

1054 E

An den
Vorsitzenden des Hauptausschusses

über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Fahrzeugneubeschaffung der BVG

Vertrauliche Anlage zur Einsichtnahme im Datenraum

24. Sitzung des Hauptausschusses am 22. November 2017
Sammelvorlage SenUVK – Z F 1 – vom 08. November 2017 – Bericht 21, rote Nr. 1054

28. Sitzung des Hauptausschusses am 6. Dezember 2017
Bericht SenUVK – IV C 23 – vom 4. Dezember 2017 – rote Nr. 1054 B

30. Sitzung des Hauptausschusses am 14. Februar 2018
Bericht SenUVK – IV C 23 – vom 29. Januar 2018 – rote Nr. 1054 C

33. Sitzung des Hauptausschusses am 18. April 2018
Bericht SenUVK – IV C 23 – vom 23. März 2018 – rote Nr. 1054 D

Kapitel 0730 – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Verkehr –
Titel 89102 – Zuschüsse für Investitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs

Ansatz 2017:	221.000.000,00 €
Ansatz 2018:	234.267.000,00 €
Ansatz 2019	241.255.000,00 €
Ist 2017:	211.976.099,53 €
Verfügungsbeschränkungen:	0,00 €
Aktuelles Ist (Stand 08.05.2018)	- 1.168.623,13 € *)

*) Der negative Ist-Betrag 2018 ist ein durch Rückzahlungen aus den Vorjahren bedingter vorübergehender Zustand

Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 18. April 2018 Folgendes beschlossen:

„SenUVK

wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur Sitzung am 23. Mai 2018 die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Gibt es ein Drittgutachten hinsichtlich der möglichen Dauer eines Weiterbetriebes der Fahrzeugserie F79?

2. Ist das Instandhaltungskonzept der BVG bezüglich der Fahrzeugserie F79 gutachterlich bewertet worden? Wie wurde die weitere Nutzungszeit miteinbezogen?
3. Wie hoch ist der Ist-Wert der Fahrzeugreserve?
4. Aus welchen Gründen wurde die Abgabefrist für die Angebote verlängert?
5. Bitte um Darstellung des Beschaffungs- und Ausmusterungsprogramms bei den U-Bahnfahrzeugen der BVG nach Jahren und Bauserien aus. Welche Wagenanzahlen werden wann dazu kommen und wie viele Wagen gehen wann in den Abgang?
6. Bitte um Auflieferung des Rechtsgutachtens hinsichtlich der Ausschreibung (ggf. in den Datenraum).
7. Darstellung des Werkstattpersonals der BVG unter Berücksichtigung der VDV Schrift 882/10/00.
8. Warum wird die Fahrzeugserie F79 noch einmal der Hauptuntersuchung unterzogen, obgleich nur eine kurze Weiterbetriebslaufzeit prognostiziert wird?
9. Wie wird die Dringlichkeit der Beschaffung begründet, wenn selbst nach Wegfall der F79 Fahrzeugserie eine Reserve von 20 % verbleibt?
10. Wie viele Wagen der F79er Reihe in den letzten Jahren repariert werden?
11. Ist der Münchener U-Bahnzugtyp C2 dem Senat bekannt? Wäre es möglich, diesen Zugtyp auch im Berliner Großprofilnetz einzusetzen?"

„SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss nach Abschluss des Gerichtsverfahrens gegen Siemens zum Ausgang und den Kosten zu berichten.“ (12.)

Beschlussvorschlag

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

Der Berichtsauftrag zu den Fragen 1 bis 12 betrifft Sachverhalte, die die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Sie ist gleichwohl bemüht, Ihnen Antworten auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und SenUVK übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben:

„In der Sitzung des Hauptausschusses vom 18. April 2018 hatten sich Verständnisfragen hinsichtlich variierender Berichtszahlen zum U-Bahnwagenbestand bei der BVG ergeben. Diese resultieren aus den unterschiedlichen Berichtszeiten, da der Wagenbestand ständigen Schwankungen, u.a. durch rollierende Zugänge von Neufahrzeugen, unterliegt und immer eine Stichtagsbetrachtung darstellt.

