18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Gunnar Lindemann (AfD)**

vom 24. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. November 2020)

zum Thema:

Falschparker auf Busspuren

und **Antwort** vom 11. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Dez. 2020)

Herrn Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25 713
vom 24. November 2020
über Falschparker auf Busspuren

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft überwiegend Sachverhalte, die der Senat nicht in eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

1. Wieviel widerrechtlich parkende Fahrzeuge wurden auf Busspuren im Berliner Stadtgebiet in den Jahren 2018, 2019 und seit dem 01.01.2020
 - a) abgeschleppt aufgrund einer Anforderung der BVG-Betriebsaufsicht?
 - b) abgeschleppt aufgrund einer Anforderung von Polizei oder Ordnungsamt?
 - c) festgestellt, aber nicht abgeschleppt, weil der Halter vor Eintreffen des Abschleppwagens oder vor Beendigung des Ladevorgangs zu seinem Fahrzeug zurückgekehrt ist?

Zu 1. a): Die Anzahl der erfolgten Umsetzungen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	2018	2019	2020 (bis 30.11.)
von BVG-Busspuren nach Anforderung der BVG umgesetzte Fahrzeuge	5.143	4.612	4.324

Quelle: ABAKUS (Programm zur Verwaltung von Umsetzungen, Sicherstellungen und Beschlagnahmungen von Fahrzeugen), Stand 30. November 2020

Zu 1. b): Die Frage kann nicht beantwortet werden, da Umsetzungen der Polizei und der Ordnungsämter statistisch nicht im Zusammenhang mit der jeweiligen Ordnungswidrigkeit erfasst werden.

Zu 1. c): Die auf Busspuren festgestellten, aber letztendlich nicht umgesetzten Fahrzeuge, differenziert nach Leerfahrten, Fehlfahrten und Stornierungen der Abschleppfahrzeuge, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Entsprechend der Beantwortung der Frage 1. b) können nur Aussagen über von der BVG angeforderte Umsetzungen getroffen werden.

Nicht umgesetzte Fahrzeuge von BVG-Busspuren nach Anforderung durch die BVG	2018	2019	2020 (bis 30.11.)
Leerfahrt (Umsetzfirma ist beauftragt, aber vor Ort nicht tätig geworden)	925	827	460
Fehlfahrt (Beauftragung erfolgte für mehrere Fahrzeuge, Auftrag konnte nur teilweise durchgeführt werden)	2.371	1.947	1.410
Stornierung (Umsetzfirma wurde beauftragt, Auftrag aber rechtzeitig storniert)	93	136	140
Insgesamt	3.389	2.910	2.010

Quelle: ABAKUS, Stand 30.November 2020

2. Welche durchschnittlichen Kosten entstehen der BVG, bzw. dem Steuerzahler pro angefangenem, bzw. pro vollzogenem Abschleppvorgang durch Bindung der Arbeitszeit der BVG-Betriebsbediensteten und der Mitarbeiter des Ordnungsamtes bzw. der Polizeibeamten

a) durch die Anwesenheit vor Ort?

b) durch Verwaltungsaufwand (Bericht schreiben, Kommunikation mit dem Fahrzeughalter, usw.)?

3. Welche Gesamtkosten für die unter 2. angefragten Aktivitäten sind a) der BVG und b) dem Steuerzahler in den Jahren 2018, 2019 und seit dem 01.01.2020 insgesamt entstanden?

Zu 2. und 3.: Die durchschnittlichen Kosten für die verschiedenen Umsetzungsvorgänge münden jeweils in der Festlegung einer angepassten Gebühr. Diese Gebühren sind der jeweils aktuell gültigen Polizeibenutzungsgebührenordnung¹ zu entnehmen. Das Ziel der Gebührensatzung ist die Kostendeckung, sodass die Kosten durch die Gebührensatzungen gedeckt sind.

In den Gebühren sind auch die Kosten für Personalaufwände vor Ort, der Auskunftsstelle und Fahndungsstelle und Verwaltung pauschalisiert enthalten.

Die Gebühren, die die BVG erhebt, wenn sie selbst das Abschleppen veranlasst, werden in der BVG-Benutzungsgebührenordnung geregelt. Folgende durchschnittliche Kosten entstehen gemäß Mitteilung der BVG:

¹

<http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=PolEBenGebO+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true&aiz=true>

zu 2. a) durch Anwesenheit vor Ort
 Vollzogener Abschleppvorgang: 162 €
 Begonnener Abschleppvorgang: 125 €

zu 2. b) durch Verwaltungsaufwand (Bericht schreiben, Kommunikation mit dem Fahrzeughalter, usw.)

Vollzogener Abschleppvorgang: 46 €
 Begonnener Abschleppvorgang: 42 €.

Für den BVG eigenen Abschleppdienst, der seit Beginn 2020 in Betrieb ist, wurden bisher rund 1,85 Mio. € aufgewendet. Dies hängt mit den anfänglichen Investitionskosten für den Aufbau der Strukturen zusammen: Personal, Fahrzeuganschaffung, Software etc.

4. Welche messbaren Ergebnisse in Sachen Pünktlichkeit der BVG-Linienbusse wurden in den Jahren 2018, 2019 und seit dem 01.01.2020 durch die Abschleppmaßnahmen erzielt?

Zu 4.: Die Pünktlichkeit der BVG-Linienbusse hängt von mehreren Faktoren auf dem gesamten Linienweg ab (z.B. Verkehrsfluss, Fahrgastwechsel, etc.). Die Busse der BVG nutzen dabei nur auf Teilstrecken eine exklusiv für den ÖPNV zur Nutzung vorgesehene Fläche. Eine eindeutige Zuordnung der Pünktlichkeitsentwicklung einer ganzen Linie zu einer Teilmaßnahme ist daher nicht möglich. Allerdings ist durch Fahrzeitanalysen deutlich zu erkennen, dass Störungen auf dem Fahrweg zu erheblichen Schwankungen der Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen führen, was zu Unpünktlichkeit und auch Pulkbildung führt. Mit frei benutzbaren Busspuren hingegen ist die Fahrzeit gut planbar und der Verkehr kann in hoher Qualität erbracht werden.

Angesichts der essentiellen Bedeutung eines leistungsfähigen ÖPNV bedarf es deshalb einer konsequenten Freihaltung der für den ÖPNV ausgewiesenen Fahrwege. Daher ist neben der Polizei Berlin und den Ordnungsämtern die BVG nach § 23 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG) zur Überwachung der für den ÖPNV zur Nutzung vorgesehenen Flächen berechtigt. Das Abschleppen von verkehrswidrig geparkten Kraftfahrzeugen erfolgt zudem nicht nur zur Beseitigung von Behinderungen des pünktlichen Bus- und Straßenbahnbetriebs, sondern dient unter anderem auch der barrierefreien Anfahrbarkeit von Haltestellen.

5. Wie beurteilt die BVG die Verhältnismäßigkeit von entstandenen Kosten für Abschleppvorgänge zu hinzugewonnener Pünktlichkeit der Linienbusse?

6. Wie beurteilt der Senat die Verhältnismäßigkeit von entstandenen Kosten für Abschleppvorgänge zu hinzugewonnener Pünktlichkeit der Linienbusse?

Zu 5. und 6.: Nach ständiger Rechtsprechung ist das Freihalten der Verkehrsanlagen des ÖPNV (z.B. Haltestellen, Busspuren, Gleisanlagen) von Falschparkern mittels Abschleppmaßnahmen grundsätzlich verhältnismäßig, da der Abschleppvorgang der Beseitigung einer konkreten Störung des öffentlichen Personennahverkehrs dient. Einem Abschleppvorgang ist hierbei stets ein verkehrswidriges Verhalten vorausgegangen.

Entsprechend der jeweiligen Gebührenordnung werden die anfallenden Kosten dem Verursacher in Rechnung gestellt. Dabei ist die Gebührenordnung so ausgestaltet, dass die Einnahmen eines jeden Falschparker-Vorgangs die Kosten des Abschleppens decken. Damit ist das Äquivalenzprinzip hinreichend beachtet.

Unter Bezugnahme auf die Antwort zu der Frage 4 sind der Senat und die BVG daher einvernehmlich der Auffassung, dass die Verhältnismäßigkeit von entstandenen Kosten für Abschleppvorgänge zur hinzugewonnenen Pünktlichkeit der Linienbusse gewahrt ist.

7. Sind seitens des Senats hierzu Optimierungen vorgesehen? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?

Zu 7.: Die operative Umsetzung der im § 23 MobG vorgesehenen Maßnahmen zur Freihaltung der Verkehrsanlagen des ÖPNV erfolgt durch die BVG.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Derzeit wird bei der BVG getestet, inwiefern digitale Aufzeichnungen der Vorgänge mittels einer App den Dokumentations- und Verwaltungsaufwand minimieren können.“

Berlin, den 11. Dezember 2020

In Vertretung

Barbro Dreher

.....
Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe