

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 14. August 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. August 2014) und **Antwort**

Verzögerungen und Verspätungen durch obligatorischen Vordereinstieg in BVG-Bussen

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 AöR um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt, dem Senat übermittelt und in den untenstehenden Antworten kenntlich gemacht wurde.

Frage 1: Wie viele Fahrausweise werden direkt bei Busfahrer*innen gekauft? (Bitte absolut und relativ zum Gesamtaufkommen der verkauften Fahrausweise angeben.)

Antwort zu 1:

Jan. – Dez. 2013	Summe
alle Vertriebswege	75,4 Mio. Stück
Bus	25,4 Mio. Stück
%-Anteil Bus	rd. 34 %

„Hierbei ist zu beachten, dass in den Bussen im Wesentlichen Tickets im Bartarif (Einzelfahrscheine, Kurzstrecken, Tageskarten, keine 4-Fahrten-Karten) verkauft werden, die hohe Stückzahlen bei geringen Umsätzen generieren.“

Frage 2: Wie hoch ist der durchschnittliche Zeitverlust, der an jedem Halt durch den Kauf von Fahrausweisen bei Busfahrer*innen entsteht?

Antwort zu 2: „Diese Angaben sind nicht verfügbar, da der Fahrscheinverkauf nur sehr pauschal neben anderen Faktoren in den Fahrgastwechselzeiten bei der Ermittlung der Haltestellenaufenthaltszeiten berücksichtigt wird.“

Frage 3: Dauert die Kontrolle einer BVG-fahrCard beim Einstieg durch Busfahrer*innen im Vergleich zur Kontrolle von anderen Fahrscheinen oder zum elektronischen Ticket durchschnittlich länger?

Antwort zu 3: „Der Einbau des separaten Prüfgerätes erfolgt im Eingangsbereich des Omnibusses linksseitig, so dass der elektronische Kontrollvorgang im Einstiegsbereich räumlich entkoppelt von der herkömmlichen Sichtprüfung des Omnibusfahrers erfolgt. Der eigentliche Vorgang der elektronischen Prüfung auf räumliche und zeitliche Gültigkeit eines elektronischen Fahrscheins wird unter einer Sekunde liegen.“

Frage 4: Nimmt die Durchschnittsgeschwindigkeit einer Buslinie mit einem steigenden durchschnittlichen Fahrgastaufkommen ab? (Bitte die Buslinien nach aktuellem Fahrgastaufkommen und Durchschnittsgeschwindigkeit auflisten.)

Antwort zu 4: „Die Durchschnittsgeschwindigkeit einer Linie hängt maßgeblich von den streckenseitigen Rahmenbedingungen ab (Haltestellenabstand, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, Stauanfälligkeit der befahrenen Straßenabschnitte aufgrund von Baustellen etc., Vorhandensein von Busspuren, Tempo 30-Zonen etc.). Ein Zusammenhang der Durchschnittsgeschwindigkeit mit dem Fahrgastaufkommen ist nicht herstellbar.“

Aus Sicht des Senats besteht zumindest kein eindeutiger Zusammenhang zwischen Durchschnittsgeschwindigkeit und Fahrgastaufkommen. Auch die Haltestellenaufenthaltszeiten sind nicht allein vom Fahrgastaufkommen abhängig. Aber natürlich hat die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen einen Einfluss auf die Fahrgastwechselzeiten, die jedoch von weiteren Faktoren ebenfalls in unterschiedlichem Maße beeinflusst werden (z.B. Fahrzeuglänge, Türenanzahl und Fahrgastfluss oder Größe der Aufstellflächen an Haltestellen).

Frage 5: Welche Buslinien sind am meisten von Verspätungen betroffen? (Bitte nach Bus- und Metrobuslinien getrennt sowie nach Höhe der durchschnittlichen Verspätungen aufschlüsseln.)

Antwort zu 5: „Die BVG ist gemäß Verkehrsvertrag zur Einhaltung einer Soll-Pünktlichkeit von 85 % verpflichtet. Aufgrund von Störungen im Verkehrsfluss (Baustellen, Demonstrationen, Behinderungen auf den Busspuren, fehlende Beschleunigungsmaßnahmen) wurde diese Quote [insbesondere] auf den Buslinien 104, 200, M48, M85 sowie TXL im Jahr 2013 im Durchschnitt nicht erreicht. ...“

Frage 6: Wie hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit der Busse vor und nach Einführung des obligatorischen Vordereinstiegs im Jahr 2004 entwickelt? (Bitte für Bus- und Metrobuslinien getrennt auflisten.)

Antwort zu 6: Eine Analyse der Durchschnittsgeschwindigkeit seit 2004, die ausschließlich die Wirkung des Vordereinstiegs darstellt, ist weder vorhanden, noch ist aus Sicht des Senats eine auf dieses einzelne Merkmal reduzierte Aussage angesichts der Vielzahl anderer Einflüsse im täglichen Verkehrsgeschehen und Betriebsablauf möglich.

Frage 7: Wie hat sich die durchschnittliche Kapazitätsauslastung vor und nach Einführung des obligatorischen Vordereinstiegs entwickelt? (Bitte getrennt für Bus- und Metrobuslinien auflisten.)

Antwort zu 7: „Eine Statistik zur durchschnittlichen Kapazitätsauslastung je Linie wird nicht geführt. Die Auslastungszahl über alle Verkehrsmittel der BVG betrug 16,0 % (Bus: 16,6 %) im Jahr 2003 und 17,8 % (Bus: 16,8 %) im Jahr 2013.“

Frage 8: Hat die BVG AöR die Auswirkungen des obligatorischen Vordereinstiegs evaluiert? Wenn ja, durch wen, mit welchen Ergebnissen, und welche Konsequenzen hat sie daraus gezogen?

Antwort zu 8: „Die BVG AöR hat die Evaluation eigenständig vorgenommen. Das Ergebnis war, dass Fahrzeitanpassungen nicht notwendig wurden, die Fahrgeldeinnahmen sich erhöht haben und die Schwarzfahrerquote reduziert werden konnte.“

Frage 9: Kann nach Auffassung des Senats der freie Einstieg an allen Türen zu einer Beschleunigung des Busverkehrs beitragen?

Antwort zu 9: Eine pauschale Aussage dazu kann es angesichts von ganz unterschiedlichen Einflussfaktoren auf die Fahrgastwechselzeiten nicht geben. Je nach Fahrgastaufkommen, Reiselänge, Fahrzeuglänge, Türenanzahl oder allgemein nach Gestaltung des Innenraums ergeben sich unterschiedliche Situationen. Es lassen sich daher

positive Wirkungen sowohl bei eindeutig richtungsgebundenem Fahrgastfluss (obligatorischer Vordereinstieg) im Fahrzeug beobachten, als auch bei der Nutzung mehrerer Türen in Spitzenzeiten z.B. mit starkem Schülerverkehr in großen Fahrzeugen. Genauso können aber auch lange, obligatorische Wege durch den Bus oder Behinderungen beim Ausstieg durch wartende Fahrgäste an Haltestellen mit wenig Aufstellfläche Verzögerungen beim Fahrgastwechsel zur Folge haben.

Hier gilt es mit betrieblichen Maßnahmen und durch Fahrzeuginnenraumgestaltung dafür Sorge zu tragen, dass trotz großem Fahrgastwechselaufkommen die Haltestellenaufenthaltszeiten möglichst kurz und verlässlich planbar gehalten werden können. In der laufenden Nahverkehrsplanperiode sollen daher geeignete Maßnahmen identifiziert und auf ihre Eignung geprüft werden.

Berlin, den 29. August 2014

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Sep. 2014)