Zur Erläuterung:

Die BVG hatte in den Roten Nummern 1054 B und C (behandelt in den Sitzungen am 4. Dezember 2017 sowie am 29. Januar 2018) einen U-Bahnwagenbestand in Höhe von insgesamt 1.252 U-Bahnwagen angegeben. Diese Angabe beruhte auf dem zum Zeitpunkt der durch die BVG erfolgten Berichterstattung aktuellen Stand, die zeitlich der Behandlung im Hauptausschuss naturgemäß immer erheblich vorgelagert ist. Die sich nun ergebende Divergenz zu den im Rahmen des Jahresabschlusses erfolgten Angaben (1.272 Wagen) ergeben sich daraus, dass eine buchhalterische Aktivierung bereits im Dezember 2017

gelieferter Fahrzeuge erst im Januar 2018 erfolgt ist. Mithin erklärt sich die Divergenz aus zum 31. Dezember 2017 gelieferten Wagen zu deren buchhalterischer Erfassung im Januar 2018 mit Wirkung für den Jahresabschluss 2017.

In der Roten Nummer 1054 D (behandelt in der Sitzung am 18. April 2018) hatte die BVG hingegen einen U-Bahnwagenbestand in Höhe von 1.284 U-Bahnwagen angegeben. Auch dieser stellt den zu dem Zeitpunkt der Berichterstattung durch die BVG aktuellen U-Bahnwagenbestand dar (SAP-Bestand zum 31. Januar 2018). Die in dem kurzen Zeitraum erfolgte Erhöhung resultiert aus den aktuellen Lieferungen der Reihe IK, die die BVG von der Firma Stadler erhält. Mit Stand zum 31. März 2018 liegt der Wagenbestand bei 1.288.

Dies vorausgeschickt nehmen wir zu den Fragen des Hauptausschusses wie folgt Stellung (Stand: 2. Mai 2018):

Zu Frage 1: Gibt es ein Drittgutachten hinsichtlich der möglichen Dauer eines Weiterbetriebes der Fahrzeugserie F79?

Wir verstehen die Frage nach einem „Drittgutachten“ als Frage nach einem dritten Gutachten. Der Begriff „Drittgutachten“ erweckt den Eindruck, es gäbe zwei sich widersprechende Gutachten, so dass ein drittes Gutachten Eindeutigkeit bringen soll. Dieser Sachverhalt ist vorliegend nicht gegeben.

Die BVG hat dem Hauptausschuss mit Bericht Rote Nummer 1054 C drei Gutachten übermittelt (zwei Gutachten des Ing.-Büros Professor Woywode – Engineering & Consulting Woywode vom 8. Februar 2017 und vom 5. April 2017 sowie ein Gutachten der Gesellschaft für Schweißtechnik International mbH – GSI SLV – vom 8. März 2017). Diese Gutachten enthalten keine Aussage zu einem möglichen Zeitraum des Weiterbetriebs der Fahrzeugserie F79. Sie begutachten vielmehr die aufgrund der Risse an den Fahrzeugen entstandenen Schadenbilder und geben Empfehlungen zu deren Reparatur.

Zu der von dem Hauptausschuss nun aufgeworfenen Frage der möglichen Dauer eines Weiterbetriebs der Fahrzeugserie F79 existiert neben der dem Hauptausschuss bereits mit den vorhergehenden Berichterstattungen mitgeteilten eindeutigen Einschätzungen des Betriebsleiters ein Gutachten des Ing.-Büros Woywode („*Gutachten zur Bewertung der Lebensdauer infolge der Schäden an der U-Bahn Wagenreihe F79*“) vom 5. Februar 2018. Zur Erstellung des Gutachtens hat das Ing.-Büro Woywode den „*Untersuchungsbericht 2018 01 002*“ des Instituts für Korrosions- und Schadensanalyse Dr.- Ing. Sabine Schultze zur „*Ermittlung der Schadensursache der Rissbildung an Aluprofilen und -blechen an Doppeltriebwagen*“ vom 22. Januar 2018 herangezogen.

