter von Lüdeke (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Herr Dr. Grube! Es ist schon von einigen meiner Vorredner betont worden, dass sich der Ausschuss lange bemüht hat, Sie einzuladen. Insofern sind wir alle ursprünglich sehr froh gewesen, dass Sie diesen Termin bestätigt und zugesagt haben. Wenn man jetzt diese Anhörung verfolgt, dann muss man sich tatsächlich fragen: Was sagen eigentlich diese leidgeprüften Fahrgäste zu Ihrer Stellungnahme von heute? – Das ist nun wirklich in hohem Maße enttäuschend. Es geht hier nicht um die Frage warum und wieso, sondern es geht um die Frage wann und wie hier tatsächlich Besserung eintritt und wann ein ordnungsgemäßer Berliner Nahverkehr gewährleistet wird. Zu dem Thema haben wir heute eigentlich gar nichts gehört. Das ist enttäuschend. Wir haben wieder sehr viel über Technisches gehört. Mir geht es sicher wie vielen anderen Berlinern auch, die täglich oder fast täglich irgendetwas über die technischen Probleme bei der S-Bahn lesen. Wir sind da alle inzwischen schon Fachleute. Wir wissen alle, was Besandungsanlagen sind. Vor einem Jahr wusste ich davon gar nichts, dass Sie Sand auf die Schienen werfen, damit man besser bremsen kann. Inzwischen wissen wir das alles. Wir wissen, warum die Weichen nicht funktionieren usw. Das interessiert aber letztlich nicht. Es interessiert das, was hier besteht, und das ist ein Nahverkehrsvertrag zwischen der S-Bahn und dem Land Berlin, und diesen Vertrag erfüllt die S-Bahn nicht. Sie erfüllt die Leistung, die darin festgeschrieben ist, nicht. Die Frage ist: Was tun Sie eigentlich dafür, dass diese Leistung in irgendeiner Form sichergestellt wird? Uns interessiert schon mal die Frage: Wie ist es denn möglich, dass der Auftragnehmer keine Ersatzverkehre organisiert, dass der Auftragnehmer als staatlicher Monopolist sich überhaupt nicht in der Verantwortung sieht, Ersatzverkehre zu organisieren, jedenfalls hat man den Eindruck, und sagt: Wir streichen Linien. – Ganze Stadtbezirke werden vom S-Bahnverkehr abgehängt, weil die Bahn in ihrer Allmacht sagt: Das bedienen wir einfach nicht mehr. – Das ist keine Frage mehr der Einbehaltung von Geldern, so wie der Senat das macht. Das ist ja vielleicht ganz komfortabel für das Land Berlin, dass es Geld spart. Die Fahrgäste haben davon allerdings gar nichts. Den Vorteil für die Fahrgäste kann ich da nirgends erkennen. Die interessiert eigentlich nur: Wie kommen wir von A nach B, um unsere Termine einzuhalten? Das, was volkswirtschaftlich dahintersteckt, ist noch gar nicht betont worden, dass das natürlich katastrophale Auswirkungen angenommen hat, gerade auch für Arbeitnehmer, die rechtzeitig an ihren Arbeitsplätzen sein müssen. Das dann auf technische Probleme zuschieben, das interessiert mich weniger, sondern eher die Frage: Wie sichern Sie, dass das zukünftig abgestellt wird?

Wir haben als Ausschuss beschlossen, dass alle Fraktionen ihre Fragen vorab einreichen. In der ersten Runde ließen wir den Bahnchef Dr. Grube zu Wort kommen, um die eingereichten Fragen von den Fraktionen zu beantworten. Wenn ich mir unseren Fragenkatalog ansehe, dann ist da so gut wie nichts beantwortet worden. Das finde ich schon mal enttäuschend. Deshalb nehme ich jetzt die Gelegenheit wahr, zumindest die Fragen, die uns unter den Nägeln brennen, noch mal zu formulieren, um Ihnen Gelegenheit zu geben, sie in der zweiten Runde zu beantworten. – Zunächst einmal die Frage zur DB-Netz. Das ist bei einigen auch schon angeklungen. Unsere Frage lautete: Wie viele Netzstörungen gab es in Berlin in den letzten 12 Monaten, und was waren die Hauptursachen für diese Störungen? Die DB-Netz kam bei der ganzen Sache etwas zu kurz. Wir wissen nur, hier werden große Beträge an die DB-Netz abgeführt, aber wir fragen uns eigentlich: Was hat die DB-Netz eigentlich mit diesen Problemen zu tun?

Zur S-Bahn stellten wir die Frage: Warum wurde die neue Betriebserlaubnis der S-Bahn nur bis 2013 und nicht bis 2017 ausgestellt? Welche Forderung hat das EBA mit der Erteilung der Betriebserlaubnis verbunden? Wenn ich die Diskussion hier im Ausschuss und auch in den Medien verfolge, dann stellen wir fest, man hat den Eindruck, dass Ihr gesamter Fuhrpark inzwischen ruinös ist. Ich habe Probleme damit zu glauben, dass eine ganze S-Bahnflotte, die mal richtig Geld gekostet hat, ruinös ist und deshalb komplett ersetzt werden muss. Dazu hätte ich gerne noch etwas gehört. Es gibt auch die Frage: Welche neutralen Stellen prüfen denn, ob das so ist, also ob das, was Sie jetzt an Maßnahmen ankündigen, überhaupt hilft oder gar nichts mehr bringt, weil man die Züge komplett abschreiben muss, weil man ständig mit neuem Ersatz konfrontiert wird?

Dann war unsere Frage: Ab wann ist wieder mit einem zuverlässigen Winternotfahrplan zu rechnen? Das wäre die Frage der Ersatzverkehre. Wie ist das Qualitätsmanagement bei der S-Bahn organisiert? Wir wüssten gerne, unabhängig von den technischen Problemen, wie Sie das machen? Da ist die Frage, die Sie in den Raum gestellt haben, der Hersteller oder das Abwälzen auf die Hersteller, die die Komponenten geliefert haben. Haben Sie den Hersteller inzwischen schon verklagt? Haben Sie die Schäden beim Hersteller in irgendeiner Form geltend gemacht? Das würde jeder Unternehmer, dem Derartiges widerfährt, dass ihm ein Hersteller so etwas liefert, möglicherweise nicht innerhalb einer bestimmten Gewährleistungszeit, sondern möglicherweise haben wir es hier auch mit verdeckten Mängeln zu tun, machen. Wenn das so ist, wann haben Sie verklagt? Oder treffen Informationen zu, dass Sie diese Komponenten so bestellt haben, wie der Hersteller sie geliefert hat, und deshalb den Klageweg nicht beschreiten? Das wüsste ich gerne von Ihnen, da wir die Gelegenheit heute haben. Warum werden keine Ersatzverkehre bestellt? Das hatte ich schon in meinem allgemeinen Statement gefragt. Ab wann ist wieder mit einem regulären Fahrbetrieb zu rechnen? Das hatten wir auch abgearbeitet.

Die Frage der freien Werkstattkapazitäten: Hier gibt es im Umland – das erfahren wir immer aus den Medien – reichlich freie Werkstattkapazitäten, die Ihrem Anspruch genommen werden könnten. Ist das so? Wenn das so ist, warum werden die nicht in Anspruch genommen, oder ab wann werden die in Anspruch genommen?

Dann noch zur Daseinsvorsorge – Frau Matuschek hatte das breit ausgeführt –: Sie haben vorhin gesagt, es gehe Ihnen nicht um Gewinn und ums Geld, sondern darum, die Probleme zu lösen und möglichst viel Geld dafür bereitzustellen. Nun kann man diese Daseinsvorsorgegeschichten, das unterscheidet uns von der Linksfaktion, natürlich auch im Wettbewerb regeln. Das möchte ich hier auch noch mal betonen. Aus unserer Sicht ist es zutreffend, dass das Netz sicherlich in staatliche Hand gehört, aber den Betrieb auf dem Netz können natürlich Private genauso leisten. Sie haben gesagt, einen Einfluss auf die Vergabe wolle die Deutsche Bahn nicht nehmen. In den letzten Tagen waren die Informationen in gewisser Weise dazu geeignet anzunehmen, dass die Deutsche Bahn das tun will. Deshalb sind wir ganz froh, dass Sie das nicht wollen. Dann steht aber aus unserer Sicht dem nichts entgegen, dass der Senat – wir haben von den Vorlaufzeiten mit neuen Zügen gehört – sich umgehend ans Werk macht und diese Verkehrsleistung ausschreibt. Bis 2017 haben Sie Zeit, und jeder Wettbewerber kann in diesem Zusammenhang prüfen, ob er antritt und entsprechend neue Bahnen bestellt. Das nur zur Frage der Daseinsvorsorge. Frau Matuschek hatte es ausgeführt, wofür die Deutsche Bahn alles Geld investiert hat und welche Gewinnerwartung und Gewinnabführung sie dennoch leisten kann. Das ist sicherlich alles nicht so unbedingt kompatibel. Da gebe ich Ihnen völlig recht, aber daraus zu schließen, dass das alles trotzdem staatlich bleiben muss, das verfolgen wir nicht, sondern wir sehen das im Wettbewerb, und wir glauben, dass Wettbewerb, und das hat diese Konzentration auf einen staatlichen Monopolisten gezeigt, tatsächlich die Leistungskraft steigern kann.

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Vielen Dank, Herr von Lüdeke! – Ich würde Ihnen für das weitere Vorgehen Folgendes vorschlagen: Wir wollten insbesondere mit Ihnen von der Bahn ins Gespräch kommen, das heißt, Sie auch sprechen lassen. Deswegen wäre mein Vorschlag, dass auf die sehr breite Darstellung der Sicht der Fraktionen Sie jetzt Zeit bekommen, sich zusammenhängend zu äußern und die Fraktionen, nicht wie bei uns üblich, eine zweite Runde machen, sondern nur eine kurze Abschlussrunde der Fraktionen, in der nur noch kurze Statements zu der heutigen Veranstaltung möglich sind. Wir hatten mit dem RBB vereinbart, dass wir als Sitzungsende 12 Uhr bis 12.30 Uhr anvisieren. Sie hätten jetzt durchaus eine Viertelstunde, 20 Minuten Zeit, zusammenhängend zu antworten. Wir würden dann noch eine Abschlussrunde machen, denn die Auswertung unter den Fraktionen und die Möglichkeit, dass die Öffentlichkeit auch daran Anteil nimmt, wird ohnehin noch anders stattfinden, als nur im direkten Gespräch. – Herr Grube, Sie haben das Wort. – Bitte schön!

