

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 06. Juli 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juli 2015) und **Antwort**

Investitionsbedarf im öffentlichen Nahverkehr III: Investitionen im Bus- und U-Bahnverkehr

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

Frage 1: Wie viele sogenannte 100%-Meldungen sind im Jahr 2014 im Berliner Busverkehr aufgetreten (Bitte aufschlüsseln nach Buslinie und Anzahl der Meldungen.)

Antwort zu 1.: Die Gesamtanzahl der 100%-Meldungen beim Bus lag im Jahr 2014 nach Angaben der BVG AöR bei rund 67.700 Meldungen. Im Vergleich des Jahres 2014 zu 2013 hat sich die Zahl der 100%-Meldungen um rund 6,8 Prozent erhöht.

Die zehn Buslinien mit den häufigsten 100%-Meldungen im Jahr 2014 waren die Linien:

- TXL4869 Meldungen
- M494598 Meldungen
- M413846 Meldungen
- 1002828 Meldungen
- M452057 Meldungen
- M481695 Meldungen
- 1221694 Meldungen
- M291646 Meldungen
- M271524 Meldungen
- M851414 Meldungen

Frage 2: Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um die seit Jahren steigende Anzahl der 100%-Meldungen im Busverkehr und die damit verbundene Qualitätsminderung im ÖPNV zu begrenzen?

Antwort zu 2.: Bei Betrachtung der 100%-Meldungen ist zu berücksichtigen, dass diese Kapazitätsprobleme durch eine hohe Fahrgastnachfrage, aber auch durch einen unregelmäßigen Betriebsablauf bei einem eigentlich ausreichenden Platzangebot hervorgerufen werden können. Hinzu kommen spezifische Einzelprobleme, bspw. die durch die im Jahr 2014 längere Zeit nur eingeschränkt mögliche Nutzung der Freybrücke vorübergehend deutlich erhöhte Anzahl der Meldungen auf der Linie M49.

Wie in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 17/13449 ausgeführt leitet sich aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers daher grundsätzlich ein entsprechender Analyse- und Handlungsbedarf für eine zusätzliche Kapazitätsgestellung durch zusätzliche Fahrten oder größere Fahrzeuge aber auch Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit ab. Für Berlin ist zudem gemäß der vorliegenden Prognosen künftig mit einer weiteren Bevölkerungszunahme und auch weiterhin mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen im ÖPNV zu rechnen. Es ist somit eine weitere Zunahme der aufgeführten kapazitativen Einschränkungen zu erwarten.

Mit den im Doppelhaushalt 2014/2015 bewilligten zusätzlichen Mitteln für Mehrleistungen im ÖPNV im Rahmen der wachsenden Stadt wurden schrittweise bereits Angebotsausweitungen auf mehreren Linien umgesetzt. Beispielhaft sind hier die Linien M27, M29, X83, 122, 136, 236 und 245 zu nennen. Auf diesen Linien konnten die 100%-Meldungen im Jahr 2014 gegenüber 2013 bereits reduziert werden. Auch für die Linie M41 sind zeitnah weitere Angebotsverbesserungen vorgesehen. Zudem werden auf dieser Linie infrastrukturseitige bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen umgesetzt, um die Stabilität des Betriebsablaufs zu verbessern.

Weitere Mehrleistungen im Busbereich befinden sich bereits in Planung. Die Umsetzung dieser geplanten Maßnahmen steht jedoch unter dem Vorbehalt eines weiteren schrittweisen Mittelaufwuchs für Mehrleistungen im ÖPNV im Rahmen der wachsenden Stadt in den kommenden Jahren.

Frage 3: Zu welchem Ergebnis kam die in Drs. 17/12928 angekündigte Abstimmung mit der BVG A.ö.R. über den möglichen Einsatz größerer Busse auf überfüllten Buslinien?

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilte dem Aufgabenträger mit, dass sie einen Testeinsatz von größeren Fahrzeugen (Omnibuszug) plant. Dieser soll im August/September 2015 für zwei Wochen erfolgen. Auf Basis der Erkenntnisse aus dem Testbetrieb wird der begonnene Abstimmungsprozess mit der BVG AöR fortgeführt.