Auszugsweise stellen wir nachfolgend die in dem Gutachten von Prof. Woywode enthaltenen Schlussfolgerungen dar:

- *„Die gehäuft in den letzten Monaten auftretenden Schädigungen der Wagenkastenkonstruktion an einzelnen Baugruppen bzw. Bauteilen belegen, dass die Sicherheitsreserven, die theoretisch in einer Neukonstruktion vorhanden sind, aufgebraucht und damit die ertragbaren Auslastungsgrade überschritten sind.“* (Gutachten S. 11)
- *„Die Häufung von Schäden an der Baureihe F79 weist auf das unvermeidliche Ende einer betriebssicheren Nutzung dieser Fahrzeuge hin.“* (Gutachten S. 20)
- *„Derartig geschädigte Wagen müssen außer Betrieb genommen werden. Sie sind nicht mehr betriebssicher.“* (Gutachten S. 17, 21)

Der Untersuchungsbericht 2018 01 002 sowie das Gutachten des Ing.-Büros Woywode vom 5. Februar 2018 können im Datenraum eingesehen werden.

Neben den bereits übermittelten Gutachten aus 2017 bestätigt auch dieses jetzt vorliegende Gutachten die im Juni 2017 durch den Betriebsleiter der BVG getroffene Prognoseentscheidung: Ein betriebssicherer Einsatz der Fahrzeuge ist nicht mehr gewährleistet.

Letztlich war bereits die Entscheidung des Betriebsleiters U-Bahn für die BVG bindend. Der Betriebsleiter U-Bahn trägt die gesamtheitliche Verantwortung für die ordnungsgemäße und sichere Betriebsführung. Er unterliegt im Rahmen dieser Verantwortung keinerlei Weisung durch Vorgesetzte der BVG, auch nicht der Vorstände. Dem Betriebsleiter kommt gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) eine besondere öffentlich-rechtliche Verantwortlichkeit zu. Er ist für die sichere und ordnungsgemäße Durchführung des Betriebs insgesamt verantwortlich (§ 8 Abs. 1 BOStrab). Dies beinhaltet insbesondere die Pflicht, mittels entsprechender Entscheidungen alle Risiken für die Sicherheit des Betriebs zu vermeiden bzw. zumindest zu minimieren. Der Betriebsleiter hat entsprechend den jeweiligen betrieblichen Erfordernissen Dienstanweisungen für Betriebsbedienstete aufzustellen und ihre Einhaltung sicherzustellen (§ 8 Abs. 2 BOStrab). Der Betriebsleiter hat ferner alle Betriebsvorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregen, der Aufsichtsbehörde zu melden. So wurden selbstverständlich auch die vom Gutachter getroffenen Feststellungen im Hinblick auf die Serie F79 wurden der Technische Aufsichtsbehörde (TAB) gemeldet.

Zu Frage 2: Ist das Instandhaltungskonzept der BVG bezüglich der Fahrzeugserie F79 gutachterlich bewertet worden? Wie wurde die weitere Nutzungszeit miteinbezogen?

Die BVG hat in Zusammenarbeit mit dem Betriebsleiter und in Abstimmung mit der TAB des Landes Berlin zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben der §§ 4, 7 und 57 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) ein Instandhaltungskonzept entwickelt, das für alle U-Bahnfahrzeuge der BVG gilt. Gutachterliche Prüfungen sind hierzu nicht erforderlich.

Das Instandhaltungskonzept für die Serie F79 basiert auf diesem Konzept.

- § 4 BOStrab enthält folgende Vorgabe:

(2) Betriebsanlagen und Fahrzeuge sind instand zu halten. Treten an ihnen Mängel auf, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen können, sind sie ganz oder teilweise außer Betrieb zu nehmen und erforderlichenfalls abzusichern.

- § 7 BOStrab enthält folgende Vorgabe:

(1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die Anforderung der Sicherheit und Ordnung nach §2 erfüllt werden. Er hat insbesondere sicherzustellen, dass sich Betriebsanlagen und Fahrzeuge in betriebssicherem Zustand befinden und der Betrieb sicher durchgeführt wird.

- § 57 BOStrab enthält folgende Vorgaben:

(1) Die Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge umfasst Wartung, Inspektionen und Instandsetzungen; sie muss sich mindestens auf die Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann.

(2) Art und Umfang der Wartung und der Inspektionen haben sich nach Bauart und Belastung der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge zu richten.

