

Rückhaltlose Aufklärung der S-Bahn Berlin Misere

Seit über zwei Jahren müssen die Berlinerinnen und Berliner mit erheblichen Einschränkungen des S-Bahn-Verkehrs klarkommen. Nahezu alles deutet darauf hin, dass ausschließlich die Rahmenbedingungen des Eigentümers und Managementfehler als Ursachen für den Niedergang zu sehen sind. Diese wurden für eine wirtschaftliche Besserstellung getroffen, um den Börsengang der Deutsche Bahn AG zu ermöglichen. Kostenreduzierung und Gewinnmaximierung wurden über die Sicherheit und die Mobilitätsbedarfe der Fahrgäste gestellt. Bis heute ist nicht zu erkennen, dass die Deutsche Bahn AG und die S-Bahn Berlin GmbH bereit sind, die notwendige Aufklärungsarbeit zu leisten und sich von den getroffenen Fehlentscheidungen und dem dafür verantwortlichen Personal zu distanzieren und ggf. sogar zu trennen. Die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wurden verfrüht und übereilt abgebrochen. Ob der „Wirtschaftskrimi“ S-Bahn auch bereits kriminelle und ahndungswürdige (Straf-)Tatbestände hat, wurde so nicht ermittelt. Hierfür sind die politischen Entscheidungsträger in der Verantwortung. Dieser kommen sie offenkundig ohne einen externen Auftrag, der mit diesem Antrag erteilt werden soll, nicht nach. Die Berlinerinnen und Berliner haben aber das Recht, zu erfahren, wie eine Chronik der S-Bahn-Krise aussieht, welche Fehlentscheidungen wann und mit welchem Ergebnis durch wen getroffen wurde, um erkennen zu können, wer die Profiteure des Desasters sind. Diesem Informationsbedarf ist in Form eine umfassenden Aufarbeitung der Krise im Form eines Berichtes nachzukommen.

Die Mitglieder des Abgeordnetenhauses von Berlin und des Berliner Senats werden aufgefordert, einen Bericht in Auftrag zu geben, der die vollständige Aufklärung der S-Bahn Misere zum Ziel hat. Der Bericht soll in die wesentlichen Themenkomplexe

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
- Werkstätten,
- Fahrzeugpark,
- Weichenheizungen,
- Infrastruktur und Netz,
- Beteiligung, Information und Aufsichtsorgane
- Trassenpreise und Verwendung von Jahresüberschüssen,
- Verkehrsvertrag und
- Inanspruchnahme externer Hilfe

gegliedert werden. Ziel ist es, herauszuarbeiten, welche Entwicklungen in den Themenbereichen stattgefunden haben, wer dazu die Entscheidungen getroffen hat und welche Folgerungen sich daraus ableiten bzw. welcher Beitrag sich zur Problematik ergibt. Für die Erstellung des Berichtes werden die Mitwirkungsbereitschaft der DB Netz, der S-Bahn Berlin sowie weitere Unternehmen im DB Konzern als selbstverständlich und notwendig erachten. Angesichts der umfassenden Problematik ist für die Bearbeitung ein Zeitraum von einem Jahr anzusetzen. Der Bericht ist daher zum 31. März 2012 zu erstellen. Im Bericht sind in den Themenfeldern mindestens die folgenden Fragen und Aspekte zu klären bzw. zu beantworten:

1. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- 1.1 Wie viele Vollzeitstellen waren jeweils am 31.12. eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH vorhanden?
- 1.2 Wie war – jährlich gesehen – die Höhe der im Durchschnitt besetzten Vollzeitstellen bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiterinnen eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH?
- 1.3 Wie veränderte sich jeweils zum 31.12. eines jeden Jahres die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verteilt auf die Bereiche Fahrdienst, Geschäftsführung, Verwaltung, Zugabfertigung, Werkstatt, Fahrkartenverkauf, Sicherheit, Reinigung?
- 1.4 Welche wöchentliche Arbeitszeit ist derzeit Grundlage beim Abschluss von Arbeitsverträgen für die Bereiche Fahrdienst und Werkstatt? Welche tatsächliche wöchentliche Arbeitszeit (inklusive Überstunden) ergibt sich?
- 1.5 Wie viele Jahresarbeitsstunden folgen daraus für diese Personalbereiche vertraglich und real (inklusive Überstunden)?
- 1.6 Wie hat sich die vertragliche Wochen- bzw. Jahresarbeitszeit seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH verändert? Auf Grundlage welcher Vereinbarungen und unter Beteiligung welcher Arbeitnehmervertretungen fanden diese statt?
- 1.7 Wie wirken sich die Ausfälle tausender Zugfahrten auf das beschäftigte Fahrpersonal aus? Wurden Arbeitszeiten gekürzt? Wenn ja, in welchem Umfang, mit welchen Konsequenzen für das Personal und mit welcher Beteiligung der Betroffenen und der Personalvertretung? Wurde Kurzarbeitergeld für Beschäftigte beantragt? In welchen Bereichen und für welche Tätigkeiten wurde Fahrpersonal ansonsten eingesetzt und lagen dafür die vertraglichen Grundlagen vor?
- 1.8 Wie viele Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des DB Konzerns oder beauftragter Unternehmen wurden im Bereich der S-Bahn Berlin bei der Enteisung von Weichen und Schienen in den Jahren 2009, 2010 und 2011 getötet oder verletzt? Was war jeweils die genaue Ursache? Wie genau hat sich der Deutsche Bahn Konzern für das Wohl der Hinterbliebenen eingesetzt?

2. Werkstätten

- 2.1 Wie viele Werkstätten befanden sich jeweils am 31.12. eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH in Betrieb?
- 2.2 Wie viele Arbeitsstände standen somit für Hauptuntersuchungen, Wartung und Instandhaltung jeweils zur Verfügung? (Darstellung in gleichzeitig vorhandener Kapazität für Viertelzüge)
- 2.3 Welche Kapazitäten stehen bei winterlichen Bedingungen für das Auftauen von Viertelzügen zur Verfügung und in wie weit mindern diese die tatsächlichen Werkstattkapazitäten?
- 2.4 In welchem Verhältnis stehen die vorhandenen personellen und arbeitsplatztechnischen Kapazitäten zum anfallenden Bedarf (Wartung, Instandhaltung, Reparatur, etc.)? Darstellen in rechnerisch benötigte Kapazitäten (Arbeitsstunden, Arbeitsstände, etc) zu vorhandenen Kapazitäten und tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden, unterschieden nach normaler Arbeitszeit und Überstunden

- 2.5 Ist es richtig, dass die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Hauptwerkstatt Schöne-weide seit dem Jahr 2000 von 800 auf 200 im Jahr 2009 und die der Meister von 26 auf drei reduziert wurde? Wenn ja, was waren hierfür die genauen Gründe? Wie ist der Verlust an Er-fahrung und Know-how einzuschätzen? Wie war die Entwicklung genau und wie verlief die Perso-nalstellenentwicklung in den anderen Werkstätten in diesem Zeitraum?

3. Fahrzeugpark

- 3.1 Wie viele Viertelzüge befanden sich jeweils am 31.12. eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH im Bestand? Wie viele davon waren zu diesem Zeitpunkt zum sofortigen Ein-satz einsatzbereit, in der Wartung, in Reparatur oder waren nicht einsatzbereit abgestellt (z-gestellt)?
- 3.2 Welche Nutzungsdauer wurde bei der Beschaffung der Baureihen 480, 481/482 und 485 je-weils bei der Beschaffung zugrunde gelegt? In welcher Zeitspanne hätte demnach theoretisch die Ausmusterung von Fahrzeugen dieser Baureihen jeweils begonnen?
- 3.3 Die Anschaffung von 100 Viertelzügen der Baureihe 481/482 wurde durch den Bund finanziert. Welche Nutzungsdauer wurde hierzu vereinbart? Welche genauen Vereinbarungen wurden dazu wann und durch wann zwischen DB, S-Bahn Berlin GmbH und dem Bund getroffen?
- 3.4 Wie verteilte sich jeweils am 31.12. eines jeden Jahres seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH der Bestand an Viertelzügen auf die Baureihen 475, 476, 477, 480, 481/482 und 485? Wie viele Viertelzüge der Baureihen 480 und 485 wurden insgesamt verschrottet und in welchen Jah-ren genau? In welchem Verhältnis stehen diese zu den 100, vom Bund finanzierten Viertelzügen der Baureihe 481/482?
- 3.5 Die Arbeitsgruppe „Qualify & Qualify Plus-Portfolio“ und darin das „Projekt X – Optimierung S-Bahnen“ sahen für Berlin die Reduktion von über 700 auf 637 Viertelzüge vor. Was war genau das Ziel und welche Unternehmensstrategie wurde dabei verfolgt? In welchem Zusammenhang ist dabei der geplante Börsengang der Deutschen Bahn AG zu sehen? Welche Rolle spielte dabei Hartmut Mehdorn als Vorstandsvorsitzender und Leiter der Arbeitsgruppe genau?
- 3.6 Welche genauen Gründe führten in den Jahren 2006 bis 2008 zur Verschrottung von mindestens 61 Viertelzügen der BR 485 und neun Viertelzügen der BR 480, die zu dieser Zeit nur ca. 15 Jahre alt waren und heute und auch in Zukunft für den Betrieb fehlen? Wer trägt für die Ver-schrottung ganz konkret und jeweils in welcher Form die (Mit-)Verantwortung? Wie wurden die zu verschrottenden Fahrzeuge ausgewählt? Was waren jeweils die genauen Gründe (Fristablauf, Schäden, etc.)
- 3.7 Welche Vermögenswerte wurden durch die Verschrottung von Fahrzeugen der BR 480 und BR 485 von 2003 bis 2009 insgesamt vernichtet? Was hat die Verschrottung dieser Viertelzüge ge-kostet? Welche Instandhaltungskosten ständen dem pro Viertelzug im Schnitt gegenüber, um die-se im einsatzfähigen Bestand zu behalten?
- 3.8 Wie hoch muss der Bestand an Viertelzügen insgesamt sein, um dauerhaft den vertraglich ver-einbarten Rahmen von 562 Viertelzügen bzw. künftig 575 Viertelzügen einsetzen zu können?

- 3.9 Von welchen durchschnittlichen Werkstattaufenthalten für vorgegebene Untersuchungen, Instandhaltung, Reparatur und allgemeine Wartung wird bei dem in Frage 14 aufgezeigten Bestand an Viertelzügen ausgegangen? Sind diese mit den vorhandenen Werkstattkapazitäten leistbar? Seit wann ist diese Situation der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH bekannt? Wann und in welcher Form wurden der Berliner Senat, das Land Brandenburg, der VBB und die Landesparlamente über diese Situation informiert? Wie sehe dies für einen ganztägigen 5- Minuten-Takt aus?
- 3.10 Die Verlängerung der insbesondere morgens überfüllten Ringbahnzüge von $\frac{3}{4}$ auf Vollzüge erfordert zusätzlich 24 Viertelzüge und wird schon länger von vielen Fahrgästen, Verbänden und der BVV Pankow gefordert. Könnte die S-Bahn Berlin GmbH diese Leistungen als ein Beispiel für Leistungsausweitungen überhaupt zeitnah erbringen, wenn der Verkehrsvertrag diese vorsehen würde, ohne an anderer Stelle zu kürzen? Wenn ja, wie? Wäre die Antwort im Sommer 2008 anders ausgefallen? Warum?
- 3.11 Wie viel Zeit benötigt die S-Bahn Berlin GmbH aus heutiger Sicht, um eine möglicherweise erfolgende Verdichtung und Ausweitung der Verkehrsleitung erbringen zu können? Welche Voraussetzungen sind dafür erforderlich?
- 3.12 Wurde angesichts einer planmäßigen Reduzierung unter die notwendige betriebliche Reserve für vorgegebene Untersuchungen, Instandhaltung, Reparatur und allgemeine Wartung zielgerichtet und bewusst auf das Übergehen von Sicherheitsvorgaben des Eisenbahnbundesamtes hingearbeitet? Oder wurden die im Verkehrsvertrag vereinbarten Leistungen und mögliche Sanktionen als betriebswirtschaftlich hinnehmbar erachtet?
- 3.13 Wurde im Rahmen der Sparmaßnahmen seit 2005 die Instandhaltung der Fahrmotoren der BR 481/482 verändert und z. B. die Wickelungen der instandgesetzten Fahrmotoren nicht mehr – wie erforderlich – dreimal in speziellen Isolierlack getaucht? Wenn ja, welche genauen Änderungen bei der Instandhaltung der Fahrmotoren wurden auf Basis welcher Erkenntnisse geändert? Welche Kosten wurden dabei pro Fahrmotor und insgesamt eingespart? In welchem Zusammenhang stehen die um ein Vielfaches erhöhten Motorstörungen und -ausfälle in den Wintern 2009/2010 und 2010/2011?

