

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 23. Juni 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Juni 2012) und **Antwort**

#### **BER: Finanzielle Auswirkungen auf BVG, Bahn und S-Bahn?**

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Die Kleine Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, die S-Bahn Berlin GmbH und die DB Regio AG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie werden nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Treffen Informationen zu, dass Leerfahrten durch die Tunnel am/zum BER notwendig sind, um Schimmelbildung zu verhindern?

Antwort zu 1.: Die S-Bahn-Berlin GmbH teilt hierzu mit: „Hierzu teilte uns die Bauherrenvertretung der DB Netz AG mit, dass die Schienenanbindung fertiggestellt ist und eine Inbetriebnahmegenehmigung mit der Einschränkung vorliegt, dass nicht mit besetzten Reisezügen durch den Tunnel gefahren werden darf, bis die für die sichere Evakuierung der Fahrgäste im Gefahrenfall notwendigen Maßnahmen auf Flughafenseite fertiggestellt sind.“

Dass Zugfahrten auf dieser Strecke bereits vor der verschobenen Eröffnung des Flughafen-Terminals notwendig sind, hat dabei mehrere Gründe:

Es ist zu sichern, dass die Bahnanlagen auch dann noch funktionstüchtig sind, wenn der Flughafen in Betrieb gehen wird. Daher finden täglich einzelne unbesetzte S-Bahn-Fahrten bis in den neuen Flughafenbahnhof statt.

Nicht und selten benutzte Strecken unterliegen einem erhöhten Risiko hinsichtlich Diebstahl und Vandalismus. Diese Fahrten haben zusätzlich den Effekt, dass gleichzeitig dabei die Strecke hinsichtlich von Einwirkungen Dritter durch das Betriebspersonal

beobachtet wird. Das Betriebspersonal, welches diese Strecken befährt, ist gesondert unterwiesen, darauf besonders zu achten und die Beobachtungen in dieser Hinsicht sofort zu melden, damit geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.

Hinsichtlich eines Tunnels, der über den zu erwartenden Zeitraum gar nicht genutzt werden würde, sind die bauphysikalischen Effekte für den Bauherrenvertreter derzeit nicht absehbar. Es besteht durchaus, das Risiko dass es durch Inversion zu erheblichem Feuchtigkeitseintrag und stehender Luft in besonders feuchten Bereichen mit den damit verbundenen negativen Auswirkungen kommen kann.“

Frage 2: Wenn ja, in welcher Höhe entstehen wem dadurch Kosten und wurden diese schon gegenüber der Flughafengesellschaft geltend gemacht?

Frage 3: Stellt die DB Netz AG der S-Bahn und der Deutschen Bahn die Entgelte für geplante Fahrten und Halte in Rechnung? Falls ja, wie hoch sind diese Forderungen?

Frage 4: Welche Einsparungen entstehen für die S-Bahn Berlin GmbH dadurch, dass die Strecke zum BER noch nicht bedient werden muss?

Antwort zu 2. bis 4.: Die derzeit durchgeführten Leerfahrten werden nicht durch die Länder Berlin und Brandenburg bestellt oder finanziert. Für das Land Berlin entstehen deshalb durch die Leerfahrten keine zusätzlichen Kosten.

Die DB Regio AG teilt hierzu mit, dass die DB Netz AG für die Belüftungsfahrten zum Flughafen BER keine Trassenentgelte erhebt.

Die S-Bahn Berlin GmbH teilt hierzu mit, dass der Sachverhalt zu den Fragen 2-4 derzeit noch geprüft werde, insbesondere, ob die Deutsche Bahn AG gegen-

über der Flughafengesellschaft etwaige Ansprüche geltend machen wird.

Frage 5: Wie viele zusätzliche Züge stehen der S-Bahn Berlin GmbH für den Betrieb der anderen S-Bahn-Strecken zur Verfügung, weil die Strecke zum BER noch nicht betrieben werden muss?

Antwort zu 5.: Für die Angebotsmaßnahmen zur Eröffnung des Flughafens BER (jeweils ein zusätzlicher Umlauf für die Linien S45 und S9 zur Bedienung des neuen Streckenabschnitts sowie Verstärkung aller Umläufe der Linie S9 von Drei-viertel- auf Vollzüge) werden insgesamt zwölf zusätzliche Viertelzüge benötigt. Diese Fahrzeuge stehen bis zur Eröffnung des Flughafens BER für den Einsatz auf anderen Linien zur Verfügung.

Frage 6: Wo und wie werden die neuen Talent2-Züge, die für den Airport Express vorgesehen waren bis zur Eröffnung eingesetzt? Welche Kosten ergeben sich dadurch?

Antwort zu 6.: Die für die Linie RE9 vorgesehenen fünfteiligen Talent2-Triebzüge werden nach Angaben der DB Regio AG derzeit als Reserve und für Personalschulungszwecke genutzt. Ab 13. September 2012 ist ihr Einsatz im Rahmen des Ersatzkonzeptes während der baubedingten Unterbrechung der Linie RE5 geplant.

Frage 7: Welche zusätzlichen Kosten muss die BVG durch Fahrten zum Flughafen Tegel bis März 2013 tragen?

Antwort zu 7.: Das bisherige Busangebot zu den Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) umfasst ein größeres Leistungsvolumen als das geplante Busangebot zum Flughafen BER. Gemäß den Vergütungsparametern des Verkehrsvertrages der BVG entstehen für die Aufrechterhaltung des bisherigen Busangebots bis zum März 2013 Mehrkosten von rund 604.000 € gegenüber den geplanten Kosten.

Aufgrund der Ausweitung der Bedienzeiten des Flughafens Tegel und des erhöhten Flugaufkommens erwartet die BVG zudem Kapazitätsengpässe beim bisherigen Busangebot zum Flughafen Tegel. Die BVG hat der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt daher Vorschläge für Angebotsausweitungen auf der Linie TXL unterbreitet (5 statt 6-7-Minuten-Takt im Tagesverkehr; mehr Fahrten in Tagesrandlage). Diese Zusatzverkehre wurden für den Zeitraum des fluggaststarken Sommerflugplans bestellt. Die Mehrkosten dieser zusätzlichen Leistungen belaufen sich für den Zeitraum 25.06.2012 bis 31.10.2012 auf ca. 353.000 €

In Summe betragen die zusätzlichen Kosten bis März 2013 demnach ca. 957.000 €

Frage 8: Hat der Senat aus diesen Gründen seine Zahlungen an die BVG erhöht, und wenn ja in welcher Höhe? Wenn nein, wie soll nach Ansicht des Senates die BVG diese zusätzlichen Kosten finanzieren?

Antwort zu 8.: Das Land Berlin ist als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig für die Bestellung der Verkehrsleistungen bei der BVG. Gemäß des Verkehrsvertrags mit der BVG werden bestellte Verkehrsleistungen entsprechend der festgelegten Ausgleichsparameter abgerechnet und durch das Land Berlin vergütet.

Berlin, den 17. Juli 2012

In Vertretung

E p h r a i m G o t h e

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Juli 2012)