Soweit bei Fahrzeugen konkrete Schäden entstehen, wird unabhängig vom Instandhaltungskonzept ein Reparaturkonzept erstellt. Diese Reparaturkonzepte befassen sich ausschließlich mit der Frage, ob die an dem oder den Fahrzeugen aufgetretenen Schäden repariert werden können und sodann wie sie zu reparieren sind. Naturgemäß liegt eine Vielzahl entsprechender Konzepte auch für Fahrzeuge der Reihe F79 vor.

Im Datenraum können Sie folgende Instandhaltungs- und Reparaturkonzepte einsehen:

- Dipl.-Ing. Otto, W. (06.03.2017). Dienstanweisung des Betriebsleiters Nr.: 30 für die Instandhaltung von Personenfahrzeugen der Berliner U-Bahn Ausgabe März 2017. Berlin: Berliner Verkehrsbetriebe.
- B.Eng. Schulz, A. (15.09.2016). IV2012-060 Version 08 Instandhaltung F48/F96 – BR F79. Berlin: Berliner Verkehrsbetriebe.
- B.Eng. Schulz, A. (13.03.2017). IV2016-014 Version 02 U-Bahn Instandhaltungsvorschrift IV-T-Stufen F79. Berlin: Berliner Verkehrsbetriebe.
- Dipl.-Ing.(FH) Seuthe, R. (27.02.2015). WPS2015-001 Version 01 Langträgersanierung F79. Berlin: Berliner Verkehrsbetriebe.
- B.Eng. Rosen, M. (10.03.2017). TM2017-005 Version 02 Schadensbewertung am Hauptquerträger F79. Berlin: Berliner Verkehrsbetriebe.
- Dipl.-Ing. (FH) Seuthe, R. (29.03.2018). WPS2018-001 Version 02 Seitenwandreparatur F79. Berlin: Berliner Verkehrsbetriebe.

Zu Frage 3: Wie hoch ist der Ist-Wert der Fahrzeugreserve?

Der dem Hauptausschuss mit der Roten Nummer 1054 D mitgeteilte Planwert liegt bei 18%. Der aktuelle Ist-Wert liegt bei 21%. Er stellt eine Momentaufnahme dar.

Die Zielsetzung der Fahrzeugreserve liegt nicht nur darin, aufgrund von Erfahrungswerten zu erwartende Fahrzeugausfälle zu kompensieren. Fahrzeugreserve bedeutet auch, Reserven für erforderliche Inspektionen, Instandhaltungen, Vandalismusschäden und Großereignisse vorzuhalten.

Diese 21% Fahrzeugreserve sind notwendig aufgrund

- der hohen Reparaturaufwendungen an den durchschnittlich 28 Jahre alten U-Bahnwagen,
- den erhöhten Aufwendungen aufgrund von Betriebsvorkommnissen (z.B. Fahrgastunfall, Graffiti, Vandalismus).

Hinsichtlich allgemeingültiger Empfehlungen des VDV zur Fahrzeugreserve und im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten ist eine Berliner Besonderheit zu beachten: Zum einen verfügt Berlin über das größte Streckennetz mit der Folge, dass die Zubringerwege zur Strecke die weitesten sind, und daher zur Gewährleistung einer möglichst geringfügigen Beeinträchtigung des Fahrplans Fahrzeuge auch auf den Strecken als Reserve vorzuhalten sind; zum anderen finden in keiner anderen deutschen Stadt eine solche Vielzahl von Großereignissen statt.

Der Betriebsleiter U-Bahn hat in seinem Schreiben vom Juni 2017 den Unternehmer darüber informiert, dass bei den Fahrzeugen der Großprofilserie F79 der betriebssichere Einsatz ab 2019 nicht mehr gewährleistet werden kann. Bei einem Wegfall der F79 reduziert sich die Fahrzeugreserve in Bezug auf alle U-Bahnwagen auf 13,4 %.

Ohne den zeitnahen Ersatz der Wagenserie F79, welche rund neun Prozent der Großprofilflotte ausmacht, wird es zu erheblichen negativen und nicht mehr hinnehmbaren Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr in Berlin kommen. Es wären dann Taktausdünnungen auf den Linien U5 bis U9 erforderlich, mit deren Umsetzung auch eine Leistungsminderung i.H.v. ca. 422.000 Nutz-Zugkilometern pro Jahr verbunden ist. Dies führt dazu, dass die Pflichten aus dem Verkehrsvertrag nicht erfüllt und Daseinsvorsorgeaufgaben nicht erbracht werden können. Für die Fahrgäste bedeutet die Taktausdünnung nicht nur, dass sie länger auf die nächste U-Bahn warten müssen, sondern auch, dass sie immer häufiger vor dem Problem völlig überfüllter U-Bahnwagen stehen. Zu Stoßzeiten ist damit zu rechnen, dass die Fahrgäste sogar gar keinen Platz mehr finden, mit der Folge, dass sie auf dem Bahnsteig warten müssen bis z.B. nach Schulbeginn die Bahnen wieder leerer werden.

