

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Stefanie Fuchs und Katina Schubert (LINKE)

vom 18. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2018)

zum Thema:

Zustand der Fahrzeuge und Gute Arbeit bei der BVG

und **Antwort** vom 29. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Juli 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Stefanie Fuchs (Linke) und
Frau Abgeordnete Katina Schubert (Linke)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15359
vom 18. Juni 2018
über Zustand der Fahrzeuge und Gute Arbeit bei der BVG

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft 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 die BVG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend entsprechend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Personen sind zurzeit in den Werkstätten der BVG beschäftigt (bitte nach Männern, Frauen, Menschen mit Behinderung und Standort aufgegliedert)?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„In den Schwerpunktwerkstätten der Straßenbahn in Lichtenberg und Marzahn sind 4,1 Prozent Frauen beschäftigt und 1,7 Prozent der Personale haben eine Behinderung, bzw. sind gleichgestellt. Im Fahrzeugservice der Straßenbahn auf allen Betriebshöfen sind 2,5 Prozent Frauen beschäftigt und 2,5 Prozent der Personale haben eine Behinderung, bzw. sind gleichgestellt.

In den Werkstätten des Busbereiches sind 4,1 Prozent Frauen beschäftigt und 8,6 Prozent der Personale haben eine Behinderung bzw. sind gleichgestellt.

In den Werkstätten des U-Bahnbereiches sind 8,6 Prozent Frauen beschäftigt. 14,2 Prozent der Personale haben eine Behinderung bzw. sind gleichgestellt.“

Frage 2:

Wie hoch ist der Krankenstand in den einzelnen Werkstattstandorten und wie hoch ist der Stand der Überstunden der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (bitte nach Standorten aufgliedert)?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„In den Schwerpunktwerkstätten der Straßenbahn liegt der Krankenstand bei durchschnittlich 6,9 Prozent. Im Fahrzeugservice der Straßenbahn liegt der Krankenstand bei durchschnittlich 3,5 Prozent. Der Anteil der erbrachten Überstunden lag bei unter 0,2 Prozent.

In den Werkstätten des Busbereiches liegt der Krankenstand bei durchschnittlich 9,1 Prozent. Der Anteil der erbrachten Überstunden lag bei 0,1 Prozent.

In den Werkstätten des U-Bahnbereiches liegt der Krankenstand bei durchschnittlich 8,4 Prozent. Der Anteil der erbrachten Überstunden lag bei 0 Prozent. Die Darstellung der abgerechneten Überstunden bezieht sich auf angeordnete Überstunden. Im April 2018 wurden bei der U-Bahn keine Überstunden angeordnet. Die auftretende und zu bewältigende Arbeit erfolgt in den Werkstätten bedarfsorientiert unter Ausnutzung der tariflich flexiblen Arbeitszeit.“

Frage 3:

Wie viele Stellen im Werkstattbereich sind im Moment nicht besetzt?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Bei der Straßenbahn sind in den Schwerpunktwerkstätten und im Fahrzeugservice aktuell vier Stellen nicht besetzt.

Über alle Gewerke hinweg sind im Busbereich gegenüber der Planung aktuell zwölf Stellen noch nicht wieder nachbesetzt, befinden sich aber derzeit im Personalbeschaffungsprozess.

Für die Besetzung der freien Stellen im Werkstattbereich U-Bahn befinden sich aktuell vier Stellen Mechatroniker/innen und neun Stellen Fahrzeugelektroniker/innen in der Ausschreibung.“

Frage 4:

Gibt es einen Abarbeitungsstau in den Werkstätten und wenn ja, wie hoch ist dieser Stau (bitte nach Standorten aufgliedert)?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Bereich Straßenbahn gibt es keinen Abarbeitungsstau. Es kommt selten zu einzelnen Instandhaltungsspitzen bei gehäuften Unfallschäden oder bei einem Ausfall relevanter technischer Maschinen, bspw. der Unterflurradsatzdrehmaschine zur Radsatzbearbeitung.

Eine detaillierte Aussage dazu ist in den Bereichen Bus und U-Bahn nicht realisierbar.“

Zur U-Bahn siehe auch unten die Antwort zu 4, 5 und 6 im U-Bahnbereich.

Frage 5:

Wie lang ist im Moment die durchschnittliche Reparaturzeit der Fahrzeuge (bitte nach Standorten aufgegliedert)?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Eine Erhebung über alle Fahrzeuge und Reparaturen bzw. planbare und außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten liegt nicht vor und ist pauschal nicht möglich, da einerseits der Umfang einzelner Arbeiten zu stark variiert oder auch Arbeiten miteinander verknüpft werden und andererseits auch standortübergreifend gearbeitet wird.“

Frage 6:

Wie viele Fahrzeuge der BVG sind im Moment defekt und/oder mit Mängeln fahrbereit (bitte nach Fahrzeugen U-Bahn, Bus, Straßenbahn, Fähren aufgegliedert)?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Bereich Straßenbahn waren von Januar – Mai im Durchschnitt zwischen 12 und 13 Prozent der Fahrzeuge in den Werkstätten gebunden.

Die Anzahl der technisch einsatzfähigen Fahrzeuge im Busbereich lag im Schnitt der vergangenen fünf Monate stets über dem tatsächlichen Fahrplanbedarf von 1.187 Bussen.“

Antwort zu 4, zu 5 und zu 6 zum U-Bahnbereich:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Fragen 4 und 5 lassen sich detailliert nicht beantworten und sind immer eine Momentaufnahme, insbesondere bei der Berliner U-Bahn mit einer Typenvielfalt von bis 17 Fahrzeugserien sowie einem sehr hohen Flottenalter von rund 29 Jahren.

Neben den nicht-planbaren Reparaturarbeiten aufgrund von technischen Schäden oder Vandalismus durchläuft jedes Fahrzeug regelmäßige Inspektionen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), die individuell von der Laufleistung (nach Kilometern) sowie Zeit (nach Jahren) durchgeführt werden müssen. Die Inspektionen haben unterschiedliche Umfänge und unterscheiden sich zudem nach Fahrzeugserie.

Zurzeit gibt es innerhalb der Betriebswerkstätten im Groß- sowie im Kleinprofil partiell Spitzen in der Abarbeitung von Instandhaltungsmaßnahmen, welche insbesondere durch den Mehraufwand von altersbedingten Zusatzkontrollen der Fahrzeugschubstanz begründet ist. Dieser Mehraufwand bindet zusätzliche Ressourcen, welche in der regulären Abarbeitung von Schadzügen fehlt und somit eine zeitgerechte Bearbeitung behindert.

Derzeitig gibt es in der Hauptwerkstatt ein höheres Arbeitsvolumen als in den Vorjahren, welches u.a. auf das hohe Flottenalter und den gestiegenen Laufleistungskilometern der Fahrzeuge zurückzuführen ist. Das durchschnittlich hohe Fahrzeugalter bedingt stärkere substantielle Schädigungen an den Fahrzeugen, die zu einem längeren Werkstattaufenthalt führen.

Aufgrund der oben benannten Gründe lag die Anzahl der technisch einsatzfähigen Fahrzeuge im Schnitt der vergangenen fünf Monate bei rund 97 Prozent des tatsächlichen Fahrplanbedarfs von 996 Wagen.“

Frage 7:

Gibt es Fahrzeuge, die mit einer defekten Klimaanlage unterwegs sind und wenn ja, wie viele sind es (bitte nach Fahrzeugen aufgeschlüsselt)?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Diese Zahlen liegen im Bereich Straßenbahn so nicht vor. Bei einem Defekt an einer Klimaanlage wird zwischen Fahrer, Leitstelle und Werkstatt durchaus auch wetterabhängig entschieden, ob das Fahrzeug noch bis Betriebsschluss weiterfahren kann oder bei nächster Gelegenheit ausgetauscht wird.

Im Durchschnitt sind 90 Prozent der Klimaanlagen im Busbereich voll funktionstüchtig. Die Fahrzeugtypen der durchschnittlich rund 140 Fahrzeuge, bei deren Klimaanlage ein Defekt festgestellt wurde, verteilen sich über den jeweils unterschiedlichen Einsatz über den Tag hinweg und variieren ja nach Zeitpunkt der Instandhaltung.

Die U-Bahn-Fahrzeuge haben im Fahrgastraumbereich keine Klimaanlage.“

Frage 8:

Wie lange sind Fahrzeuge im Schnitt mit defekter Klimaanlage unterwegs (bitte nach Fahrzeugen aufgeschlüsselt)?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Diese Zahlen liegen so im Straßenbahnbereich nicht vor (siehe Erläuterungen zu Frage 7).

Der Linieneinsatz erfolgt im Busbereich bis zum nächsten Werkstattaufenthalt. Dieser Zeitpunkt variiert je nach Fahrplan für die einzelnen Linien.

Die Antwort entfällt für den U-Bahnbereich (siehe Antwort zu Frage 7).“

Frage 9:

Welche Unterstützung erhalten Fahrer und Fahrerinnen, wenn sie eine ganze Schicht mit einer defekten Klimaanlage unterwegs sein müssen?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Bereich Straßenbahn erhalten die Fahrpersonale bei hohen Temperaturen zusätzlich Getränke bei Dienstbeginn, in Pausen und Wendezeiten.

Besteht aufgrund freier Ressourcen die Möglichkeit eines Wagenwechsels, so wird dieser im Busbereich durchgeführt. Ergänzend sei angemerkt, dass die Anlagen grundsätzlich auf 24 °C bzw. um 4 °C hinab kühlen.

Rund 90 Prozent der Fahrzeugflotte der U-Bahn weisen keine Klimaanlage im Fahrerstand aus. Die Klimatisierung erfolgt im Wesentlichen durch das Öffnen der Fenster in der Fahrer- bzw. Beifahrertür. Sollte es zu defekten Klimaanlagen im Fahrerstand kommen, dann werden diese zeitnah in der Werkstatt repariert.“

Berlin, den 29.06.2018

In Vertretung
Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz