

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 29. Oktober 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Oktober 2014) und **Antwort**

Neue Eindecker-Busse 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 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: Wer war/ist für die Beschaffung und Entwicklung der neuen Bustypen verantwortlich?

Antwort zu 1: Für die Beschaffungen von Bussen und die Festlegung der Beschaffungskriterien ist die BVG verantwortlich. Neben gesetzlichen Vorgaben sind dabei von der BVG auch die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele des Landes für den ÖPNV zu berücksichtigen.

Frage 2: Inwieweit bestand bei der Planung eine Kommunikation mit Fahrgästen und Fahrgastverbänden?

Antwort zu 2: Die BVG teilte hierzu mit: „Es wurden Erkenntnisse aus Fahrgastbefragungen und aus Gesprächsrunden mit dem Berliner Fahrgastverband IGEB e.V. berücksichtigt sowie Beschwerden der Kunden ausgewertet. Die Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales und der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung haben darüber hinaus umfangreiche Anforderungen an die Barrierefreiheit formuliert, die von der BVG weitgehend berücksichtigt wurden. Dazu gehört u.a., dass für die Gelenkbusse die Einrichtung eines zweiten Rollstuhlplatzes gefordert wurde.“

Keine Berücksichtigung dagegen fand die Vorgabe aus dem Nahverkehrsplan zu einer Rampe auch an der ersten Tür.

Frage 3: Welche Kriterien/Anforderungen wurden bei der Neuanschaffung von Eindecker-Bussen bezüglich der Innenraumaufteilung angewandt/ gestellt?

Antwort zu 3: Die BVG teilte hierzu mit: „Kriterien sind die Barrierefreiheit sowie die einheitlichen technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge (ECE 107).“

Verbindliche Anforderungen ergeben sich neben den gesetzlichen Vorschriften auch aus den Vorgaben des Nahverkehrsplans.

Frage 4: Warum wurden bei dem 18-Meter-Gelenkbus die Stellplätze für Rollstühle, Kinderwagen, Großgepäck und Rollatoren nicht alle am bewährten Platz gegenüber der zweiten Tür angeordnet? Wurde es bewusst in Kauf genommen, dass die Ein- und Aussteiger auf Rädern die von der Vordertür kommenden Einsteiger blockieren, wodurch sich Haltestellenzeiten, Fahrtzeit und Umläufe verlängern? Wenn ja, warum?

Antwort zu 4: Die BVG teilte hierzu mit: „Der Stellplatz befindet sich an der gleichen Stelle wie in den bisherigen Bussen. Es ist nur ein Stellplatz direkt an der zweiten Tür hinzugekommen (s. Pkt. 2). Diese Aufteilung entspricht exakt der, die man in den 415 Doppeldeckern findet und die zu keinerlei Problemen führt.“

Frage 5: Inwieweit führt die beidseitige Freihaltung von Bewegungsfläche im Bereich der zweiten Tür zum Verlust von Festhaltungsmöglichkeiten und wie kann dem entgegengewirkt werden?

Antwort zu 5: Die BVG teilte hierzu mit: „Die großen Stellflächen sind vom Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderungen und von den Behindertenverbänden ausdrücklich gewünscht und so bereits im Doppeldecker realisiert. Festhaltungsmöglichkeiten bestehen an den Anlehnplatten, den horizontalen Haltestangen sowie durch die Halteschlaufen.“

Frage 6: Aus welchen Gründen hat man sich dafür entschieden, in der Mehrzweckzone 6 Klappsitze zu installieren? Inwieweit wurden dabei mögliche Nutzungskonflikte und Behinderungen durch zugestellte Mittelgänge berücksichtigt?

Antwort zu 6: Die BVG teilte hierzu mit: „Die Klappsitze ragen nicht in den Mittelgang. Sie sind ein guter Kompromiss, da so Sitzplätze angeboten werden können, wenn die Stellflächen nicht für Kinderwagen oder Rollstühle genutzt werden. Außerdem sind sie sichere Sitzplätze für die wachsende Zahl von Menschen, die mit Rollatoren reisen.“

Frage 7: Warum wurden so wenige feste Sitzplätze – vor allem im Niederflurbereich – eingebaut?

Antwort zu 7: Die BVG teilte hierzu mit: „Durch die Einrichtung des zweiten Multifunktionsbereichs an der zweiten Tür entfällt zwangsläufig Raum für feste Sitzplätze. Um jedoch den Verlust von festen Sitzplätzen aufzufangen, wurde in den neuen Gelenkbussen auf die zusätzliche, kaum genutzte Rampe für Rollstuhlfahrer an Tür 1 verzichtet. Dadurch konnte der Gang zwischen der ersten und zweiten Tür etwas schmaler als bisher gestaltet und insgesamt 4 feste Sitzplätze eingebaut werden. Ohne diese Maßnahme wären es nur noch 2 gewesen. So können in den neuen Scania-Bussen insgesamt 45 feste Sitzplätze angeboten werden. Dies entspricht exakt der Zahl der festen Sitzplätze in den bisherigen Solaris-Gelenkbussen.“

Frage 8: Wann wird sich die BVG zum Grundriss des neuen 12-m-Wagens äußern?

Antwort zu 8: Die BVG teilte hierzu mit: „Der Bus ist der Öffentlichkeit bereits vorgestellt worden.“

Frage 9: Welche Kosten entstehen bei der Anschaffung eines 12-Meter-Solowagens und eines 18-Meter-Gelenkbusses?

Antwort zu 9: Die BVG teilte hierzu mit:

„12-Meter-Omnibus (EN): rd. 250 Tsd. EUR
18-Meter-Omnibus (GN): rd. 320 Tsd. EUR
(Stand: 2014)

Die genannten Preise gelten nur für den ersten Abruf der GN- und der EN-Omnibusse.“

Frage 10: Inwieweit können (auch noch nachträglich) Änderungen vorgenommen werden und welche Kosten würden dabei entstehen?

Antwort zu 10: Die BVG teilte hierzu mit: „Grundsätzlich können Änderungen an den Fahrzeugen vor der Fahrzeugauslieferung beauftragt werden. Im Vorfeld ist aber zu prüfen, ob die angedachten Änderungen technisch realisierbar sind. Nachfolgend müssen die Preise für die Änderungen verhandelt werden. Erst danach kann ein Nachtrag zum Hauptauftrag gefertigt werden.“

Berlin, den 14. November 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 19. Nov. 2014)