Zu Frage 4: Aus welchen Gründen wurde die Abgabefrist für die Angebote verlängert?

Die Verlängerung der Angebotsfrist um einen Monat erfolgte aufgrund eines expliziten Wunsches aus dem Bieterkreis, dem zugunsten eines größtmöglichen Wettbewerbs gefolgt wurde. Zudem stellte sich die Frage in der Weihnachts- und Jahreswechselzeit. Wir weisen darauf hin, dass die Verlängerung ein Kompromiss war: Aus dem Bieterkreis war eigentlich eine längere Verschiebung gewünscht; diesem Wunsch ist die BVG hingegen nicht gefolgt.

Zu Frage 5: Bitte um Darstellung des Beschaffungs- und Ausmusterungsprogramms bei den U-Bahnfahrzeugen der BVG nach Jahren und Bauserien aus. Welche Wagenanzahlen werden wann dazu kommen und wie viele Wagen gehen wann in den Abgang?

Im Datenraum ist die Fahrzeugharfe vom 31. März 2018 für das Groß- und Kleinprofil hinterlegt.

Mit Stand vom 31. März 2018 liegt der Wagenbestand bei 1.288 Wagen, davon 472 Wagen Kleinprofil, 816 Wagen Großprofil.

Die Erhöhung des Wagenbestandes zum 31. März 2018 um vier Wagen ggü. dem 31. Januar 2018 resultiert aus der Abnahme der letzten vier Großprofilwagen IK. Das bedeutet, dass spätestens zum 31. März 2018 alle 44 Großprofilwagen IK an die BVG ausgeliefert sowie übergeben wurden. Diese IK-Wagen kommen im Fahrgastverkehr auf der Linie U5 zum Einsatz. Damit liegt der Gesamtwagenbestand im Großprofil bei 816 Wagen. Erst im Rahmen der Zukunftssicheren Fahrzeugbeschaffung (ZSFB) werden weitere Wagen den Großprofilfuhrpark ergänzen.

Für das Kleinprofil werden planmäßig ab April 2018 bis April 2019 108 IK-Wagen ausgeliefert.

Zu Frage 6: Bitte um Auflieferung des Rechtsgutachtens hinsichtlich der Ausschreibung (ggf. in den Datenraum).

Wir befinden uns in einem laufenden Nachprüfungsverfahren vor dem Kammergericht. Beide Parteien wie auch das Gericht haben ein schützenswertes Interesse an dem zu verhandelnden Gegenstand. Wir sehen deswegen derzeit davon ab, rechtliche Stellungnahmen vorzulegen. Sobald das Nachprüfungsverfahren beendet ist, legen wir die entsprechenden Unterlagen vor.

Zu Frage 7: Darstellung des Werkstattpersonals der BVG unter Berücksichtigung der VDV Schrift 882/10/00.

Die VDV-Schrift 882/10/00 soll als Richtschnur für die Personalbemessung von Werkstätten dienen – zum einen als Standortbestimmung bei vorhandenen Werkstätten und zum anderen für Werkstattneubauten. Wir beziehen uns bei der Beantwortung der Frage auf die Darstellung des Werkstattpersonals der Berliner U-Bahn.

Als Richtgröße Werkstattpersonal für vorhandene Anlagen weist die VDV-Schrift einen Wert von 0,5 aus. Vereinfacht heißt dies, dass doppelt so viele Fahrzeuge, wie Werkstattpersonale vorhanden sein sollten. Die U-Bahn Berlin erreicht hier einen Wert von 0,59 (Stand: 31.03.2018), das bedeutet, dass mehr Personal im Einsatz ist als von der VDV-Schrift als Richtschnur angegeben.

Der erhöhte Wert der BVG resultiert daraus, dass die VDV-Schrift von durchschnittlichen Verhältnissen ausgeht. Zum Beispiel ist als Richtschnur die Regelnutzungsdauer von Fahrzeugen von 30 Jahren zu Grunde gelegt. Die ältesten sich im Berliner Fahrgastverkehr befindlichen U-Bahnwagen stammen hingegen aus dem Jahr 1956.

Die Richtgröße Werkstattpersonal aus der o.g. VDV-Schrift definiert den erforderlichen Personalbedarf für die gesamte Instandhaltung des geplanten Fahrzeugparks, einschließlich der als „Fahrfertigmachen“ bezeichneten Arbeiten. Letztlich werden in der Schrift alle Personen definiert, die unter den Begriff Werkstattpersonal für die Berliner U-Bahn fallen. Hiervon werden Handwerker erfasst, nicht jedoch etwa Arbeitsvorbereiter und Ingenieure. Laut VDV-Schrift 882/10/00 ergibt sich der Gesamtbestand des Werkstattpersonals aus:

- erforderlichem Werkstattpersonal für die Fahrzeuginstandhaltung (gemäß Stellenplan) plus
- adäquatem Personal für Fremdvergabe plus
- Personal aus anderen Betriebsteilen, das zeitweise in der Instandhaltung eingesetzt wird plus
- adäquatem Personal für (bezahlte) Überstunden minus
- Personal, das Leistungen für Dritte erbringt.

Leistungen für Dritte werden derzeit von der BVG durch das Werkstattpersonal nicht erbracht. Hingegen gibt es sogar Leistungen, wie die Fahrzeugreinigung, die ausgelagert sind.

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen VDV-Definition liegt die Summe des Werkstattpersonals für die Berliner U-Bahn im Ist zum 31.03.2018 bei 758 Arbeitskräften. Davon sind 524 Mitarbeiter/innen direkt bei der U-Bahn in den Werkstätten beschäftigt.

Zu Frage 8: Warum wird die Fahrzeugserie F79 noch einmal der Hauptuntersuchung unterzogen, obgleich nur eine kurze Weiterbetriebslaufzeit prognostiziert wird?

Wir gehen davon aus, dass hier ein Missverständnis vorliegt. Der Begriff „Hauptuntersuchung“ ist nicht legal definiert. Vielmehr werden Inspektionen gemäß den Vorgaben des § 57 BOSTrab durchgeführt.

§ 57 Absatz 3 BOSTrab gibt bei Fahrzeugen eine Inspektion nach Zurücklegung von 500.000 km, spätestens jedoch nach 8 Jahren vor. Ohne diese Inspektion dürfen die Fahrzeuge dann nicht mehr eingesetzt werden.

Eine Aufbereitung der F79-Fahrzeuge für eine weitere Laufzeit von acht Jahren erfolgt in diesem Sinne nicht mehr, da – wie bereits ausgeführt – eine Betriebssicherheit nicht mehr gegeben ist. Selbstverständlich werden aber auch bei den F79-Fahrzeugen – solange sie noch in Betrieb sind – die gemäß den vorgegebenen Fristen aus der BOStrab erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

Zu Frage 9: Wie wird die Dringlichkeit der Beschaffung begründet, wenn selbst nach Wegfall der F79 Fahrzeugserie eine Reserve von 20 % verbleibt?

Hierzu verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 3.

Zu Frage 10: Wie viele Wagen der F79er Reihe in den letzten Jahren repariert werden?

Mit Beginn der Ertüchtigung der Baureihe F79 Anfang 2015 wurde festgestellt, dass aufgrund unerwarteter Korrosion im Langträger, welche die Festigkeit der Wagenkästen stark beeinträchtigte, eine Restnutzungsdauer von maximal acht Jahren gegeben ist. Daraufhin wurde das angedachte Ertüchtigungsprogramm für eine Laufzeitverlängerung von bis zu 20 Jahren der Baureihe F79 eingestellt. Um die Betriebszeit letztmalig um acht Jahre zu verlängern wurde eine Notinstandsetzung, welche an den einzelnen Wagen jeweils zur Fälligkeit nach §57 BOStrab durchgeführt wird, beschlossen. Diese umfasst:

- die Instandsetzung der Wagenkästen,
- die Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Baugruppen,
- die Drehgestell-Aufarbeitung,
- die Erneuerung der Pneumatikanlagen sowie
- die Festigung des Wagenkastens und der Wagenträger durch geschweißte Verstärkungen.