4. Weichen(-heizungen)

- 4.1 Wie hoch war der Gesamtbestand an Weichen jeweils am 31.12. seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH, und wie viele davon waren jeweils mit Weichenheizungen ausgestattet? Wie hat sich die Anzahl der Weichen mit Weichenheizung im Netz der Berliner S-Bahn seit dem Jahr 2005 verändert? Werden diese regelmäßig gewartet und repariert? Wenn ja, wie oft, durch wen und wann?
- 4.2 Wie hoch ist der Anteil der Weichen mit Weichenheizungen an der Anzahl der Weichen im Netz der Berliner S-Bahn insgesamt und wie hat sich der Anteil seit 2004 verändert?
- 4.3 Wurde die Heizleistung der Weichenheizungen im Netz der Berliner S-Bahn seit dem Jahr 2008 verändert und, angeblich, sogar halbiert? Wenn ja, warum und wie werden die Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit von Weichen, die Durchführung des Linienbetriebes sowie die Erreichbarkeit von Werkstätten eingeschätzt? Wenn nein, welche Heizleistung wurde erreicht und warum genau reichte sie zum Freihalten so vieler beheizter Weichen nicht aus?

- 4.4 Wäre in den Wintern 2009/10 und 2010/11 angesichts von niedrigen Temperaturen und Schneefall kurzfristig eine Erhöhung der Heizleistungen sinnvoll gewesen? Welche genauen Gründe standen der Erhöhung der Leistung der Weichenheizungen entgegen?
- 4.5 Ab welcher Außentemperatur werden die Weichenheizungen eingeschaltet? Wer entscheidet wann anhand welcher Erkenntnisse über das Ein- und Ausschalten der Weichenheizungen? Waren die Weichenheizungen in den Wintern 2009/10 und 2010/11 bei entsprechenden Temperaturen und Schneefall durchgängig in Betrieb oder wurden sie zeitweise abgeschaltet? Wenn ja, wer hat das jeweils auf Grundlage welcher Vorgaben oder aktuellen Erkenntnisse veranlasst?
- 4.6 Lagen aus dem Winter 2009/10 hinreichende Erkenntnisse vor, um im Winter 2010/201 die Betriebsfähigkeit der Weichen durch höhere Leistung und/oder längere/durchgängigere Betriebszeiten zu verbessern? Wenn ja, warum folgte daraus nichts und wer hat das entschieden? Wenn nein, warum nicht?
- 4.7 Welche möglichen Einsparungen hat welcher Teil des Deutsche Bahn Konzerns durch geringere Heizleistungen und Betriebsdauer der Weichen im Netz der S-Bahn Berlin erwirtschaftet?
- 4.8 Wie viel Personal wurde in den Wintern 2009/2010 und 2010/2011 bei angekündigten Schneefällen jeweils für die Enteisung von Weichen vorgehalten? Welche Ausbildung hatten die entsprechenden Personen? Zu welchem Teil des DB Konzerns gehören sie? Welche externe Unternehmen wurden mit der Enteisung von Weichen beauftragt und welche Ausbildung und Sicherheitsunterweisungen sind bei dem dort angestellten Personal ggf. vorhanden? Handelt es sich bei diesen Personen um Eisenbahner oder um angelernte Kräfte?
- 4.9 Wie viel Personal wurde im Vergleich im Winter 2000/2001 für die Enteisung von Weichen vorgehalten?
- 4.10 Wurden bei Schneefall in den nächtlichen Betriebspausen – wie in früheren Jahren üblich – sogenannte Spurfahrten durchgeführt, um das Einschneien von Strecken und Weichen zu verhindern? Wenn ja, in welcher Form und auf welchen Strecken? Wenn nein, warum nicht?

5. Infrastruktur und Netz

- 5.1 Wie hoch waren die jährlichen Investitionen in die Instandhaltung des Netzes seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH? Wie und warum haben sich diese verändert? Wie hoch war dabei jeweils der Anteil der S-Bahn Berlin GmbH, andere Teiles des DB Konzern, des Länder Berlin und Brandenburg sowie des Bundes?
- 5.2 Wie hoch waren die jährlichen Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung von Infrastruktur und Netz seit Gründung der S-Bahn Berlin GmbH? Wie und warum haben sich diese verändert? Wie hoch war dabei jeweils der Anteil der S-Bahn Berlin GmbH, anderer Teile des DB Konzern, der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Bundes?
- 5.3 Von Fachleuten werden erhebliche Mängel (u. a. an Gleisen, Gleisabständen, etc.) benannt, die ihren Beitrag zu Beschädigungen und zur Störanfälligkeit von Rädern und Achsen haben. Wie beurteilt diese die Senatsverwaltung und welchen Umfang hat der Investitionsrückstau bei der Instandhaltung des Netzes nach Auffassung der Senatsverwaltung?

- 5.4 Wie beurteilt die Senatsverwaltung den Zustand des Netzes und der Weichen im Verhältnis zu den an den Netzeigentümer abgeführten Trassenentgelten von jährlich ca. 240 Mio. € und mehr?
- 5.5 Welche jährlichen Investitionen sind aus Senatssicht erforderlich, um die Infrastruktur mindestens auf dem heutigen Stand zu erhalten?
- 5.6 Welche Investitionen wurden in den letzten 10 Jahren in die Verbesserung der Infrastruktur jährlich vorgenommen? Wie genau verteilen sich die Mittel auf DB Konzern, Landesmittel und Bundesmittel sowie Gelder weiterer Institutionen?

6. Information, Beteiligung und Aufsichtsorgane

- 6.1 In welcher Form und wann wurden der Berliner Senat, das Land Brandenburg und der VBB über den Abbau des Fahrzeugsparks, der Werkstätten sowie des Personals informiert?
- 6.2 Wann und jeweils warum endeten die Mitgliedschaften des Berliner Senats sowie von Bundesfinanz- und Bundesverkehrsministerium im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH?
- 6.3 Warum ist keine Vertretung der Fahrgäste im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH vorhanden?
- 6.4 Warum ist der VBB nicht im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH vertreten?
- 6.5 Warum ist das Abgeordnetenhaus Berlin nicht im Aufsichtsrat der S-Bahn Berlin GmbH vertreten?

7. Trassenpreise und Verwendung der Jahresüberschüsse

- 7.1 Welche Entgelte wurden für die Nutzung der Infrastruktur des Mutterkonzerns in Summe jährlich seit Einführung der Gebühren fällig? Wie verteilt sich diese Summe auf gefahrene Kilometer und den Halt an Bahnhöfen? Auf welchen Betrag addieren sich diese über die Gesamtlaufzeit?
- 7.2 Welche Höhe hatten die Trassenentgelte und Stationsgebühren für den S-Bahn-Verkehr in anderen deutschen Städten wie Hamburg, Frankfurt, München und Stuttgart jeweils in den letzten 10 Jahren? Welche Preissteigerungsrate ergibt sich jeweils, und wie sieht diese für den Bereich der S-Bahn Berlin im Vergleich aus?
- 7.3 Wodurch begründen sich die bundesweit höchsten Trassenentgelte und Stationsgebühren in Berlin und Brandenburg?
- 7.4 Warum genau sind die Trassenentgelte und Stationsgebühren deutlich höher als beim vergleichbaren S-Bahn-System von Hamburg? Welche Unterschiede führen zu den anderen Preisen?
- 7.5 Wie veränderten sich die Trassenentgelte pro gefahrenem Kilometer und die Stationsgebühren seit Einführung dieser Gebühren jeweils und wann?
- 7.6 Auf welcher Grundlage und gemäß welcher genauen Systematik werden die Trassenentgelte bzw. -preise erhoben? Welche Einflussmöglichkeiten haben die Bundesregierung, der Bundestag und der Bundesrat auf deren Festsetzung?
- 7.7 Fallen diese Entgelte nur für tatsächliche Fahrten an oder auch für im Fahrplan ausgewiesene aber nicht durchgeführte Fahrten?
- 7.8 Wurde kürzlich (im Dezember 2010) eine Gebühr für stehende Fahrzeuge neu eingeführt?

- 7.9 Wodurch sind ähnliche Stationsgebühren auf der Stadtbahn und an kleinen unbesetzten Bahnhöfen (mit und ohne moderne Fahrtzielanzeiger) in Berlin und Brandenburg gerechtfertigt?
- 7.10 Welche Gewinne bzw. Verluste wurden in welchen Jahren durch die S-Bahn Berlin GmbH seit Ihrer Gründung jeweils erwirtschaftet und entsprechend in den Jahresabschlüssen ausgewiesen?
- 7.11 Welche Verwendung erfuhren die jeweils erwirtschafteten Gewinne?
- 7.12 Seit wann und auf welcher Grundlage werden die in den Jahresrechnungen ausgewiesenen Gewinne an den Mutterkonzern abgeführt? Wann, durch wen und in welcher Form wurden darüber der VBB, der Senat, das Land Brandenburg, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Landtag Brandenburg informiert?
- 7.13 In welchem Verhältnis stehen die Bestellerentgelte und die Gewinne der S-Bahn Berlin GmbH jeweils? Wurden angesichts der in Millionenhöhe an den Mutterkonzern abgeführten Gewinne unverhältnismäßig hohe Bestellerentgelte entrichtet?
- 7.14 Lässt sich seit Abführung der Gewinne eine veränderte Investitionstätigkeit der S-Bahn Berlin GmbH erkennen? Wie haben sich die jährlichen Investitionen in Streckennetz und Bahnhöfe seit 1995 verändert? Welcher Saldo ergibt sich jeweils aus der Addition von eingenommenen Trassenentgelten und an den Mutterkonzern abgeführten Gewinnen der S-Bahn Berlin GmbH auf der einen Seite und aufgewendeten Eigenmitteln für Investitionen in Netz und Infrastruktur im Bereich der S-Bahn Berlin durch Unternehmen des DB Konzerns?

8. Verkehrsvertrag

- 8.1 Welche festen Überzeugungen und Vorteile für die Fahrgäste haben die Länder Berlin und Brandenburg im Sommer 2008 (also vor der breiten öffentlichen Wahrnehmung der S-Bahn Krise, aber nach Auftreten erster Vorfälle, Verschrottung von 70 VZ, Schließung von Werkstätten, Warnungen von Experten und Betriebsrat, etc.) veranlasst, auf die Kündigungsoption für den Betrieb der Nord-Süd-Strecken zu verzichten? Welche Beschlüsse wurden dabei auf welcher Grundlage gefasst? Wie waren der VBB, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Landtag Brandenburgs daran beteiligt?
- 8.2 Welche Regelungen wurden bei der Nachverhandlung des Verkehrsvertrages im Jahr 2010 (also nach 18 Monaten S-Bahn-Chaos) zur Kündigung des Betriebes von (Teil-)Strecken getroffen?

9. Inanspruchnahme externer Hilfe und Kompetenzen

- 9.1 Hat die S-Bahn Berlin GmbH in den Jahren seit 2006 die mehrfach angebotene Hilfe und Unterstützung externer Institutionen (z. B. TU Berlin, BVG, Fahrzeughersteller in Berlin und Umgebung) in Anspruch genommen, um die technischen und betriebliche Probleme zu reduzieren bzw. abzustellen? Wenn ja, wann und in welcher Form und mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?
- 9.2 Welche konkreten Reparatur- bzw. Instandhaltungsarbeiten wurden zu welchem Zeitpunkt an welche Unternehmen vergeben?

Roland Schröder, Abgeordnetenhaus-Direktkandidat im Pankower Wahlkreis VI