Frage 4: Welche konkreten Maßnahmen planen Senat und BVG A.ö.R. zur Beschleunigung des laut Drs. 17/15851 seit Jahren immer langsamer werdenden Busverkehrs, und welche Kosten entstehen durch diese Maßnahmen? (Bitte aufschlüsseln nach Maßnahmen, Kosten und voraussichtlichem Zeitpunkt der Umsetzung.)

Frage 5: Hält der Senat die in Drs. 17/15851 genannten zusätzlichen Personalstellen für ausreichend, um eine zügige Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms zu gewährleisten?

Antwort zu Frage 4 und 5.: Als Ergebnis der Prozessanalyse zur Beschleunigung hat die BVG die Finanzierung von 2 Personalstellen übernommen. Damit wurde zum einen die Bearbeitungskapazität für Lichtsignalanlagen bei der Verkehrslenkung Berlin erhöht und zum anderen die verkehrsregeltechnische Kompetenz innerhalb der Verkehrsabteilung durch einen Verkehrsingenieur gestärkt. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, den ins Stocken geratenen Prozess der ÖPNV-Beschleunigung in Berlin neu zu aktivieren. Ob diese geschaffenen Personalstellen ausreichend sind, um das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm zügig umzusetzen, bedarf der späteren Evaluation.

Neben Maßnahmen zur Qualitätssicherung sollen zunächst vorrangig Maßnahmen zur Beschleunigung und zur Stabilisierung des Betriebsablaufs bei den Buslinien M41, M27 und 136/236 umgesetzt werden. Genaue Angaben zu den Maßnahmen, Kosten und zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Umsetzung sind zur Zeit noch nicht möglich.

Frage 6: Welche Voruntersuchungen und Planungen für mögliche Ausbau- und Neubauvorhaben im Berliner U-Bahn-Netz sind dem Senat bekannt?

Antwort zu 6.: Der Senat hat in der jüngsten Vergangenheit keine Voruntersuchungen und Planungen zum Ausbau des U-Bahn-Netzes veranlasst. Der Senat orientiert sich bei seinen Aufträgen an den politischen Beschlüssen zum Infrastrukturausbau (siehe Stadtentwicklungsplan Verkehr und das zugehörige Mobilitätsprogramm 2016).

Unbenommen davon gibt es verschiedene Verbände, Einrichtungen o.a. im Land, die sich auf unterschiedlichen Maßstabsebenen mit möglichen Netzergänzungen auseinandersetzen. Ein Beispiel hierzu sind die Ausführungen der IGEB zu Straßenbahn-Netzergänzungen oder auch die bereits in der Presse thematisierte, von der BVG vorgeschlagene Verlängerung der U1 bis Ostkreuz.

Frage 7: Für welche Ausbau- und Neubauvorhaben im Berliner U-Bahn-Netz sind in den kommenden Jahren Voruntersuchungen oder weitere Planungsschritte geplant?

Frage 8: Welche Kosten werden durch die geplanten Voruntersuchungen und Planungsschritte für Ausbau- oder Neubauvorhaben im Berliner U-Bahnnetz entstehen?

Antwort zu 7. und 8.: Die Maßnahmen, die der Senat derzeit priorisiert, sind im Stadtentwicklungsplan Verkehr bzw. im Mobilitätsprogramm 2016 aufgeführt. Danach sind kurzfristig keine Voruntersuchungen durch den Senat für einen - über den im Bau befindlichen Lückenschluss der U5 hinaus gehenden - U-Bahn-Ausbau vorgesehen.

Frage 9: Wie bewertet der Senat die z.T. seit Jahrzehnten diskutierten Lückenschlüsse im Berliner U-Bahnnetz, beispielsweise auf der Linie U1 zwischen Warschauer Str. und Ostkreuz sowie zwischen Uhlandstr. und Adenauerplatz, auf der Linie U3 zwischen Krumme Lanke und Mexikoplatz oder auf der Linie U8 zwischen Wittenau und Märkisches Viertel?

Antwort zu 9.: Die Maßnahmen, die der Senat derzeit priorisiert, sind im Stadtentwicklungsplan Verkehr bzw. im Mobilitätsprogramm 2016 aufgeführt.