Im Zuge der Notinstandsetzung wurden Risse an den Hauptquerträgern im Februar 2017 diagnostiziert. Dadurch war die Festigkeit der Verbindung zwischen Wagenkasten und Drehgestell nicht mehr sichergestellt. Dies hat 14 von 70 Wagen der Baureihe F79 betroffen. Im November 2017 wurden weitere Risse an der Seitenwand vom Wagenkasten festgestellt. Diese Risse sind bisher an acht Wagen aufgetreten.

Seit 2015 sind insgesamt drei wesentliche Reparaturbereiche an der Baureihe F79 aufgetreten. Zu diesen gibt es jeweilige Reparaturkonzepte, welche sich mit

- Sanierung korrodierter Langträger im Rahmen der Notinstandsetzung ,
- Risssanierung der Aufdopplung am Hauptquerträger sowie
- Risssanierung Seitenwand am Langträger

beschäftigen.

Diese Risse wurden bei den durchgeführten Kontrollen des Wagenkastens im Rahmen der Notinstandsetzung nach Demontage von Baugruppen, z.B. Drehgestell, festgestellt.

Notinstandsetzung inkl. Sanierung korrodierter Langträger / Stand: 23.04.2018

Durchzuführen an allen	70 Wagen
Bereits durchgeführt an	28 Wagen
Noch durchzuführen an	42 Wagen
- davon abgebrochen aufgrund erheblicher Korrosion an der Wagensubstanz (Wagen derzeit abgestellt) an	2 Wagen

Risssanierung der Aufdopplung am Hauptquerträger / Stand: 23.04.2018

Festgestellte Risse an	14 Wagen
Risse saniert an	10 Wagen
In der Risssanierung bzw. warten darauf (Wagen derzeit abgestellt)	4 Wagen

Risssanierung Seitenwand über dem Langträger / Stand: 23.04.2018

Festgestellte Risse an	8 Wagen
Risse saniert an	4 Wagen
In der Risssanierung bzw. warten darauf (Wagen derzeit abgestellt)	4 Wagen

Zu Frage 11: Ist der Münchener U-Bahnzugtyp C2 dem Senat bekannt? Wäre es möglich, diesen Zugtyp auch im Berliner Großprofilnetz einzusetzen?

Ja, der Münchener C2-U-Bahnzug ist der BVG bekannt. Er kann jedoch im Berliner U-Bahn-Netz nicht sofort eingesetzt werden. Unter anderem ist der C2-U-Bahnzug zu breit, zu hoch und zu lang für die Berliner U-Bahn-Infrastruktur, ferner sind Kupplung und Stromabnehmer des C2-U-Bahnzuges sowie die Leit- und Sicherungstechnik nicht mit den Zügen der BVG kompatibel. Daher müssten ein neuer Wagenkasten und neues Drehgestell konstruiert und gebaut werden, was sowohl in finanzieller als auch in zeitlicher Hinsicht nicht in kurzer Zeit zu realisieren ist. Für das Fahrzeug wäre zudem eine komplette Typprüfung und Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde erforderlich, welche erneut eine erhebliche Zeitspanne in Anspruch nimmt. Ein „sofortiger“ Einsatz dieses Zuges ist damit definitiv nicht möglich.

	Fahrzeug BVG Großprofil	Fahrzeugtyp C2
Fahrzeugbreite	2,65m	2,90m
Fahrzeughöhe	3,425m	3,60m
Zuglänge über Kupplung	BR F: 96,30m BR H: 98,74m BR IK17*: 103,98m	115,00m

* Die IK17-Fahrzeuge sind auf Grund vorhandener Bahnsteiglängen im Großprofil nur auf der U-Bahnlinie U5 einsetzbar.

Frage (12): SenUVK wird gebeten, dem Hauptausschuss nach Abschluss des Gerichtsverfahrens gegen Siemens zum Ausgang und den Kosten zu berichten.

Die BVG sagt SenUVK eine entsprechende Berichterstattung unmittelbar nach Abschluss des Gerichtsverfahrens zu.“

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz