

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 24. September 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. September 2014) und **Antwort**

Verzögerungen und Verspätungen durch obligatorischen Vordereinstieg in BVG-Bussen II

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 wurden.

Frage 1: Wann und auf welchem Wege hat der Senat Kenntnis über die Ergebnisse einer Evaluation des obligatorischen Vordereinstiegs erlangt, die die BVG A.ö.R. laut Antwort auf meine Anfrage vom 14. August 2014 (DS 17/14373) eigenständig vorgenommen hat?

Frage 2: Welche Schlussfolgerungen hat der Senat angesichts gefühlter Verzögerungen beim Einstieg, Einschränkungen des Zugangs zum hinteren Fahrzeugbereich und damit verbundener geringerer Kapazitätsauslastung gezogen?

Frage 3: Hat der Senat durch diese Evaluation oder auf anderem Wege einen – wie in der Plenumsdiskussion des Abgeordnetenhauses am 17. März 2004 zur Einführung des obligatorischen Vordereinstiegs (Plenarprotokoll 15/47, S. 3765-3767) gefordert – überzeugenden Nachweis erhalten, dass es durch den obligatorischen Vordereinstieg nicht zu einer Attraktivitätsminderung des Busverkehrs kommt?

Antwort zu 1., 2. und 3.: Die BVG hat dem Senat die Ergebnisse der Evaluation über die Einführung des obligatorischen Vordereinstiegs zur Verfügung gestellt, dieser hat sie zur Kenntnis genommen. Der genaue Zeitpunkt und die Form der Übergabe lässt sich in der zur Beantwortung der Frage verfügbaren Zeit jedoch nicht ermitteln.

Die BVG hat auch bei späteren Gelegenheiten sehr deutlich ihre Meinung vertreten, dass sie durch den obligatorischen Vordereinstieg einen erheblichen finanziellen Vorteil hat bzw. finanzielle Nachteile vermeidet. Die in bestimmten Situationen auftretenden Verzögerungen beim Fahrgastwechsel rechtfertigen aus ihrer Sicht nicht, die von ihr errechnete, nachhaltige Erlössteigerung aufzugeben. Da der BVG-Vertrag als Nettovertrag ausgestaltet ist, liegen solche betrieblichen Entscheidungen unter Abwägung deren Risiken und Chancen - und damit letztlich deren finanzielle Auswirkungen - in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens.

Der Senat sieht auf dieser Grundlage weder die Notwendigkeit noch den Ansatzpunkt für weitere Schlussfolgerungen.

Frage 4: In welcher Höhe und auf welcher Grundlage wurde der Zeitverlust durch Fahrscheinkauf bei Busfahrer*innen bei der Ermittlung der Haltestellenaufenthaltszeiten pauschal veranschlagt?

Frage 5: Ist der veranschlagte Zeitverlust durch Fahrscheinkauf und durch den verhinderten Zustieg hinten nach Auffassung des Senats angemessen?

Antwort zu 4. und 5.: Die BVG teilte dazu mit:

„Die Fahrzeiten zwischen zwei Haltestellen inklusive aller Verlustzeiten (Haltestellenaufenthaltszeiten, Wartezeiten vor Lichtsignalanlagen) werden in einem Minutenraster ermittelt. Grundlage dafür sind die real gemessenen Fahrzeiten vieler Fahrten innerhalb bestimmter Zeitintervalle. Eine Differenzierung nach Verlustzeiten für den Fahrscheinverkauf ist daher nicht möglich.“

Unabhängig von der Zustiegsregelung sieht der Senat Potenzial für stabilere und damit planbarere Haltestellenaufenthaltszeiten durch eine Reduzierung der Barverkäufe im Fahrzeug.

Frage 6: Wie entwickelt sich die Durchschnittsgeschwindigkeit der Metrobuslinien im Verhältnis zu ihrem durchschnittlichen Fahrgastaufkommen? (Bitte die Metrobuslinien nach aktuellem Fahrgastaufkommen und Durchschnittsgeschwindigkeit auflisten.)

Antwort zu 6: Die BVG teilte dazu mit:

„Trotz steigender Fahrgastzahlen haben sich die fahrplanmäßigen Geschwindigkeiten seit 2008 nur marginal verändert.

Fahrplangeschwindigkeit

Linien	Geschwindigkeit nach Regelfahrplan		
	2008	2014	Delta
M11	20,4 km/h	20,4 km/h	-0,1 km/h
M19	17,1 km/h	17,11 km/h	0,0 km/h
M21	21,4 km/h	21,4 km/h	0,0 km/h
M27	16,8 km/h	16,8 km/h	0,0 km/h
M29	15,6 km/h	15,7 km/h	0,1 km/h
M32	21,4 km/h	21,4 km/h	0,0 km/h
M37	17,2 km/h	17,7 km/h	0,6 km/h
M41	17,3 km/h	17,4 km/h	0,0 km/h
M44	20,1 km/h	19,9 km/h	-0,3 km/h
M45	18,4 km/h	18,2 km/h	-0,3 km/h
M46	18,0 km/h	18,1 km/h	0,1 km/h
M48	17,4 km/h	17,3 km/h	-0,1 km/h
M49	20,8 km/h	20,6 km/h	-0,1 km/h
M76	19,3 km/h	19,4 km/h	0,1 km/h
M77	19,0 km/h	18,9 km/h	-0,1 km/h
M82	17,9 km/h	18,0 km/h	0,1 km/h
M85	16,9 km/h	16,6 km/h	-0,3 km/h

Frage 7: Die BVG A.ö.R. veranschlagt jährliche Mehreinnahmen von 4,6 Mio. Euro (Berliner Morgenpost v. 16.9.14) durch den obligatorischen Vordereinstieg. Kann der Senat ausschließen, dass diese Zahl nach wie vor auf den Einnahmesteigerungen während eines Testbetriebs im Dezember 2003/2004 beruht, die laut Plenumsdiskussion des Abgeordnetenhauses am 17. März 2004 (Plenarprotokoll 15/47, S. 3766) auf 4,6 Mio. Euro im Jahr hochgerechnet wurden?

Antwort zu 7: Dem Senat liegen dazu keine eigenen Zahlen vor.

Die BVG führt dazu aus: „Die im Rahmen einer entsprechenden Evaluation ermittelte Einnahmesteigerung um rd. 4,6 Mio. EUR p.a. konnte dauerhaft realisiert werden. Die Statistiken weisen keinerlei Abschwächung dieses positiven Ertragseffektes im Busvertrieb aus. Der seit dem 05.04.2004 obligatorische Vordereinstieg bei den Bussen der BVG hat somit zu einer nachhaltigen Erlössteigerung für die BVG geführt.“

Frage 8: Welche Kosten entstehen durch den Einbau von elektronischen Prüfgeräten in Bussen zur Kontrolle der BVG-fahrCard?

Antwort zu 8: Die BVG teilte dazu mit:

„Der Aufwand sowie die Investition für Einbau der Prüfgeräte in alle Omnibusse beträgt in Summe ca. 1,35 Mio. EUR.“

Berlin, den 09. Oktober 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Okt. 2014)