

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 22. November 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Dezember 2013) und **Antwort**

Überfüllt – werden jetzt mehr Busse und Bahnen bei der BVG bestellt?

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

Frage 1: Wie wird die Auslastung der BVG-Linien evaluiert: auf Grundlage welcher Daten, wie werden die Daten erhoben und durch wen erfolgt die Evaluation? In welchen Zeitabständen werden diese ausgewertet?

Antwort zu 1.: Für die Analyse der Auslastung der angebotenen Platzkapazitäten führt die BVG AöR regelmäßige Datenerhebungen durch. Auf Basis von Stichproben werden für die verschiedenen Linien, Zeiten, und Wochentage die ein- und aussteigenden Fahrgäste und hierüber die Besetzung der Fahrzeuge erfasst. Die Fahrgastzählungen erfolgen hierbei mittels automatischer Zählgeräte oder durch manuelle Zählungen. Die Zählraten der BVG AöR werden dem Aufgabenträger regelmäßig bzw. anlassbezogen zur Verfügung gestellt. Zudem werden vom Aufgabenträger selbst anlassbezogene Zählungen oder Verkehrsbeobachtungen, beispielsweise aufgrund von Hinweisen von Fahrgästen, sowie in einzelnen Jahren größere Verkehrserhebungen durchgeführt. Die erfassten Daten werden vom Aufgabenträger regelmäßig ausgewertet und bilden eine der Grundlagen für die jährliche Bestellung der Verkehrsleistungen bei der BVG AöR.

Hinsichtlich der Evaluation der Zählraten teilt die BVG AöR mit: „Die Evaluation erfolgt kontinuierlich durch die zuständigen Fachabteilungen der BVG AöR in Abstimmung mit dem Aufgabenträger. Schwerpunktmäßig dient die Evaluation der Vor- und Nachbereitung der jährlich stattfindenden Fahrplanwechsel.“

Neben der Fahrgastzählung werden bei Bus, Straßenbahn und U-Bahn sogenannte „100%-Meldungen“ durch das Fahrpersonal ausgelöst, wenn ein Fahrzeug keine weiteren Fahrgäste mehr befördern kann. Diese 100%-Meldungen werden vom Aufgabenträger jährlich für das Vorjahr bei der BVG AöR abgefragt und ausgewertet. Trotz einer subjektiven Beurteilung des Fahrpersonals bei der Abgabe dieser Meldungen bieten diese aus Sicht des Senats einen sehr guten Indikator für Kapazitätsprobleme, da diese besser als automatische Zählgeräte Kapazitätseinschränkungen für Nutzergruppen mit besonderem Platzbedarf (z. B. Fahrgäste mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Gepäck) abbilden.

In Bezug auf die Bewertung der Auslastung von Fahrten sind jedoch nicht nur die Meldungen von Überbesetzungen maßgebend. Bereits bei geringeren Auslastungen sind aufgrund beengter Platzverhältnisse aus Kundensicht deutliche Qualitäts- und Attraktivitätseinschränkungen festzustellen. Dies gilt insbesondere für die aufgeführten Nutzergruppen mit besonderem Platzbedarf. Gemäß den verkehrsvertraglichen Kapazitätsvorgaben werden daher bereits regelmäßige Auslastungen von über 65 % der Sitz und Stehplätze (4 Fahrgäste/m²) als Überfüllung bewertet.

Frage 2: Bus

- Welche Buslinien sind dem Senat bekannt, die am Rande ihrer Kapazitätsgrenze sind oder diese zu bestimmten Zeiten überschreiten?
- Wie viele Meldungen von Fällen, bei denen Fahrgäste wegen Überfüllung zurückbleiben mussten, sind auf diesen Linien in den letzten drei Monaten aufgetreten?

Antwort zu 2. a) und b): Dem Senat liegen die 100%-Meldungen derzeit nur für das Jahr 2012 und die Vorjahre vor. Die zehn Buslinien mit den häufigsten 100%-Meldungen im Jahr 2012 waren die Linien:

- TXL 3.892 Meldungen
- M29 2.833 Meldungen
- M41 2.737 Meldungen

- 100 2.593 Meldungen
- M27 2.036 Meldungen
- M45 1.851 Meldungen
- 122 1.777 Meldungen
- 136 1.335 Meldungen
- M48 1.264 Meldungen
- 184 1.220 Meldungen.