Unbenommen dessen gibt es weitere Maßnahmen, die aus Netzaspekten oder aus Nachfragesicht sinnvoll sein könnten. Eine Neubewertung von denkbaren, sinnvollen und finanzierbaren Maßnahmen auch vor dem Hintergrund der wachsenden Bevölkerungszahlen wird mit einer Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr erfolgen.

Frage 10: Welche Kosten würden durch die in Frage 9 genannten Neubau-Vorhaben entstehen?

Antwort zu 10.: Die genannten Maßnahmen zählen nicht zu den im März 2011 mit Beschluss des Senates zum Stadtentwicklungsplan Verkehr eingeschätzten prioritären Vorhaben für die verkehrliche Entwicklung Berlins bis zum Jahr 2025. Für aktuell nicht prioritäre Verkehrsprojekte konnten bisher keine vertiefenden planerischen Unterlagen erarbeitet werden. Daher liegen auch keine Kostenschätzungen vor.

Frage 11: Wie beziffern Senat und BVG A.ö.R. den aktuellen und in den kommenden Jahren entstehenden Bedarf an zusätzlichen Bussen und U-Bahn-Fahrzeugen?

Antwort zu 11.: Die wachsende Stadt ist ein zentrales Thema der derzeit laufenden Revisionsverhandlungen zum Verkehrsvertrag. Der Bevölkerungszuwachs wird zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen (Omnibus, Straßenbahn und U-Bahn) führen. Da sich die BVG AöR und der Aufgabenträger derzeit noch in Verhandlungen befinden, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage hinsichtlich der langfristig benötigten Fahrzeuganzahl getroffen werden.

Frage 12: Wie viele Busse und U-Bahn-Fahrzeugen sollen in den Jahren 2016 und 2017 neu angeschafft werden?

Antwort zu 12.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Für die Jahre 2016 und 2017 ist folgendes geplant: Voraussichtlich werden weitere 172 Gelenkbusse und 12-Meter-Eindecker bestellt. Im Jahr 2016 sollen die restlichen 46 Gelenkbusse aus dem bestehenden Rahmenvertrag abgerufen werden. Bis zu 126 Eindecker können aus einem weiteren Rahmenvertrag abgerufen werden.“

Bei der U-Bahn ist die Beschaffung von Zügen der Baureihe IK für das U-Bahn-Kleinprofil als Ersatzbeschaffung für die Züge der Baureihe A3L71 vorgesehen. Derzeit werden von der BVG AöR die ersten beiden Vorserienzüge (4-Wagen-Züge) der Baureihe IK getestet. Bewähren sich die Züge, soll ab Ende 2017 die Serienlieferung von 24 weiteren 4-Wagen-Zügen beginnen.

Zusätzlich ist die Ziehung der Option für 11 weitere 4-Wagen-Züge der Baureihe IK geplant, die bis Ende 2017 ausgeliefert und temporär im Großprofil für Taktverdichtungen zur Bewältigung des Nachfragewachstums eingesetzt werden sollen.

Frage 13: Welche Kosten entstehen durch die für die Jahre 2016 und 2017 geplanten Neuanschaffungen von Bussen und U-Bahnfahrzeugen, und wie sollen diese finanziert werden?

Antwort zu 13.: Bei Omnibussen erfolgt grundsätzlich eine Eigenfinanzierung durch die BVG, d.h. sie finanziert diese aus ihren Einnahmen, also im Wesentlichen durch Fahrgelderlöse und Ausgleichsleistungen aus dem Verkehrsvertrag mit dem Land Berlin.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Für die Beschaffung der Gelenkbusse und der 12-Meter-Eindecker bestehen Rahmenverträge, die mit dem entsprechenden Budget hinterlegt sind beziehungsweise daraus die Finanzierung erfolgt.“

Die Beschaffung der U-Bahnfahrzeuge der IK-Serie wurde bislang direkt aus Landes- bzw. Bundesmitteln finanziert. Über die zukünftige Finanzierung ist noch nicht abschließend entschieden.

Die Finanzierung der IK-Option erfolgt aus Mitteln des Sondervermögens Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA).

Die Gesamtkosten der IK-Serie und IK-Option belaufen sich auf rund 216 Mio. EUR.

Berlin, den 23. Juli 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2015)