**Dr. Rüdiger Grube** (Deutsche Bahn AG): Herr Dr. Flierl, vielen Dank! – Wir würden, weil ja vieles auch doppelt genannt worden ist, ein bisschen bündeln, also das, was wir bei dem einen beantwortet haben, muss ich ja bei dem anderen nicht wieder aufrufen. Ich möchte gerne zwei Punkte aufgreifen, die Frau Senatorin Junge-Reyer genannt hat, und zwar ist zum einen die Idee: Kann man sich nicht bestimmte Szenarien vorstellen, beispielsweise minus 15 Grad, es fallen 50 Züge aus, bei minus 20 Grad fallen 75 Züge aus. – Wie

reagiert dann die S-Bahn darauf? – und dann einen ständigen Ersatzverkehr einrichten? Dazu würde ich gerne Herrn Buchner kurz das Wort erteilen.

**Peter Buchner** (S-Bahn Berlin): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Thema Ersatzverkehre hat uns schon in den vergangenen 18 Monaten beschäftigt. Wir haben gelernt, dass unsere Kunden nur auf Ersatzverkehre zurückgreifen, wenn U- und S-Bahnen in irgendeiner Weise nicht zur Verfügung stehen, weshalb Ersatzverkehre mit Bussen, auch wenn Sie z. B. durch das Zentrum Berlins gefahren sind, das nahezu unter Ausschluss der Öffentlichkeit getan haben. Aus den Erfahrungen haben wir im Dezember, als sich die Situation zugespitzt hat, auf der Schiene alles bestellt, was bestellbar war. Wir waren in dem Winter nicht das einzige Verkehrsunternehmen, das Schwierigkeiten mit der Verkehrs durchführung hatte. Wir haben bei allen unseren Konkurrenten angefragt. Wir haben bei unseren Schwesternunternehmen angefragt, und wir haben das aufs Gleis gestellt, was die Infrastruktur und der Markt hergeben haben. Wir haben bei der Niederbarnimer Eisenbahn Zusatzverkehre nach Gesundbrunnen bestellt. Wir haben bei DB Regio die Fortführung aller in Spandau endenden RB-10-Züge nach Charlottenburg bestellt. Wir bestellen zukünftig die Verlängerung der RE-6 nach Gesundbrunnen. Wir haben bei der BVG alle Leistungen auf der U-Bahn bestellt, die durch die BVG darstellbar waren. Busverkehre machen nur dort Sinn, wo es kein Schnellbahnangebot geben kann, denn andernfalls fahren die Busse neben einer überfüllten Schnellbahn her. Es liegt also nicht daran, dass wir irgendetwas nicht organisieren wollten, sondern mehr hat die Infrastruktur und die Fahrzeugsituation aller Schienenverkehrsunternehmen in Berlin nicht hergegeben.

Frau Senatorin! Wir sitzen zurzeit in engen Runden zusammen, um uns für hoffentlich nicht eintretende, aber eventuelle weitere Betriebseinschränkungen im Vorhinein abzustimmen, was wir gemeinsam für das sinnvollste Konzept halten. Daran arbeiten wir zusammen mit voller Energie, aber eines ist aus unserer Sicht klar: Wenn die Anzahl der für den Fahrgastbetrieb zur Verfügung stehenden Fahrzeuge unter 220 sinkt, macht es keinen Sinn, das ganze Netz auszufahren und dann so überfüllte Züge zu haben, dass sie nicht einmal aus den Stationen herauskommen. Deswegen hatten wir uns im Dezember schweren Herzens dazu entschieden, einige Netzteile vorübergehend nicht mehr zu bedienen, um auf den anderen Netzteilen stabilen S-Bahnbetrieb anbieten zu können. So ist diese viertägige Stilllegung von einigen Netzteilen zustande gekommen.

**Dr. Rüdiger Grube** (Deutsche Bahn AG): Vielen Dank! – Herr Gaebler! Sie haben eine ganze Reihe von Fragen an mich adressiert. Ich würde gerne einmal persönlich Stellung beziehen. Sie sagen, Sie haben die Selbstkritik vermisst. Das tut mir leid. Ich habe versucht, deutlich zu machen, dass es hier nichts schön zu reden gibt, dass es eindeutig Mängel gibt, die wir beheben müssen. Ich sage das auch noch mal ganz offen: Mit dieser Anhäufung von zusätzlichen Herausforderungen plus dem Wetter haben wir nicht gerechnet. Das muss ich einfach so sagen. Ich habe auch etwas zur Vorhersehbarkeit der zukünftigen Stabilität des Verkehrs gesagt. Da habe ich eindeutig gesagt, das können Sie auch in meiner Rede nachlesen, dass ich mich hier heute nicht hinstelle und sage: Wenn wir wieder eine solche Nacht wie vom 1. auf den 2. Dezember haben, mit diesen minus 15 Grad Temperatur, die übrigens seit dem 27. November war, da hat der Verkehr funktioniert – – Es ist erst dann schwach geworden, als der Flugschnee dazu kam und die Feuchtigkeit bzw. der Schnee durch die Lüfter eingezogen worden ist. Das Problem ist – ich will Sie jetzt gar nicht weiter in technische Themen einführen –, wenn wir dann anfangen zu enteisen, bildet sich Wasser, und dann säuft die ganze Elektronik ab, weil der Hersteller die Elektronik zu tief am Boden gebaut hat und nicht hoch genug. Aber ich will Sie in diese Details gar nicht einführen.

Dann zum Thema Mitarbeiter: Sie wissen, ich bin am 1. Mai 2009 gekommen, das war genau an dem Tag, als in Kaulsdorf dieser Unfall passiert ist. Seitdem beschäftige ich mich natürlich mit diesem Thema, und wenn ich die Mitarbeiteranzahl sehe, dann hatten wir damals 2 800 Mitarbeiter gehabt. Wir haben jetzt 3 000 Festangestellte plus 250 Leiharbeiter. Das heißt, wir haben effektiv 450 Mitarbeiter mehr beschäftigt.

Dann haben Sie das Thema Lastenheft adressiert. Herr Homburg hat sich gerade in den letzten Tagen noch mal im Detail die Mühe gemacht und sich das Lastenheft von damals herausgesucht. Wir haben genau das Fahrzeug bestellt, das wir benötigen, um den Fahrplan zu fahren, den Sie und unsere Kunden zu Recht einklagen. Aber das Fahrzeug ist dazu leider nicht geeignet. Wir sind von 100 auf 80 und jetzt aufgrund der

Gesamtsteueranlagen auf 60 km/h gegangen, und da gibt es überhaupt nichts zu deuten. Das ist eindeutig die Aufgabe des Herstellers.

Dann haben Sie natürlich zu Recht die Frage gestellt, die habe ich auch gestellt: Warum hat man vorzeitig auf Gewährleistungszeiten verzichtet? – Da sage ich ganz offen, das ist für mich ein Krimi. Bisher hat mir das noch keiner im ganzen Konzern beantworten können. Aber gehen Sie davon aus, diese Frage werden wir irgendwann beantworten müssen, und zwar genau die, die damals dafür verantwortlich waren, denn so etwas habe ich in meinem Leben noch nicht erlebt, dass man freizügig und freiwillig auf eine Gewährleistung, und zwar vor Ablauf, verzichtet. Das wirft auch bei mir einige Fragen auf.

Sie haben dann den zu langen Austausch von Rädern und Achsen angesprochen. – Erstens, und das ist auch richtig so, und das kritisiere ich gar nicht: Wenn Sie heute irgend etwas an einem Fahrzeug anfassen, muss es immer die Zustimmung und die Zulassung vom Eisenbahnbusbundesamt bekommen. Nehmen Sie mal das Beispiel ICE 3. Das ist für mich ein schönes, klassisches Beispiel. Der Unfall war im Juli 2008 in Köln. Wir haben bis heute noch nicht die Zulassung, um die neuen Räder umzurüsten. Die werden wir frühestens im Herbst 2011 bekommen. Genauso ist es auch hier. Sie haben gesagt: Es gibt so schöne Sitzungen für den ICE, warum macht ihr nicht auch so etwas für die S-Bahn? – Da muss ich Sie leider korrigieren. Es ist eine gemeinsame Sitzung, die Sitzung heißt übrigens Pro Rad, und da werden alle Themen der Räder adressiert, auch die der S-Bahn. Die S-Bahn ist jedes Mal ein Thema auf unserer übergeordneten Sitzung im Konzern. Da können Sie sogar mit mir kommen. Ich kann Ihnen die Tagesordnung zeigen. Ich kann Ihnen sogar die Unterlagen zeigen, wie lange wir hier mit der Zulassungsbehörde in der Diskussion sind, um überhaupt zu einer Zertifizierung der Räder zu kommen. Sie haben z. B. gesagt: Ja, dann bestellt doch einfach ein paar 481er nach. – Da muss ich Sie leider enttäuschen. Das Eisenbahnbusbundesamt würde heute, selbst wenn wir Modifikationen anführen, diese Baureihe gar nicht mehr zulassen. Das heißt, diese Baureihe würde heute gar nicht mehr zugelassen werden. Das muss man auch mal ganz offen ansprechen.

Mitarbeiter bei der DB Netz: Da würde ich gerne noch einmal, weil ich nicht im Täglichen die Zusammenarbeit zwischen der DB Netz und der S-Bahn Berlin erlebe, Herrn Buchner das Wort erteilen. Herr Buchner, seien Sie da durchaus kritisch. Sie müssen hier nicht auf den Konzern Rücksicht nehmen. Wenn es Dinge gibt, die nicht in Ordnung sind, dann – [Allgemeines Gelächter] – werden sie auch angesprochen. Also, bitte, sagen Sie ganz deutlich, wo es geklemmt hat. Ich weiß selbst, das sage ich Ihnen auch, ich bin der Sache ja auch nachgegangen, dass es z. B. Ende November eine Übung gegeben hat. Bei dieser Übung hat alles geklappt. Aber wir wissen auch, das in der Nacht vom 1. auf den 2. Dezember 170 Leute anwesend sein sollten, aber es waren nur 118 da. Jetzt können Sie einfach einmal schildern, was Sie dort in dieser Nacht und an diesem Tag erlebt haben.

**Peter Buchner** (S-Bahn Berlin): Wie allgemein bekannt ist, hatten wir an diesem Tag Anfang Dezember 69 Weichenstörungen, die dazu geführt haben, dass wir nicht mehr in unsere Werkstätten gekommen sind, dass wir Züge im Netz abstellen mussten. Das war der Beginn des Aufschaukelns der Situation. Natürlich hätten wir uns da auch weniger Weichenstörungen gewünscht. Wir hatten noch einen zweiten Katastrophen- tag, wo wir über 100 Signalstörungen infrastrukturstetig hatten. Da wurde uns aber von den Kollegen der DB Netz versichert, dass alle Leute draußen sind. Da hat es leider auch einen tragischen Unfall im Eifer des Gefechts gegeben. Ich kann Ihnen versichern, dass der Druck, der von der Öffentlichkeit bei uns ankommt, eins zu eins auch auf die Kollegen bei der DB Netz weitergegeben wird, die das auch ihren Lieferanten weitergeben. Das ist keine Frage der Zusammenarbeit. Das ist aus meiner Sicht eine Frage der Machbarkeit. Uns ist mehrfach versichert worden, dass die Weichenheizungen ordnungsgemäß funktionieren und dass man aber mit den manuellen Eingriffen nicht hinterherkommt, dort, wo die Weichenheizungen die Situation nun einmal beherrschen.

**Dr. Rüdiger Grube** (Deutsche Bahn AG): Frau Hämerling! Dann würde ich ganz gerne zu Ihnen kommen. Sie haben einige Frage gestellt, die nicht an uns gerichtet waren. Deshalb nehme ich dazu natürlich auch zurzeit keine Stellung. Aber ich möchte einen Punkt ansprechen, der im Interesse aller ist. Warum war es möglich, dass man im November noch gesagt hat, wir sind eigentlich ganz gut auf den Winter vorbereitet, und dann ist uns das doch nicht so gelungen, wie wir alles es uns gewünscht haben? Können Sie auch dazu noch mal direkt ausführen, Herr Buchner?

**Peter Buchner** (S-Bahn Berlin): Wir haben uns auf diesen Winter so vorbereitet, wie wir es vorher besprochen haben. Wir haben Werkstätten wiedereröffnet. Wir haben zusätzliche Leute an Bord geholt. Wir hatten auch eine Kundeninformation zusätzliche Mitarbeiter. Wir haben die Tauschmotoren auf Lager gehabt. Wir haben die zusätzlichen Mittel zur Türenteisung, die bisher von allen Eisenbahnenunternehmen nicht angewendet worden sind, weil das Nutzen-Aufwand-Verhältnis infrage gestellt worden ist, genutzt, denn wir wollen nichts unversucht lassen. Dennoch mussten wir Anfang Dezember zwei Themen zur Kenntnis nehmen. Das eine Thema ist, dass die Anzahl der Antriebsstörungen explodiert ist, und das hat nichts mit vorbeugender Wartung zu tun. Die Antriebe sind so konstruiert, dass der Flugschnee direkt in die Elektronik hineinzieht. Das können Sie mit einfachen Maßnahmen präventiv nicht verhindern. Da wird an Änderungen der Konstruktion gearbeitet. Die gibt es noch nicht. Wenn es die gibt, dann werden die natürlich umgehend eingebaut, aber da können Sie im Rahmen der Wartung präventiv nichts tun.

Das zweite Thema, das im Dezember zur totalen Eskalation der Betriebssituation geführt hat, war: 60 km/h fahren. Wir sind morgens relativ pünktlich losgefahren. Die Situation hat sich den ganzen Tag über aufgeschaukt. Das führt dazu, dass die Züge vorzeitig abbrechen müssen, dass sie Nachmittagspünktlichkeiten von unter 30 Prozent haben, dass sie – wie beschrieben – die großen Löcher in den Außenstrecken haben, wenn die Züge vorzeitig wenden, um wieder einigermaßen pünktlich Richtung Innenstadt zu fahren. In einer solchen Situation können Sie mit noch so viel Technik und noch so viel Personal keine ordentliche Kundeninformation durchführen, denn wenn die Systeme nicht aktuell gepflegt sind, und das sind sie nicht, wenn alle Züge unpünktlich fahren, dann kann die beste Technik nichts Ordentliches anzeigen, und genauso nützt Ihnen das viele Personal auf den Bahnsteigen nichts, wenn eine Situation so übersichtlich ist, dass sie nicht wissen, wohin der nächste Zug fährt, der kommt und was der Endbahnhof des Zuges ist.

Deswegen haben wir uns in Abstimmung mit den Bestellern entschieden, ab Montag, den 24. Januar, für den Monat Februar einen sogenannten Winterfahrplan, der auf Tempo 60 aufbaut, einzuführen, der verhindert, dass die Pünktlichkeit bei Vereisung von den Sandrohren zurückgeht. Er stellt eine ordentliche Pünktlichkeit sicher. Er kann natürlich nicht die Zugverfügbarkeit sicherstellen, aber er stellt die Pünktlichkeit sicher und ist damit die Basis für eine ordentliche Kundeninformation. Deswegen lassen wir auch die Ersatzverkehre, obwohl wir zurzeit das Angebot wie vor Wintereinbruch fahren, weiterfahren. Zurzeit haben die Kunden das S-Bahnangebot wie im November und zusätzlich die Zusatzverkehre, damit sich die Kunden nicht permanent umorientieren müssen.

Ein Thema ist mir bei den Themen, die Sie genannt haben, besonders wichtig – das Thema externe technische Unterstützung. Hier wird immer wieder in den Raum gestellt, die Unternehmen stünden Schlange, um uns bei der Bewältigung der Probleme zu helfen. Die mehrfach angesprochene Reaktivierung von 20 Fahrzeugen der Baureihe 485 haben wir, weil es S-Bahn und Bahn intern dafür keine Kapazitäten gab, europaweit ausgeschrieben. Hier hatten im Vorfeld mehrere Unternehmen angeklopft und wollten unbedingt berücksichtigt werden. Wir haben in der Angebotsfrist ein Angebot bekommen. Ich habe selber alle Unternehmen abtelefoniert, alle üblichen und unüblichen Verdächtigen. Alle hatten eine gute Ausrede, warum ihnen das zu kompliziert ist und warum sie sich nicht ranwagen. Der eine Anbieter, der ein Angebot abgegeben hat, hatte für das, was schwierig ist, nämlich für die Komponenten, die Bedingung in seinem Angebot, die Kompetenten müssen von der Deutschen Bahn aufgearbeitet werden. Deswegen haben wir uns dazu entschieden, trotz voller Werkstätten der Deutschen Bahn, den Auftrag in Wittenberge und Dessau intern abzuarbeiten. Die ersten acht Fahrzeuge stehen in Schöneweide, die anderen zwölf kommen auch. Die müssen sich nur beim Achstausch hinten anstellen, wie wir schon beschrieben haben. Sobald sie die neuen Achsen darunter haben, bekommen sie die Inbetriebnahme und fahren dann auch. Es ist leider nicht so, dass die externen Unternehmen Schlange stehen, um uns hier mit der Wartung oder auch mit konstruktiven Änderungen unter die Arme zu greifen.

**Dr. Rüdiger Grube** (Deutsche Bahn AG): Vielen Dank! – Frau Häammerling! Sie haben dann noch den Vorwurf artikuliert, wir würden die Verwaltung mit einem solchen Vorschlag erpressen wollen. Ich sage Ihnen ganz offen: Das ist absolut nicht unsere Intention. Das habe ich ganz bewusst in meinen Ausführungen anfangs gesagt. Unsere Intention ist, nicht noch weiter Zeit zu verlieren, denn wir können an der Baureihe 481 – – Das müssen wir zusätzlich machen. Wir müssen das eine machen. Wir müssen das Ding stabilisieren. Da nehmen wir auch Geld in die Hand. Das ist nicht wenig, was wir schon in die Hand genommen haben und was wir noch in die Hand nehmen. Wir müssen parallel auch den Mut haben, an neue Fahrzeuge heranzugehen, sonst werden wir dieses Thema bei solchen extremen Witterungsbedingungen nicht in den Griff bekommen. Ich könnte Ihnen etwas anderes erzählen, das mache ich aber nicht. Ich sage es Ihnen ganz offen: Wenn Sie das Problem Berliner S-Bahn in den Griff bekommen wollen, dann müssen die technischen und konstruktiven Mängel aufgearbeitet werden. Wir brauchen einen langfristigen stabilen Betrieb, und das ist nicht mit den alten Fahrzeugen zu machen. Das müssen wir auch mal ehrlicher adressieren.

Jetzt sage ich Ihnen noch eines zur Werkstattorganisation: Für die Werkstattorganisation und die Werkstattkapazität haben wir in den letzten Monaten – ich kann nur für die Zeit reden, in der ich verantwortlich bin – erheblich etwas gemacht. Schöneweide, Friedrichsfelde, Erkner usw. Eines muss man auch noch mal sagen: Schauen Sie mal nach Henningsdorf. Da stehen zurzeit round about 60 neue Fahrzeuge der Firma Bombardier, die wir im Sommer bereits im Einsatz haben wollten, die wir nicht einsetzen können, weil diese Fahrzeuge nicht zugelassen werden. Jetzt stehen die neuen Fahrzeuge dort. Dann hieß es: im Winter. Jetzt ist aus dem Winter wieder der Sommer geworden. Etwas Ähnliches haben wir auch mit anderen Herstellern, wo auch Fahrzeuge nicht geliefert werden. Wir haben die Verkehrsverträge. Das ist jetzt kein spezielles Thema hier, aber ich will das Thema Ersatzzüge einfach mal adressieren, dass wir hier nur gemeinsam mit den Herstellern weiterkommen, um auch dort einfach ein bisschen Verständnis zu wecken.

Die Frage für Sie noch mal ganz kurz: Wird noch weiter etwas an Werkstatt, Organisation und Kapazität in Angriff genommen und steht etwas zur Verfügung?

**Peter Buchner** (S-Bahn Berlin): Das Thema Qualitätsmanagement war in den 18 Monaten eines unserer Topthemen. Wir haben hier, was die S-Bahn noch nicht hatte, das Vier-Augen-Prinzip der Bahn eingeführt,

das unter dem Label QSI läuft. Wir haben ein neues Werkstattinstandhaltungssystem eingeführt, das es besser möglich macht, die Komponentenlebensdauer zu überwachen. Das waren wesentliche Punkte, warum sich das Eisenbahnbusbundesamt entschieden hat, uns jetzt eine dreijährige Betriebserlaubnis zu erteilen. Uns ist attestiert worden, dass wir hier große Fortschritte gemacht haben, aber auch hier gilt, dass wir nicht alle Probleme innerhalb eines Jahres lösen können. Wir sind dieses Jahr dabei, ein Sicherheitsmanagementsystem aufzubauen. Wenn all diese Themen abgearbeitet sind, dann werden wir auch wieder eine unbefristete, also eine wie vorgesehen befristete Betriebserlaubnis bekommen. Die Werkstattkapazitäten werden weiter aufgebaut. In Friedrichsfelde wird investiert. Friedrichsfelde arbeitet derzeit im Bestand. Die Leistungen müssen, weil sie im Millionenbereich liegen, europaweit ausgeschrieben werden. Das läuft. Dann wird dort investiert. Zusätzlich arbeiten wir in Erkner, in dem Standort, der seit Jahren geschlossen war, jetzt im Winter, um jede Möglichkeit zu nutzen, in Hallen Züge aufzutauen und dort zusätzlich Instandhaltung zu machen. – [Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Die schließen Sie wieder die Werkstätten?] – Erkner brauchen wir nur im Winter, nicht im Sommer. Im Winter brauchen wir die Hallenkapazität, um die Züge aufzutauen. Im Winter haben Sie keinen Engpass an Leuten, sondern einen Engpass an Werkstattkapazitäten. Ein total zugefrorener Zug braucht ungefähr sechs Stunden, bis da der erste Handwerker rangehen kann.

**Dr. Rüdiger Grube** (Deutsche Bahn AG): Darf ich das noch ergänzen? – Ich habe zufällig miterlebt, dass die S-Bahn bisher kein IT-unterstütztes Dokumentationssystem bei der Wartung hatte. Dieses haben wir jetzt eingeführt, aber ich sage Ihnen auch mal aus dem Täglichen gesprochen, wie lange es benötigt, auch mit den Mitbestimmungsorganen, überhaupt die Erlaubnis zu bekommen, ein solches IT-System einzuführen. Das hat round about mehr als zwölf Monate in Anspruch genommen. Auch diese täglichen Herausforderungen darf man nicht einfach ausblenden. Da ist viel gemacht worden, und wir machen noch mehr.

Herr Friederici! Sie hatten das Thema Ersatzverkehre angesprochen. Ich glaube, dazu ist etwas gesagt worden, auch zu der Äußerung des Regierenden Bürgermeisters. Sie haben aber das „Inforadio“ kurz erwähnt und gesagt: Dort hat der Hersteller gesagt, drei Jahre. – Wenn Sie mir diesen Herrn namentlich nennen, würde ich mich gerne mit ihm zusammensetzen, ob er mir unterzeichnet, dass er in drei Jahren neue Züge liefern kann. Da sage ich Ihnen, gehen Sie mal davon aus, dass wir da nicht ganz grün sind und ein bisschen was vom Geschäft verstehen: In drei Jahren bekommen Sie keinen neuen Zug. Da bin ich bereit, jede Wette einzugehen.

Sie haben dann auch das Thema Dividende angesprochen. Ich glaube, Sie haben Verständnis dafür, dass das eine Frage ist, die mit dem Eigentümer geregelt werden kann und dass ich natürlich als Unternehmer immer dafür bin, dass „cash in the Täsch“ the name of the game ist. Ich glaube, das ist klar, dass wir lieber das Geld ins Geschäft stecken. Ich glaube, das muss ich nicht lange erläutern.

Sie haben gesagt, mit der Entschädigung sind Sie nicht ganz glücklich. Das kann ich verstehen. Aber das Schlimmste ist, wenn wir hier einen Schnellschuss machen. Den gibt es nicht, sondern da gibt es viele Detailfragen, die erörtert werden müssen. Mit denen beschäftigen wir uns. Ich habe nicht umsonst gesagt, wir werden zu einer vernünftigen Lösung kommen. Nun geben Sie uns bitte auch noch mal drei Tage Zeit, um dieses Thema zu machen, denn bisher lag der Schwerpunkt darauf, dass wir erst mal den Betrieb wieder stabilisieren. Ich sage Ihnen auch, innerhalb von einer Woche wieder zu einem Betrieb zu kommen, wo wir uns gerade befinden, das ist doch auch nicht einfach mit einem Fingerschnipsen gemacht. Dahinter steckt harte Arbeit. Und wenn ich Ihnen sage, Silvester habe ich gesehen, die Sekretärin, die Leitung, die Mitarbeiter, alle waren da, wo andere Leute Silvester gefeiert haben. Ich finde das echt Klasse, und da muss ich mich bei den Mitarbeitern bedanken. Das ist nicht selbstverständlich. Die haben alles gemacht, um den Betrieb wieder zu stabilisieren, und das werden sie auch in Zukunft machen.

Sie haben dann auch noch die Frage gestellt: Wann wird es wieder einen hundertprozentigen S-Bahnbetrieb geben? – Ich glaube, dazu habe ich Stellung bezogen. Ich kann Ihnen heute bei der Verfügbarkeit der Fahrzeuge keine Antwort, die so ist, wie Sie sie erwarten, geben, denn sonst stehe ich in ein paar Monaten hier wieder und Sie sagen: Dieser Schwätzer Gruber hat es uns versprochen und hält sein Versprechen nicht. – Das mache ich nicht. Was ich aber mache, ist: Ich werde alle Kraft, die ich habe, reinstecken, um hier die Themen zu bearbeiten und zu beheben. Darauf können Sie sich verlassen.

Dann haben Sie noch die Frage gestellt: Angeblich soll die S-Bahn zur BVG gehen. Hat die DB vor, die S-Bahn zur BVG zu geben? – Da sage ich Ihnen ganz offen: Die BVG hat eigene Themen. Zweitens ist das unser Kerngeschäft. Solange ich hier in der Verantwortung bin, sage ich, das wäre ein Armutsszeugnis für die Deutsche Bahn. Wir unternehmen alles, um dieses Thema in Ordnung zu bringen. Das hat gestern gegolten, und das gilt heute und morgen auch. Deshalb können Sie mit mir solche Diskussionen nicht führen.

Frau Matuschek! Sie haben auch zur öffentlichen Daseinsvorsorge etwas gesagt. Da bitte ich Sie, führen Sie die Diskussion im politischen Kreis. Die Politik hat mal ein Grundgesetz geschaffen – Artikel 87e. Da ist ganz genau geklärt und geregelt, wie die Deutsche Bahn zu führen ist, nämlich als ein Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form. Das kann man im Grundgesetz nachlesen. – [Daniel Buchholz (SPD): Ein schwerer Fehler!] – Das ist nicht der Fehler der Bahn. Dann muss man auch die Liberalisierung zurückdrehen. Denken Sie doch mal eines: Ich behaupte heute, und ich bin noch nicht so lange im Geschäft, dass die Bahnreform eine der erfolgreichsten Reformen ist, die die deutsche Politik jemals abgewickelt hat. Vergessen Sie nicht, 1994 hatte die Bahn höhere Personalkosten als Umsatz, und die Bahn hat 60 Milliarden DM Schulden gehabt. Es gab keine Liberalisierung. Wir haben heute 323 Wettbewerber im Regionalverkehr, und der Wettbewerb wird weiter zunehmen. Das muss man alles mal sehen. Das kann man doch nicht einfach ignorieren.

Sie haben dann aber noch ein anderes Thema angesprochen, und zwar: Dreh- und Angelpunkt ist der Fahrzeugmangel. Warum ist es nicht möglich, schneller Fahrzeuge zu bringen? – Ich glaube, dazu habe ich Stellung bezogen. Man würde heute keine Zulassung mehr für die Baureihe 481 bekommen. Deshalb müssen wir uns natürlich mit der Stabilisierung und mit der Behebung der technischen Mängel beschäftigen. Das ist bei der Baureihe 481 überhaupt keine Frage, denn das Ding ist auch noch lange nicht abgeschrieben. Wir müssen den Mut haben, uns parallel darüber hinaus mit der Frage zu beschäftigen: Wie können wir langfristig und nachhaltig dieses Thema in den Griff bekommen?

Neue Weichen haben versagt. – Ich habe mir das mal vor Ort angeschaut. Wenn Sie so viel Schneefall haben, können Sie mit der besten Weichenheizung nichts mehr machen, weil die Zunge, das ist das Teil, das sich bewegt, und der feststehende Teil, den nennt man Backschiene, der geht ran und erzeugt Pressschnee, und Pressschnee wird zu Eis. Dann hilft nur eines: Entweder warten Sie, bis die Sonne kommt oder jemand vorbeikommt und das Ding entfernt, sonst schafft das eine Heizung nicht. Wir haben so viel Schnee und Presseis gehabt, und dann, wenn ein Zug über eine Weiche fährt, rüttelt es ein bisschen mehr als normal, kann es schon mal sein, dass ein Stück Eis in diese Mechanik hineinfällt, und dann kann eine Weiche so schnell bei dieser Frequentierung gar nicht aufgetaut werden. – [Claudia Hämerling (Grüne): In der Schweiz geht es!] – Ach wissen Sie! In der Schweiz kenne ich mich mittlerweile auch ganz gut aus. Erstens ist es ein bisschen anders. Ich muss Ihnen ehrlich sagen: Gehen Sie mal in die Schweiz. Die Schweiz hat auch Probleme, diesen Betrieb stabil aufrechtzuerhalten. Das Einzige, was bei der Schweiz anders ist, ist, sie haben sehr viel mehr lokbespannte Züge, die nicht so anfällig sind wie die Triebzüge. Das ist aber ein anderes Thema. Wir sollten jetzt übrigens nicht sagen, dass das nur das Thema der Deutschen Bahn ist. Das hätte ich jetzt sehr ausführlich beschreiben können. Das habe ich bewusst nicht gemacht, weil Sie dann gleich wieder sagen: Na ja, der rechtfertigt sich mit den Wettbewerbern. – Schauen Sie mal, wie es in Frankreich ist. Schauen Sie mal, wie es in den Beneluxländern ist. Schauen Sie mal, wie es in Österreich oder Schweden ist oder in Russland. Übrigens in Russland funktionieren die Weichen auch nur bis minus 5 Grad, und dann funktionieren die nicht mehr.

Sie haben dann noch etwas zur Dividende gesagt. Ich glaube, dazu muss ich jetzt keine weiteren Ausführungen machen.

Herr von Lüdeke! Sie haben dann noch mal kritisiert, es sei zu viel Technisches dargestellt worden. Dazu kann ich nur sagen: Ja, die Technik ist nun mal der Ursprung des ganzen Misstandes. Aber wenn wir diese Themen nicht ansprechen, werden wir sie auch nicht beheben. Ich glaube, dazu habe ich ausdrücklich Stellung bezogen.

Sie hatten noch eine Reihe von Fragen. Erstens: Wie viele Netzstörungen gab es? – Ich habe hier z. B. ein Papier vorliegen. Da haben wir einzelne Fragen beantwortet, übrigens auch für alle anderen Fraktionen. Ich

weiß nicht, ob Sie diese nicht bekommen haben. Das ist überhaupt kein Thema. Die können Sie alle haben. Herr Dr. Flierl, wenn Sie einverstanden sind, kann ich Ihnen die heute noch geben, und dann können Sie die sofort verteilen. – Übrigens, auch wenn es um sonst irgendetwas geht, z. B. um die Stellungnahme von Herrn Buchner, die er der Senatorin geschickt hat, haben wir überhaupt kein Problem damit, Ihnen diese Dinge zur Verfügung zu stellen. Ich habe nur eine Bitte: Wir richten einen Datenraum oder so etwas Ähnliches ein. Da liegen die Dinge. Es kann jeder von Ihnen hinkommen, der sich das anschauen will. Das ist überhaupt keine Frage.

Über Ersatzverkehre wurde geredet. – Dann haben Sie noch mal das Thema Qualitätsmanagement angesprochen. Ich glaube, Herr Buchner hat dazu etwas gesagt. Ich kann Ihnen nur sagen: Wir haben das Thema Qualitätsmanagement völlig auf neue Beine gestellt. Wir haben auch im Konzern eine technische Revision aufgestellt, die direkt bei mir hängt, die ich auch in die Organisation schicke, um sicherzustellen, dass es nicht nur auf dem Papier klappt, sondern dass das auch in der Realität umgesetzt wird. Wir haben leider bei der S-Bahn festgestellt, dass auf dem Papier immer alles in Ordnung war, nur dass leider die Wartungszyklen und Wartungsarbeiten nicht so abgearbeitet worden sind, wie es eigentlich vereinbart war.

Dann fragten Sie, ob wir die Hersteller verklagt haben. – Da kann ich Ihnen sagen: Wenn Sie nach Ablauf einer Gewährleistung jemanden verklagen wollen, dann müssen Sie Arglist nachweisen, und Arglist nachzuweisen, ist ausgesprochen schwierig.

Dann haben Sie das Thema der freien Werkstattkapazitäten angesprochen. Dazu hat Herr Buchner etwas gesagt. Zur Daseinsfürsorge haben Sie nur Ihren Kommentar abgegeben. – Vielen Dank!

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Vielen Dank, Herr Grube, für Ihre Auskünfte! – Frau Senatorin!

**Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer** (SenStadt): Meine Damen und Herren! Wie das in den Diskussionen mit der Deutschen Bahn in den letzten Monaten und auch davor gewesen ist, haben wir es heute mit einer Schilderung und Diskussion auf einem außerordentlich hohen Niveau zu tun. Wir alle hier sind ja inzwischen Fachleute geworden. Und für den Fall, dass Sie zu den Fragen der Auswirkungen des Flugschnees bzw. der Abdeckung der Elektronik sowohl bei niedrigen Temperaturen als auch gegebenenfalls im Sommer etwas wissen möchten, wenden Sie sich vertrauensvoll an viele, die hier inzwischen solche Kenntnisse erworben haben. Problematisch ist und bleibt, dass es offensichtlich – das haben wir heute noch einmal zur Kenntnis genommen – technische Lösungen, bei denen wir mit Sicherheit sagen können, sie sind in absehbarer Zeit erfolgreich und führen uns wieder zu dem alten, gewohnten Betrieb, hier nicht in Aussicht gestellt bekommen haben. Deshalb ist es für mich wichtig, dass wir da, wo wir – ich nenne es vorsichtig – helfen und unterstützen können, andere sagen, da wo wir außerhalb unserer Zuständigkeit einen Beitrag dazu leisten können, nicht nur mit Bordmitteln arbeiten und tatsächlich in den Qualitätssicherungsgesprächen inzwischen einmal in der Woche mit der S-Bahn und dem VBB zusammensitzen und dabei auch Vertreter anderer Verkehrsunternehmen gegebenenfalls hinzuziehen. Mir geht es darum, dass wir uns mit den Fragen, die die S-Bahn befasst, sowohl technisch als auch organisatorisch konstruktiv auseinandersetzen. Nach meiner Einschätzung können wir die S-Bahn da auch im Augenblick nicht alleine lassen, völlig abgesehen von vertraglichen Regelungen oder der Tatsache, ob es da überhaupt eine Zuständigkeit für das Land Berlin gibt.

Mir ist allerdings auch wichtig, und darauf ist hier hingewiesen worden, dass, wenn wir in die Zukunft blicken und sagen und hören, dass es hier einen technischen Ersatz für die Baureihe 481 verhältnismäßig zügig geben muss, wir uns natürlich, Frau Hämmerling, nicht erpressbar machen für den Fall, dass da der Eindruck entsteht, man wolle sich wieder in die Monopolsituation begeben und damit der alleinige mögliche Anbieter sein. Ich sage ganz deutlich: In diese Situation will das Land Berlin nicht kommen. Nach meiner Einschätzung ist dies auch nicht erforderlich. Dennoch kommt es für mich darauf an, dass man sich mit diesen technischen Fragen, die hier hinreichend geschildert worden sind, auseinandersetzt, und zwar unter Einbeziehung externen Sachverständes, gegebenenfalls nicht nur mit dem, was die Deutsche Bahn an Kenntnissen hat, sich auseinandersetzt, sondern national und international mal schaut, ob es nicht Möglichkeiten gibt, sich mit dieser Technik noch intensiver auseinanderzusetzen. Wir haben mal nachgeschaut, die Baureihe 165 – so ist mir gesagt worden – ist im Jahr 1927 gebaut und 1997 außer Betrieb gestellt worden. Da muss ja früher mal etwas möglich gewesen sein. Entscheidend ist allerdings die Frage, die hier mehrfach aufgeworfen worden

ist: Wie befreit man sich – Frau Hämerling, so hatten Sie das genannt – von der Abhängigkeit vom Bahnkonzern? Dabei kommt es mir gar nicht darauf an, mich gegebenenfalls von der Deutschen Bahn zu distanzieren, deren verfassungsrechtliche Stellung Herr Grube hier nachvollziehbar geschildert hat. Das ist tatsächlich Artikel 87 e der Verfassung der Bundesrepublik Deutschland. Sie haben, Herr Grube, zitiert, was der Auftrag der Deutschen Bahn dort ist, nämlich ein wirtschaftlich erfolgreiches Unternehmen zu sein. In dem weiteren Absatz – ich empfehle, Artikel 87 e der Verfassung weiterzulesen – steht etwas von der Gemeinwohlorientierung der Deutschen Bahn, der sie verpflichtet ist. Diese Gemeinwohlorientierung ist in zurückliegenden Jahren, man kann gerne auch mal zehn Jahre zurückgehen, oder wie viel auch immer, vernachlässigt worden. Es hat eine Laissez-faire-Haltung gegeben, von der ich glaube, dass wir sie auswerten müssen. Ich glaube, dass wir uns mit einer Reform der Bahnreform politisch auf Bundesebene auseinandersetzen müssen. – Ich will Ihnen drei Beispiele dafür nennen, wo wir als Senat von Berlin im Augenblick mit den Ländern über die Frage der möglichen, zukünftigen, viel besseren Sicherung dieser Orientierung am Wohl der Allgemeinheit durch die Deutsche Bahn verhandeln. Das sind Fragen, mit denen wir uns jetzt auch auseinandersetzen, wenn es um die S-Bahn geht.

Hier ist viel von der Abhängigkeit des Unternehmens S-Bahn von den Trassenentgelten gesprochen worden, die wiederum an ein anderes Unternehmen, eine andere Tochter der Deutschen Bahn zu zahlen sind. Bekanntermaßen ist das eine Cashcow für das Abnehmen von Entgelten, die die Länder und Kommunen über ihre Verkehrsverträge im Schienenpersonennahverkehr über die Trassenentgelte wiederum an die Deutsche Bahn ausreichen. Damit müssen wir uns auseinandersetzen, und diese Gespräche führen wir mit den Kolleginnen und Kollegen der anderen Länder. Hier müssen wir darauf dringen, dass es eine Reinvestition dieser Mittel gibt, sowohl in die Schiene – – Da ist in Berlin viel geleistet worden, Herr Grube, das ist richtig, aber offensichtlich in die Organisation des Umgangs mit der Trasse von DB Netz nicht hinreichend etwas geschehen, sonst hätten wir das Desaster am 1. bzw. 2. Dezember nicht in dieser Form erleben müssen. Dann geht es darum: Wie kann man nicht nur als Land Berlin, sondern wie können die Länder auf das Netz Einfluss nehmen? Da hat die Bahnreform vorgesehen, dass es den Ländern, z. B. einem großen Verkehrsverbund wie Berlin-Brandenburg, dem das möglich wäre, möglich sein sollte, Verantwortung für das Netz zu übernehmen. Aber es gibt ein Vetorecht der Deutschen Bahn. Das heißt, ohne eine solche Zustimmung ist eine politisch damals mit der Bahnreform gewollte Möglichkeit nicht um- und durchzusetzen. Auch damit müssen wir uns auseinandersetzen.