Im Tagesdurchschnitt waren hier Werte von 3,3 bis 10,7 100%-Meldungen pro Linie festzustellen. Setzt man die 100%-Meldungen ins Verhältnis zu der auf den jeweiligen Linien angebotenen Fahrtenanzahl, fallen zudem neben den oben genannten Linien auch die Nachtlinien N8 und N1 auf. Die Anzahl der 100%-Meldungen hat in den letzten Jahren im Busverkehr merkbar zugenommen. Im Vergleich des Jahres 2012 zu 2008 hat sich die Zahl der 100%-Meldungen fast verdoppelt.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Für die Linien TXL, M41 und M29 werden zeitweise von den Fahrer/innen eine [Erreichung bzw. Überschreitung der] Kapazitätsgrenze gemeldet. Die Anzahl der Meldungen liegen bei durchschnittlich 2 % bis 4 % der Fahrten der genannten Linien pro Tag (24 Stunden).“

Frage 3: Straßenbahn

- a) Welche Tramlinien sind dem Senat bekannt, die am Rande ihrer Kapazitätsgrenze sind oder diese zu bestimmten Zeiten überschreiten?
- b) Wie viele Meldungen von Fällen, bei denen Fahrgäste wegen Überfüllung zurückbleiben mussten, sind auf diesen Linien in den letzten drei Monaten aufgetreten?

Antwort zu 3. a) und b): Bei Straßenbahn und U-Bahn sind Überbesetzungen aufgrund der größeren Fahrzeuglänge und höheren Wagenanzahl für das Fahrpersonal erheblich schwieriger festzustellen als beim Bus. Durch den bereits erfolgten und weiterhin fortgeführten Wechsel der eingesetzten Fahrzeugtypen auf mehreren Linien infolge der Auslieferung der neuen Flexity-Bahnen ergibt sich ebenfalls eine reduzierte Aussagekraft. Die vorliegenden 100%-Meldungen für die Straßenbahn sind im Vergleich mit dem Bus daher nur eingeschränkt als Indikatoren verwendbar. Dem Senat liegen derzeit nur die 100%-Meldungen für das Jahr 2012 und die Vorjahre vor. Die zehn Straßenbahnlinien mit den häufigsten 100%-Meldungen im Jahr 2012 waren die Linien:

- M6 268 Meldungen
- M4 204 Meldungen
- M10 129 Meldungen
- M2 88 Meldungen
- M13 67 Meldungen
- M1 63 Meldungen
- 27 51 Meldungen
- M8 50 Meldungen
- M5 50 Meldungen
- 50 36 Meldungen.

Angesichts der merkbar geringeren Zahl der Meldungen - bei allen Linien ergibt sich im Durchschnitt weniger als eine 100%-Meldung pro Tag - und der eingeschränkten Aussagekraft wird auf eine relative Betrachtung im Verhältnis zur Anzahl der Fahrten verzichtet. Trotz der geringeren Zahl der 100%-Meldungen hat der Senat anhand weiterer Daten festgestellt, dass zu bestimmten Tageszeiten vermehrt hohe Auslastungen zu verzeichnen sind und teilweise Überschreitungen der verkehrsvertraglichen Kapazitätsgrenzen auftreten. Als Beispiel ist der bislang auf einigen Linien bereits um 8 Uhr vollzogene Übergang von der Früh-Hauptverkehrszeit in die Nebenverkehrszeit zu nennen, der mit einer Taktreduzierung einhergeht. Hier ergibt sich entsprechender Handlungsbedarf.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Es gibt keine Linien, die regelmäßig ihre Kapazitätsgrenze erreichen bzw. diese überschreiten. Vereinzelt wird von den Fahrer/innen die [Erreichung bzw. Überschreitung der] Kapazitätsgrenze auf den Linien M6, M4, M13, 50 und 63/67 zwischen Schöneweide und HTW gemeldet. Die Anzahl der Meldungen für die o. g. Straßenbahnlinien liegt bei durchschnittlich 0,05 % bis 0,1 % der Fahrten pro Linie und Tag (24 Stunden).“

Frage 4: U-Bahn

- a) Welche U-Bahnlinien sind dem Senat bekannt, die am Rande ihrer Kapazitätsgrenze sind oder diese zu bestimmten Zeiten überschreiten?
- b) Wie viele Meldungen von Fällen, bei denen Fahrgäste wegen Überfüllung zurückbleiben mussten, sind auf diesen Linien in den letzten drei Monaten aufgetreten?

Antwort zu 4. a) und b): In der Antwort zur Frage 3 a) und b) wurde bereits auf die eingeschränkte Aussagekraft der 100%-Meldungen für die U-Bahn hingewiesen. Dem Senat liegen für das Jahr 2012 für die Linien U2, U3, U5, U7, U8 und U9 Meldungen von infolge Überfüllung nicht beförderten Fahrgästen vor. Aufgrund der geringen Zahl der Meldungen je Linie (zwischen 1 und 18 Meldungen) und der beschriebenen Unschärfe bei der Erhebung wird auf eine linienscharfe Darstellung der Zahl der Meldungen verzichtet. Trotz der geringeren Zahl der 100%-Meldungen hat der Senat anhand weiterer Daten festgestellt, dass zu bestimmten Tageszeiten vermehrt hohe Auslastungen zu verzeichnen sind. Als Beispiel ist der bislang auf einigen Linien bereits um 20:30 Uhr vollzogene Übergang von der Nebenverkehrszeit in die Schwachverkehrszeit zu nennen, der mit einer Taktreduzierung einhergeht. Hier ergibt sich entsprechender Handlungsbedarf.

Die BVG teilt hierzu mit: „Es gibt keine Linien, die regelmäßig ihre Kapazitätsgrenze erreichen bzw. diese überschreiten. In Einzelfällen melden die Fahrer/innen das Erreichen der Kapazitätsgrenze auf den Linien U1, U2, U3, U5, U6, U7 und U8. Die Meldungen für den Zeitraum vom 01.09.2013 bis 30.11.2013 belaufen sich auf durchschnittlich 0,01 % aller Fahrten für den gesamten Zeitraum.“

Frage 5: Plant der Senat im Rahmen des Nahverkehrsplans den Takt dieser Linien zu erhöhen? Wenn ja, wann sind diese Verbesserungen geplant und welche Linien werden davon in welcher Weise profitieren?

Antwort zu 5.: Der Entwurf des Nahverkehrsplanes 2014-2018 sieht als ein Kernthema die erforderlichen Angebotsmaßnahmen in Reaktion auf die wachsende Stadt Berlin vor. Hierbei gilt es den Herausforderungen durch den Nachfrageanstieg der letzten Jahre sowie dem prognostizierten weiteren Wachstum der Stadt mit entsprechenden Angebotsanpassungen und -ausweitungen zu begegnen. Dies umfasst unter anderem die zeitliche Ausweitung dichter Takte bzw. die gezielte zusätzliche Verdichtung für Linien mit besonders starkem Nachfrageanstieg sowie auftretenden Kapazitätsproblemen. Hinsichtlich der genauen zeitlichen und linienscharfen Umsetzung befindet sich der Aufgabenträger derzeit in Abstimmung mit der BVG AöR. Die oben genannten Linien werden für Maßnahmen in Betracht gezogen.

Bei einigen der oben benannten Linien resultieren die Kapazitätsprobleme auch aus mangelnder betrieblicher Stabilität bzw. dem Einsatz von zu kleinen Fahrzeugen. Neben Taktverdichtungen sind daher bei bestimmten Linien verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs sowie ein veränderter Fahrzeugeinsatz erforderlich.

Des Weiteren wurde bei manchen für 2012 benannten Linien im Zeitraum 2012/2013 bereits nachgesteuert und zusätzliche Angebote eingeführt, beispielsweise sind hier die Linien TXL und M45 zu nennen.

Frage 6: Plant der Senat auf überfüllten Linien in Zukunft größere Busse einzusetzen (z.B. Doppelgelenkbus)? Wenn ja für welche Linien sollen diese Busse bestellt werden und ab wann sollen sie zum Einsatz kommen?

Antwort zu 6.: Auf einigen bereits im dichten Takt bedienten Hauptachsen im Busverkehr zeigen sich deutliche Kapazitätsprobleme, und zwar in den demographischen Wachstumsgebieten mit stark steigender Tendenz. Zudem sind einige dieser Linien durch eine mangelnde betriebliche Stabilität mit unpünktlichen Abfahrten und Pulkbildungen gekennzeichnet. Weitere aus kapazitiven Gründen eigentlich gebotene Taktverdichtungen können diese betrieblichen Probleme verschärfen. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes 2014-2018 sieht daher einen entsprechenden Prüfauftrag vor. Ähnlich wie in anderen Metropolräumen (z. B. Doppelgelenkbusse in Hamburg, Busanhänger in München) soll auch im Berliner Busverkehr der Einsatz größerer Fahrzeuge für eine ausgewählte Metrobuslinie getestet und ganzheitlich bewertet werden. Im Jahr 2014 wird hierzu eine erste Abstimmung mit der BVG AöR erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es noch keine Entscheidungen zu einer zeitlichen Terminierung und auszuwählenden Linien.

Frage 7: Welche Bus- und Tramlinien weisen die häufigsten Verspätungen auf? Auf welche Ursachen gehen diese Verspätungen zurück?

Antwort zu 7.: Der Senat hat keine Informationen zu Verspätungen einzelner Linien, da die von der BVG monatlich übermittelten linienweisen Pünktlichkeitsdaten nicht nach Verfrühungen und Verspätungen differenziert aufgeschlüsselt sind.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Aufgrund der vielfältigen Einflüsse im Zentrumsbereich durch zahlreiche Veranstaltungen, Demonstrationen, Bau- und Umleitungsmaßnahmen sowie der allgemeinen hohen Verkehrsdichte sind die Buslinien TXL, 100, 200, M48, M85 und 147 besonders mit Verspätungen belastet. In einer Gesamtauswertung von Januar bis November 2013 waren folgende Buslinien ebenfalls im besonderen Maße Einflüssen ausgesetzt, die zu Verspätungen führten: M11, M27, M29, M41, M46, 101, 104, 125, 171 und 187.“

In einer Gesamtauswertung von Januar bis November 2013 waren folgende Straßenbahnlinien im besonderen Maße von Verspätungen betroffen: M1, M4, M5, M6, M8 und M13. Auffällig ist hierbei, dass insbesondere die Radiallinien, die ins Zentrum führen, Verspätungen aufweisen.

Die Verspätungen sind auf vielfältige Ursachen zurückzuführen:

- Fehlende oder außer Betrieb genommene Bevorrechtigungen für Bus oder Straßenbahn
- Hohe Verkehrsdichte auf Streckenabschnitten, wo Bus oder Bahn sich den Verkehrsraum mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen müssen
- Behinderungen wegen Baumaßnahmen/Umleitungen
- Behinderungen wegen Einengungen im Straßenraum und dadurch Verminderung der Durchlassfähigkeit
- Behinderungen wegen Unfällen, Rettungseinsätzen
- Behinderungen durch verkehrswidriges Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmern (z. B. Blockierung von Busspuren und Haltestellen, Nichteinhaltung der Profilmfreiheit durch haltende oder parkende Fahrzeuge bei notwendiger Straßenbahnvorbeifahrt)
- Straßensperrungen bei Veranstaltungen, Demonstrationen“.

Aus Sicht des Senats sind darüber hinaus auch Verspätungsursachen im Verantwortungsbereich der BVG festzustellen. Beispielsweise entstehen Verspätungen auch durch den Einsatz von Fahrzeugen mit nicht ausreichender Kapazität sowie verspätete Abfahrten an der ersten Haltestelle einer Linie infolge nicht ausreichender Wendezeiten.

Frage 8: Welche Maßnahmen will der Senat ergreifen um in Zukunft Hindernisse auf Bus- oder Tramspuren zu vermeiden?

Antwort zu 8.: Hindernisse auf Bussonderfahrstreifen oder Straßenbahngleisen verursachen erhebliche Störungen bzw. ein totales Erliegen des ÖPNV-Betriebsablaufs und tragen so maßgeblich zu Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit bei. Es ist daher zwingend erforderlich, die Fahrwege des ÖPNV konsequent zu überwachen und die Freihaltung ordnungsrechtlich durchzusetzen.

Der Senat ist sich der Notwendigkeit einer kontinuierlichen Überwachung von Bussonderfahrstreifen und Straßenbahngleisen bewusst.

Obwohl sich die polizeiliche Verkehrsüberwachung schwerpunktmäßig auf die Bekämpfung der Hauptunfallursachen im fließenden Verkehr konzentriert, findet eine gezielte Überwachung von Bussonderfahrstreifen und Straßenbahngleisen sowohl im täglichen Streifendienst als auch im Rahmen von Schwerpunktkontrollen statt.

Die Außendienstkräfte der bezirklichen Ordnungsämter kontrollieren die Bussonderfahrstreifen im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten.

Dazu gehört im Falle festgestellter widerrechtlich auf den Bussonderfahrstreifen abgestellter Fahrzeuge auch die Veranlassung von Fahrzeugumsetzungen mit dem Ziel der Freiräumung von Hindernissen, um den berechtigten Fahrzeugen (u. a. Bussen, Taxen, Rettungsfahrzeugen) die ungehinderte Fahrt auf diesen Busspuren zu ermöglichen.

Über die im ruhenden Verkehr bestehende Parallelzuständigkeit der bezirklichen Ordnungsämter und der Polizei Berlin hinaus sind auch (polizeilich) besonders geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVG auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit mit der Polizei Berlin befugt, auf Bussonderfahrstreifen, Straßenbahngleisen sowie in Haltestellenbereichen die Umsetzung verkehrsbehindernd abgestellter Fahrzeuge in einem beschleunigten Verfahren selbständig zu veranlassen.

Berlin, den 21. Januar 2014

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Feb. 2014)