

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 10. September 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. September 2014) und **Antwort**

Schluss mit Kurzzügen

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

Die Schriftliche 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 viele Fahrzeuge müssten beschafft werden, damit bei dem Großteil der U-Bahn-Linien flächendeckend mit 6- bzw. 8-Wagen-Zügen gefahren werden kann? Welche Kosten würden dabei entstehen?

Antwort zu 1.: Der Großteil der U-Bahn-Linien wird während der Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen bereits mit Zügen der größtmöglichen Zuglänge betrieben. Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die Linien U1 und U3 sowie U5 - U9 verkehren heute bereits tagsüber mit 6 Wagen, die U2 mit 8 Wagen, nur die kurzen Linien U4 und U55 verkehren mit 2-Wagen-Zügen. Auf den Großprofilinien (U5 - U9 und U55) sind sechs Wagen die größtmögliche Zuglänge. Sofern die Kleinprofilinien U1 und U3 mit 8-Wagen-Zügen befahren werden sollten, müssten zusätzliche 48 Kleinprofilwagen eingesetzt werden. Der Beschaffungspreis für einen Kleinprofilwagen liegt bei ca. 1,5 Mio. EUR.“ Ergänzend ist anzumerken, dass eine pauschale Vergrößerung der Zuglängen nicht sinnvoll ist. Vielmehr muss linienscharf die aktuelle und künftige Nachfrageentwicklung analysiert und auf dieser Basis der kapazitative Handlungsbedarf identifiziert werden, der neben Erhöhungen der Zuglängen auch durch Taktverdichtungen abgedeckt werden kann. Derzeit laufen Abstimmungstermine zwischen der BVG AöR und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zum künftigen Fahrzeugbeschaffungsbedarf bei Straßenbahn und U-Bahn. Neben dem Ersatzbedarf für bestehende Fahrzeuge wird hierbei auch der erweiterte Bedarf aufgrund von Nachfragesteigerungen im Rahmen der wachsenden Stadt untersucht.

Frage 2: Welcher Mehraufwand würde durch den ganztägigen Einsatz von 6-Wagen-Zügen auf der Linie U8 entstehen?

Antwort zu 2.: Die BVG AöR teilt hierzu u.a. mit: „Der ganztägige Einsatz von 6-Wagen-Zügen auf der Linie U8 würde u. a. verkürzte Wartungsintervalle aufgrund höherer Laufleistungen, einen damit zusammenhängenden erhöhten Wagenbedarf wegen zusätzlicher Fahrzeugreserven [...] sowie erhöhten Energieverbrauch und Verschleiß nach sich ziehen.“

Ergänzend ist anzumerken, dass sich die einzusetzenden Mindestfahrzeuggrößen bei der BVG unmittelbar aus den vorgegebenen Kapazitätsstandards im Verkehrsvertrag zwischen der BVG und dem Land Berlin ergeben. Die vorgesehenen Fahrzeuggrößen/ Zuglängen und somit die bereitgestellten Platzkapazitäten sind folglich grundsätzlich entsprechend der erwartbaren Fahrgastnachfrage auszurichten. Eine den Kapazitätsvorgaben entsprechende Fahrzeugeinsatzplanung liegt im Verantwortungsbereich der BVG. Für den ÖPNV-Aufgabenträger ergibt sich gemäß der verkehrsvertraglichen Regelungen durch eine aufgrund der Fahrgastnachfrage erfolgende Anpassung der Fahrzeuggröße/Zuglänge kein Mehraufwand.

Frage 3: Nach welchen Kriterien wird der Einsatzbereich der verschiedenen Bus- und Straßenbahntypen festgelegt?

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Der Einsatzbereich der verschiedenen Bus- und Straßenbahntypen wird bestimmt:

- vom Fahrgastaufkommen (Fahrgastaufkommen am stärksten Querschnitt je Linie),
- von der Verkehrsinfrastruktur (z. B. Brückenhöhen, Gewichtsbeschränkungen, Straßenquerschnitt/Kurvenradien, Gleisachsenabstand, Abstand Gleis zu Haltestellenkanten, Wende-/Kehrgleis Endstelle).

Wegen noch zum Einsatz kommender Fahrzeuge älterer Bauart bestimmen die Umweltzone (Bus) und der barrierefreie Fahrzeugeinsatz (Straßenbahn) ebenfalls noch den Fahrzeugtypeneinsatz.“ Hinsichtlich des Zusammenhangs der einzusetzenden Mindestfahrzeuggrößen und der verkehrsvertraglich vorgegebenen Kapazitätsstandards siehe Antwort zu Frage 2.

Frage 4: Welche Maßnahmen werden getroffen, um dem stetig steigenden Fahrgastaufkommen zukünftig gerecht zu werden?

Antwort zu 4.: 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.

In Reaktion auf die wachsende Stadt hat das Abgeordnetenhaus im Dezember 2013 mit dem Beschluss des Haushaltes des Landes Berlin für die Jahre 2014 und 2015 zusätzliche Gelder für Mehrleistungen im ÖPNV bewilligt. Dieser Beschluss wird vom ÖPNV-Aufgabenträger gemeinsam mit der BVG umgesetzt. Zusätzliche ÖPNV-Angebote wurden bzw. werden bereits im Jahr 2014 schrittweise umgesetzt. Zum 27.4.2014 und 24.08.2014 wurden bereits Angebotsausweitungen auf mehr als 35 Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnlinien realisiert. Weitere Maßnahmen bei Bus, Straßenbahn und U-Bahn sind ab dem 14.12.2014 geplant.

Berlin, den 26. September 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 30. Sep. 2014)