Dann geht es um solche klassischen Fragen wie die Fahrzeugverfügbarkeit bei einem möglichen Betreiberwechsel. Es ist in der Regel nicht möglich, bei einem Wechsel eines Betreibers tatsächlich neu anzufangen, weil die Fahrzeugverfügbarkeit, von der wir hier schon gesprochen haben, in kurzer Zeit nicht herzustellen ist. Und wenn wir hier sehen, dass es z. B. Hersteller gibt, die sagen: In drei Jahren können wir Fahrzeuge bauen. Dann mögen sie in der Lage sein, in drei Jahren zu bauen, aber das Entwickeln von Prototypen, das Erproben auf der Schiene, die Abnahmen durch das Eisenbahnministerium nimmt Zeit in Anspruch, von der die Fachleute sagen: Fünf Jahre, fünfeinhalb, sechs Jahre, das ist verdammt knapp gerechnet. – Deshalb ist es wichtig, aber das ist eine grundsätzliche Frage der Reform des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland, sich mit der Frage auseinanderzusetzen, warum nicht Unternehmen verpflichtet sind, Waren nach Beendigung eines Vertrages abzugeben, selbstverständlich gegen Entgelt und selbstverständlich in einem fairen Verfahren, damit diese Frage: Welchen Vertragspartner haben wir zukünftig, und sind wir abhängig von Monopolstrukturen? – anders beantwortet werden kann. Deshalb haben wir es hier mit einer politischen Frage für Bahnstrukturen, für die Struktur der Deutschen Bahn und für die Bahnpolitik in der Bundesrepublik zu tun. Dass man das am Beispiel der S-Bahn in Berlin so durchdeklinieren muss, bedauern wir außerordentlich. Lassen Sie uns zunächst nicht zulassen, dass man mit dem Rückzug auf die Unmöglichkeit, innerhalb von fünf Jahren die S-Bahn zu sanieren, diese Sanierungsnotwendigkeit der S-Bahn zum Jahr 2017 vernachlässigt, sondern lassen Sie uns beides tun. Erstens, zu sehen: Was kann jetzt unmittelbar getan werden, damit diese katastrophalen Zustände beendet werden? Was können wir miteinander – und diese Diskussion führen wir ja gemeinsam – tun, um ab 2017 ein sicheres Betreiben der S-Bahn, in welcher Hand auch immer, politisch verantworten zu können, liebe Frau Matuschek?

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Vielen Dank, Frau Senatorin! – Herr Grube hat sich noch mal gemeldet. – Bitte!

**Dr. Rüdiger Grube** (Deutsche Bahn AG): Ich möchte Ihnen ganz spontan aus der Diskussion heraus folgenden Vorschlag machen: Ich bin gerne bereit, gleich nach dem Winter, Beginn Frühjahr in regelmäßigen Abständen hier persönlich zu erscheinen – damit habe ich überhaupt kein Problem, ganz im Gegenteil –, um über die Probleme oder auch die Fortschritte und über das, was wir machen, zu berichten. Ich habe ein bisschen das Gefühl, dass Ihnen hier und dort vielleicht auch ein bisschen die Transparenz fehlt. Deshalb biete ich das gerne an. Herr Dr. Flierl, wenn Sie darauf zurückgreifen möchten, gehe ich gerne dieses Commitment ein.

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Vielen Dank, Herr Dr. Grube! – Das nehmen wir gerne als Verpflichtung an und verabreden uns neu. Wir haben lange Anläufe unternommen, zu dieser Sitzung heute zu kommen. – Wir kommen jetzt zu den Schlussstatements der Fraktionen. – Für die SPD-Fraktion hat sich Herr Buchholz gemeldet. – Bitte schön!

**Daniel Buchholz** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen, meine Herren! Herr Dr. Grube! Herr Buchner! Wir haben jetzt zweieinhalb Stunden über das Thema gesprochen und viele Maßnahmen und technische Details von Ihnen gehört. Ich glaube aber, dass man an drei ganz einfachen Fragen festmachen kann, wo wir eigentlich stehen. Die erste Frage, die sich heute jeder Fahrgäst in Berlin wieder stellen muss, ist: Fährt die S-Bahn überhaupt? Da merken viele Menschen in der Stadt erst, was es bedeutet, einen funktionsfähigen Nahverkehr zu haben und auch einen ehemals exzellenten Betrieb, der durch Sparvorgaben an den Rand der Betriebsfähigkeit gespart wurde. Wir erleben, dass es eine Zumutung für S-Bahnfahrgäste ist, aber auch für die gesamte Stadt.

Herr Grube! Was Sie an Diskussionen um Stuttgart 21 erleben, dort sind es noch theoretische Diskussionen um einen Stresstest. Hier in Berlin erleben das Fahrgäste in der Realität. Es ist keine theoretische Abhandlung. Es ist ein Stresstest, den wir alle erleiden müssen. Die Fahrgäste in Berlin werden dabei zu Versuchskaninchen, wenn man zu viel spart. Es sind Zehntausende, die morgens auf Bahnhöfen frieren, die zu spät zur Arbeit kommen, zur Uni, zum Arzt, und dann dürfen Sie sich nicht wundern. Ich persönlich mache alle meine politischen Termine nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ich besitze gar kein Auto. Das geht auch. Ich kann Ihnen nur raten, machen Sie das auch mal und erlegen Sie sich selbst und Herr Buchner ein Dienstwagenverbot für einen Monat auf, um mal zu erleben, wie es ist, sich als ganz normaler Fahrgäst im Berliner Nahverkehrssystem zu bewegen.

Die zweite grundsätzliche Frage: Wenn die S-Bahn überhaupt fährt, wann kommt der nächste Zug? Das ist eine ganz einfache Frage. Herr Dr. Grube und Herr Buchner, Sie können jetzt leider nicht mehr darauf antworten, aber ich muss es Ihnen sagen: Die Information der Fahrgäste ist hier angesprochen worden. Sie ist absolut ungenügend. Wir leben im Jahr 2011. Jeder hat heute mindestens ein Handy in der Tasche, aber die S-Bahn ist nicht in der Lage zu sagen, wo ihre S-Bahnzüge gerade fahren. Das kann kein Mensch nachvollziehen. Man erhält an den Infosäulen keine Auskunft und auch nicht im Internet. Es geht nicht, dass ich im Internet Auskünfte bekomme. Herr Buchner, das ist nicht nachzuvollziehen. Sie haben sicherlich in der Zeitung gelesen: Studenten, Unis bieten Ihnen an, da mal quick and dirty ganz schnell etwas zu programmieren. Die haben das schon fertig, greifen Sie einfach mal zu.

Dritte ganz einfach Frage: Wenn ich im Voraus eine Leistung bezahlt habe, z. B. eine Monatskarte, bekomme ich dann auch etwas für mein Geld. Und da sind wir, bei der Entschädigungsfrage. Da haben wir von Ihnen leider heute nur Ausflüchte gehört, keine Antworten bekommen. Ich sage ganz klar: Wir haben den Dezember als Chaosmonat in Berlin erlebt. Wir erleben den Januar jetzt wieder. Es ist das Mindeste, das die Berliner Fahrgäste erwarten können, dass es eine zweimonatige Entschädigung wie im letzten Jahr gibt. Für uns als SPD ist das das Mindeste, das es geben kann und geben darf. Zwei Monate mindestens müssen entschädigt werden. Wir reden ja nicht mal über eine Entschädigung für die Stadt, über das, was hier an volkswirtschaftlichen Schäden entstanden ist. Wir reden „nur“ über die Entschädigung von Fahrgästen. Freuen Sie sich, dass Sie den ganzen Rest nicht bezahlen müssen und diese Forderung hier niemand aufmacht.

Ich will es ganz kurz machen, darum mein Fazit: Wir haben viel zu Technik und Maßnahmen gehört, aber einen konkreten Zeitplan sind Sie uns leider schuldig geblieben, wie wir aus dem Desaster herauskommen, wie Sie uns da herausführen wollen. Wir haben alle gelernt – das ist gerade angesprochen worden –, dass das

Gemeinwohl und das Funktionieren eines Verkehrssystems wichtiger sein sollten als kurzfristige Gewinnerwartungen. Es geht um öffentliches Eigentum. Das ist mehr, als nur Gewinne zu machen, und da sehen wir auch, dass Privatisierungsdenken der Neunziger und Zweitausender Jahre zu nichts geführt haben.

Zum Abschluss: Mir wird schwarz vor Augen, wenn ich mir vergegenwärtige, dass die aktuelle Bundesregierung, CDU und FDP, der Deutschen Bahn AG auferlegen, eine zusätzliche Dividende von 500 Millionen Euro abzuführen. Sie haben gesagt, dazu können Sie politisch nichts sagen. Das wäre wirklich etwas für unser Gremium und für den Bundestag. Das heißt aber, 500 Millionen Euro weitere zusätzliche Abführung von der Deutschen Bahn. Das heißt, dass Sie Dividendenerwartungen an Ihre Töchter, an die S-Bahn GmbH und natürlich an die DB Netz mit den Trassen, mit dem Infraukturbetrieb weitergeben werden. Dann wird uns allen noch schwärzer vor Augen. Schützen Sie uns davor, dass es so weit kommt!

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Herr Friederici!

**Oliver Friederici (CDU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich versuche es mal, in drei Minuten zusammenzufassen. Der launische Beitrag von Ihnen, Herr Buchholz, fordert direkt dazu auf. Ich sage es Ihnen ganz deutlich. Nicht nur Herr Grube sollte einen Monat mit S-Bahn und der BVG fahren, sondern auch der Regierende Bürgermeister Wowereit. Hier ist mein Umweltticket für Februar. Geben Sie das Herrn Wowereit! Das schenke ich ihm gern. Dann möchte ich mal sehen, dass er einen Monat damit fährt. Dann wird er wahrscheinlich nicht nur wie in Lichtenrade bei den Flugrouten ausgepfiffen, sondern auch in der S-Bahn. Das sollte Herr Wowereit wirklich mal erleben.

Herr Grube! Sie sprachen von der Beweislast. Christian Gaebler, Frau Hämerling und ich waren am Freitag bei einer Fernsehdiskussion, und danach habe ich „Inforadio“ gehört. Kurz vor den Nachrichten vor 14.40 Uhr hat ein Sprecher des sehr seriösen RBB-Inforadios gesagt: Ja, der Hersteller hat angeboten, es dauere nur drei Jahre bis ausgeliefert werde. – Das Band kann im Internet abgehört werden. Beauftragen Sie bitte Ihr Büro, dies zu tun!

Ich möchte zwei Argumente, die Herr Buchholz genannt hat, auch für die CDU-Fraktion deutlich untermauern. Erstens: Sie müssen der Öffentlichkeit erklären – das sage ich nicht nur, weil ich hier im Verkehrsausschuss sitze, sondern weil die Kunden es wissen müssen –, Sie müssen den Menschen, die S-Bahn, aber auch denen, die mit der BVG fahren, erklären, wann es wieder 100 Prozent Betrieb gibt, und das muss so schnell wie möglich passieren. Sie müssen den Menschen eine Perspektive geben. Das ist auch eine Frage der Gerechtigkeit, weil die Abo- und Einzelfahrtscheinkunden einen Vertrag mit Ihnen eingehen und die Leistung erbracht bekommen möchten. 100 Prozent heißt nicht nur Taktung nach Fahrplan, sondern auch Länge der Züge. Sie kommen als Dienstleistungsunternehmen nicht umhin, diese Aussage so schnell wie möglich zu treffen. Sie haben einen Vertrag. Der Senat hat einen Vertrag mit Ihnen, aber Sie haben auch einen Vertrag mit jedem einzelnen Kunden.

Zweites Thema: Sie müssen auch schnellstmöglich erklären – die drei Tage will ich Ihnen gern zubilligen –, wann diese mindestens zwei Monate sollen. Ich füge hinzu: nicht nur November/Dezember. Das muss Mai/Juni oder April/Mai sein. Es muss relativ schnell kommen. Es muss schnellstmöglich im Verbund mit dem Verkehrsverbund und der BVG organisiert werden, dass es diese Gratismonate gibt bzw. Einzelfahrtscheine, die einen ganzen Tag gelten.

Eine Aufforderung an den Senat, an Frau Junge-Reyer und Herrn Wowereit – das sage ich bei jeder Plenarsitzung, bei der es um das Thema S-Bahn geht –: Sie müssen noch aktiver werden. Sie müssen die Zahlungen weiter zurückführen, Sie müssen schneller abmahnend, Sie müssen sich mehr um den Ersatzverkehr kümmern, und Sie müssen sich mehr als Sachwalter der Interessen der Berliner Bevölkerung empfinden. Es geht nicht nur darum zu moderieren. Sie müssen aktiver tätig werden. Andere Landesregierungen machen das auch.

Herr Grube! Mich freut Ihr klares Wort zum S-Bahnverkauf bzw. der Gabe an die BVG. Das freut mich sehr zu hören. Es hätte mich gewundert, wenn Sie als Unternehmen die Verantwortung für die Berliner S-Bahn an die BVG hätten abtreten wollen. Was ich von Ihnen gehört habe, war ein klares Wort. Das freut mich sehr.

Abschließend meine fünfte Bemerkung: Nutzen Sie – zu DDR-Zeiten hieß das wohl immer „Neuererprozess“ in Westdeutschland oder im vereinten Deutschland heißt das „KVB“ kontinuierlicher Verbesserungsprozess. – immer weiter auch die Vorschläge, die Ideen der Mitarbeiter. Kommunikation intern ist eines, Kommunikation extern ist etwas anderes. Hören Sie darauf, nicht nur, was der Betriebsrat sagt, sondern auch, wenn einzelne Mitarbeiter mit Veränderungswünschen und Sachen, wo sie sagen, dass sie es nicht mehr verantworten können und was besser laufen muss, an die Unternehmensleitung herantreten. Nutzen Sie das bitte noch viel stärker. Es gibt vieles, was man noch verbessern kann. Wir werden uns sicherlich in der nächsten Zeit darum kümmern.

Ihr Angebot, quasi quartalsweise herzukommen, nehme ich als Vertreter der Union sehr gern an. Ich würde mich freuen, wenn Sie kommen würden. Ich würde mich aber umso mehr freuen, wenn wir im Laufe dieses Jahres 2011 so schnell wie möglich wieder zu 100 Prozent Fahrbetrieb bei der Berliner S-Bahn kommen, damit Sie nicht mehr herkommen müssen.

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Frau Hä默ling, bitte!

**Claudia Hä默ling** (Grüne): Wir hatten – wenn ich die Fraktionen zusammennehme – fünf Seiten an Fragen abgeliefert, deren Antworten uns heute nicht vorliegen. Ich kenne also die Antworten nicht, kann nicht darauf eingehen. Das finde ich sehr misslich. Insofern wäre es besser gewesen, wir hätten sie heute gestellt, damit wir heute auch Antworten erhalten und darüber debattieren hätten können.

Frau Junge-Reyer! Wir haben nach wie vor keinen Plan, was der Senat will. Sie wissen: Wir brauchen 700 Züge. Wir haben 570, von denen immer bloß die Hälfte oder weniger im Einsatz sind, und es dauert sowieso sechs Jahre bis zum Auflaufen des Vertrages. Wie wollen Sie die S-Bahn in Zukunft aufstellen? Wir haben es heute nicht gehört, und es ist höchste Zeit, dass Sie handeln, ansonsten sind die sechs Jahre um, und die S-Bahn ist weiter so im Geschäft, wie wir das seit zwei Jahren erleben.

Herr Grube! Transparenz, ja! Ich bin eine glühende Verfechterin von Transparenz, aber dann meine ich es auch ehrlich. Nicht nur, dass Sie uns über etwas berichten, sondern wir wollen dann Antworten haben, zum Beispiel auf Fragen wie: Was führt die S-Bahn an Trassen- und Stationsentgelten ab? Was braucht sie wirklich für das Geschäft, und was kassiert sie für andere Bereiche?

Eine Frage, die Sie sich mal selbst als Unternehmen für die Zukunft beantworten sollten: Was hat eine Investition von 320 Millionen Euro in zwei S-Bahnstationen für die S 21 zum Hauptbahnhof für einen Sinn? Was hat diese Neuinvestition von 320 Millionen Euro für einen Sinn, wenn das Netz in einem nicht funktionsfähigen Zustand ist? Das Verhältnis von Grundinstandhaltung, von Personen, die dieses Netz pflegen, und Neuinvestitionen sollte sich Ihr Unternehmen überlegen. Wir brauchen keine neue Infrastruktur, solange die Züge nicht vernünftig fahren können.

Auch interessant wäre – das haben Sie heute nicht gesagt – das Verhältnis zwischen Personalabbau und Neu-einstellungen. Sie haben uns gesagt, wie viele seit dem S-Bahnchaos neu eingestellt worden sind, aber nicht, wie viele es vorher waren. Das wäre eine spannende Zahl. – [Dr. Rüdiger Grube: Das habe ich gesagt. 2 800!] – 2009, da war schon das S-Bahnchaos. Ich will wissen, wie viele es 2006 gewesen sind. Es ist ja bekannt, dass damals in Größenordnungen abgebaut wurde, und erst nach diesem Personalabbau kam es zu den dramatischen Einbrüchen. Erst mit der Spreizung der Wartungsintervalle, damit, dass man auf den normalen Austausch von bestimmten Bauteilen verzichtet hat, kam es zu dieser Störanfälligkeit, und vielleicht ergibt sich daraus auch eine ganz logische Schlussfolgerung, warum die Baureihe 481 bis zu diesen Einsparmaßnahmen gut funktioniert hat und erst danach nicht mehr.

Vielleicht bringen Sie auch Ihr elektronisches Informationssystem in Ordnung, denn das funktioniert nicht nur nicht, sondern es gibt uns falsche Auskunft. Da steht: Der Zug fährt –, und er fährt auf der Strecke gar nicht. Wenn Sie mal ins Internet gehen und sich das ansehen, werden Sie das sehen.

Die Grünen im Bundestag haben mitnichten das getan, was Sie unterstellen, Herr Friederici! Unter Rot-Grün wurden dem Bahnkonzern zusätzliche Mittel für Infrastrukturmaßnahmen angeboten, die die Bahn nicht abgefordert hat. Das ist die Wahrheit. Insofern: Bleiben Sie bitte bei den Tatsachen, und erzählen hier nicht solch einen Käse.

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Frau Matuschek für die Linksfraktion!

**Jutta Matuschek** (Linksfraktion): Auch meinerseits, Herr Grube: Vielleicht nicht einmal im Quartal, aber einen fest vereinbarten Termin vor der parlamentarischen Sommerpause sollten wir schnellstmöglich miteinander vereinbaren. Wir tagen montags vormittags. Insofern nehme ich Ihr Wort gern an.

Ich bestehe darauf, dass wir spätestens Ende des Monats eine verlässliche Information für die Fahrgäste haben, welche Entschädigungsleistung mit dem Stand Januar 2011 zu erwarten ist und wann diese Entschädigungsleistung an die Fahrgäste ausgezahlt bzw. ihnen erlassen wird. Das ist eine Terminfristsetzung. Da

nehme ich Sie auch beim Wort und bestehe darauf, dass die Fahrgäste am Ende des Monats darüber eine verlässliche Information bekommen.

Dass Sie das mit der BVG abstimmen müssen, ist hier völlig unerheblich. Im Übrigen darf ich noch mal anmerken: Sie fahren zurzeit wohl wissend, dass die BVG ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsunternehmen ist, dass die BVG fährt, was sie hat und kann und dass auch die dortigen Beschäftigten Tag und Nacht im Dienste des Nahverkehrs Berlins arbeiten. Die Katastrophe der S-Bahn wäre viel größer, wenn es nicht dieses Rückfallsystem BVG geben würde, und das bitte ich Sie, ernsthaft zu berücksichtigen, wenn Sie solche abfälligen Bemerkungen machen, wie: Die BVG hat ihre eigenen Probleme. – Ja, die BVG hat Probleme, aber sie ist auch ein öffentliches Unternehmen, und da gibt es den öffentlichen kommunalen Einfluss, und es wird recht schnell darüber entschieden – wenn die Busreihe brennt –, dass entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Da wird nicht erst anderthalb Jahre gefragt, ob man dazu eine zusätzliche Werkstatt braucht oder nicht. Wir sind keine Feinde, Herr Grube! Wir sind alle – jedenfalls unterstelle ich das – daran interessiert, dass wir im Interesse der Öffentlichkeit einen funktionierenden Nahverkehr haben.

Alles, was über technische Schwierigkeiten, Anfälligkeit der Elektronik, insbesondere, was nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer der Fall ist, ist Ihr Geschäft. Das ist Ihr Butter-und-Brot-Geschäft. Dafür haben Sie die Verantwortung. Das müssen Sie klären. Aber wir können nicht weiterhin darum herumreden: Wenn alle Fahrzeuge, die Sie haben, zur Verfügung stünden, dann wären das immer noch sehr wenige. Es braucht nur irgendetwas zu passieren oder das EBA – im Zweifelsfall ist dann das EBA schuld – eine neue Auflage zu erlassen, und dann ist nicht genügend Reserve da. Es ist tatsächlich die Frage zu klären: Was passiert mit dem Fahrzeugbestand bis 2017? Wir brauchen einen ausreichenden Fahrzeugbestand, und dazu brauchen wir Lösungen. Wenn Sie sagen, dass es keine neuen Fahrzeuge gibt, dann müssen andere Lösungen her, wie denn mit dem vorhandenen Fahrzeugpark realistisch die Leistung erbracht werden kann. Ab 2017 – egal, ob nun Ausschreibung, Direktvergabe oder wie auch immer – müssten sowieso neue Fahrzeuge her. Das als Lösung für die Krise, die es jetzt gibt, ins Feld zu führen, ist ein bisschen an den Haaren herbeigezogen, weil ab 2017 sowieso neue Fahrzeuge her müssten. Es ist richtig: Dazu braucht man eine Vorlaufzeit, dazu braucht man Erprobungszeit, dazu braucht man auch das Miteinander von Hersteller, Besteller und Betreiber.

Letzter Satz: Sie verweisen auf das Grundgesetz. Frau Junge-Reyer hat schon einiges dazu gesagt. Öffentliches Unternehmen heißt nicht unwirtschaftliches Unternehmen. Es gibt genügend öffentliche Unternehmen auch in privatrechtlicher Form, die höchst effizient und höchst wirtschaftlich arbeiten. Die Bahn hätte gern diesen Beweis erbringen können. Die gegenwärtige Situation ist nicht so, dass die Fahrgäste wie auch die öffentlichen Aufgabenträger mit den Leistungen der Bahn zufrieden sein können. Da beziehe ich mich nicht nur auf die S-Bahn. Der Hinweis, dass ein öffentliches Unternehmen könne nicht wirtschaftlich arbeiten, ist Humbug. Was allerdings tatsächlich in Erwägung zu ziehen ist, habe ich vorhin gesagt. Das ist die strategische Ausrichtung, und die strategische Ausrichtung eines öffentlichen Unternehmens sollte – und nach unserer Meinung gibt es dazu überhaupt nichts zu diskutieren – das Gemeinwohl sein und im Falle eines Daseinsunternehmens die öffentliche Daseinsvorsorge. Darum geht der Streit, und solange weiterhin die internationalen Aktivitäten in der strategischen Ausrichtung des Bahnkonzerns überwiegen und das Heimatgeschäft daniederliegt, stimmt etwas nicht. Solange die DB Netz als Konzern Tochter 700 Millionen Euro an den Konzern abzuführen oder abgeführt hat, also Gewinne, die eigentlich im Netz verbleiben sollten, stimmt etwas nicht. Solange die S-Bahn GmbH Berlin als Bahnkonzern Tochter wenig Einflussmöglichkeiten, keine Sanktionsmöglichkeiten gegenüber der anderen DB-Tochter DB Netz hat, wenn denn die teure Infrastruktur nicht funktioniert und die Weichen ausfallen, stimmt etwas nicht. Deswegen sage ich noch mal: Sie als Bahnchef, Sie als Konzernchef tragen nicht zuletzt die Verantwortung für die strategische Ausrichtung des Konzerns wie auch der Konzern Tochter, und da sage ich noch mal ganz deutlich: Die Konzern Tochter S-Bahn Berlin GmbH sollte regional aktiv werden und auch so bleiben, möglicherweise in einer anderen Konzernstruktur gemeinsam mit dem Land Berlin über die Eigentümerstruktur nachzudenken, dass wir hier ein öffentliches Unternehmen im öffentlichen Interesse haben.

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Wir hatten uns auf dreiminütige kurze Statements verabredet, und Herr von Lüdeke kann das jetzt in bewährter Weise demonstrieren. – Bitte schön!

**Klaus-Peter von Lüdeke** (FDP): Mal sehen, Herr Vorsitzender! – Herr Dr. Grube! Ihr letztes Statement muss ich noch mal aufgreifen, weil ich nicht möchte, dass es eine Schieflage bekommt. Ich glaube, dem Ausschuss mangelt es nicht an Informationen – vielleicht an der einen oder anderen, deshalb haben wir Fragen gestellt. Aber Sie sitzen nicht hier, weil Sie uns die Informationen liefern sollen, sondern Sie sitzen heute hier, weil die S-Bahn in Berlin ihre vertragliche Leistung nicht erbringt, und das ist etwas völlig anderes.

Ich hoffe zu den Erwartungen, die wir an die Bahn, aber auch an den Senat haben, dass sich alles bessert, dass wir zum einen eine zeitnahe Umsetzung eines stabilen Fahrplans bekommen – das erwarten wir alle –, dass wir eine Fahrgästinformation bekommen, die tatsächlich auch den Namen wert ist, und dass wir darüber hinaus ein Entschädigungsmodell erhalten, das die Fahrgäste zumindest ansatzweise – komplett kann man das gar nicht wieder gutmachen, was hier angerichtet wurde – in irgendeiner Weise entschädigt, nicht in der Weise, dass es allen gerecht wird, aber dass die Leute den Eindruck haben, dass tatsächlich entschädigt wird. Der volkswirtschaftliche Schaden, den der Kollege Buchholz betont hatte, steht im Raum. Der ist da und gar nicht zu entschädigen. Das ist natürlich problematisch.

Insgesamt brauchen wir eine ordentliche Aufstellung, und deshalb wäre es dann entbehrlich – wenn Sie das durchsetzen –, dass Sie in Vierteljahresabschnitten hier wieder vortragen. Ich hoffe, dass Sie die Probleme so in den Griff bekommen, dass das nicht erforderlich ist, sonst begrüßen wir das gern. Aber lösen Sie lieber Ihre Probleme und Aufgaben. Damit ist uns mehr geholfen als mit dieser Art von Information, wie wir sie heute erfahren haben.

An die Senatorin der dringende Appell: Frau Senatorin! Die Leistung der S-Bahn wird nicht erbracht. Wir haben es heute wieder gehört. Wir sehen auch heute wieder, dass es nicht vertragsgemäß weiterläuft. Insofern wieder unser dringender Appell: Kündigen Sie endlich diesen Verkehrsvertrag!

Darüber hinaus: Was lernen wir? Staatliche Monopole – nicht nur staatliche, sondern auch private Monopole – sind immer schwerfällig und nicht geeignet, Probleme zu lösen. Was hilft dagegen? – Dagegen hilft nur die Ausschreibung im Wettbewerb. Wir fordern vom Senat, dass nun die umgehende Ausschreibung durch den Senat zügig voranschreitet, damit die Wettbewerber gegebenenfalls Chancen haben, Züge rechtzeitig zu bestellen, denn uns wurde heute wieder bestätigt, welche Vorläufe das braucht.

Zum Schluss, weil es die Senatorin auch angesprochen hatte: Selbstverständlich muss es auch eine Regelung über die Abgabe von Zügen an Wettbewerber geben. Das ist ein Erfordernis, das sich stellt, und das muss geregelt werden. Es kann nicht sein, dass jemand diese Vergabe in der Weise blockiert. Wir haben heute gehört, dass die DB die Vergabe nicht blockieren möchte, also sind wir ganz optimistisch, dass es jetzt vorangeht, und deshalb, Frau Senatorin: Zögern Sie nicht! Gehen Sie die Ausschreibung an!

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herzlichen Dank an die Anzuhörenden, Herrn Grube und seine Begleitung! Ich habe noch eine Bitte: Es wurde hier Beschwerde geführt, dass die Ihnen schriftlich übermittelten Fragen nicht hinreichend beantwortet wurden. Wie ich höre, hatten Sie eine betriebsinterne Bearbeitung dieser Fragen. Möglicherweise ist es nach nochmaliger Durchsicht Ihrer Ausführungen möglich, uns die betriebsinterne Stellungnahme zukommen zu lassen. Wir würden das als besonderen Vertrauensbeweis werten. Vielleicht verabreden wir uns tatsächlich für eine Sitzung vor der Sommerpause. Ich danke Ihnen sehr herzlich für Ihr Kommen und erkläre die beiden Besprechungspunkte für erledigt. Den Antrag der FDP-Fraktion vertragen wir. – Herr Ziller, zur Tagesordnung!

**Stefan Ziller** (Grüne): Ich habe noch eine Bitte bezüglich der uns zur Verfügung zu stellenden Unterlagen, nämlich dass sie noch mal durchgesehen werden, welche nicht in den Datenraum müssen, sondern öffentlich dargestellt werden können. Ich würde darum bitten, dass Sie das überprüfen und wir alle und auch die Öffentlichkeit sie bekommen.

**Vorsitzender Dr. Thomas Flierl:** Die jetzt erbetenen Unterlagen sind öffentlich gemeint gewesen. Über das Thema des Datenraums können wir bilateral noch mal Gespräche führen. Vielen Dank für Ihr Interesse! Vielen Dank dem RBB für die Übertragung. Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag!

**Dr. Rüdiger Grube** (Deutsche Bahn AG): Auch ich möchte es nicht versäumen, mich bei allen herzlich zu bedanken!

**Punkt 3 der Tagesordnung**

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.