Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 25 123
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

vom 30. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Oktober 2020)

zum Thema:

Nachfragen zur Schriftlichen Anfrage Drs. 18/24811: Tempo beim schienengebundenen ÖPNV

und **Antwort** vom 12. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Okt. 2020)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 25 123
vom 30. September 2020
über Nachfragen zur Schriftlichen Anfrage Drs. 18/24811: Tempo beim schienengebundenen ÖPNV

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
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 Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), die Deutsche Bahn AG (DB AG) und den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Weshalb wurden in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Drs. 18/24811, wie im Übrigen auch schon in der Drs. 18/24411, nicht die tatsächlichen, auf der Pünktlichkeit basierenden, Durchschnittsgeschwindigkeiten angegeben, sondern lediglich die aus der planmäßigen Fahrzeit und Streckenlänge errechneten?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Aus der Anfrage war nicht zu erkennen, dass die Ist-Geschwindigkeiten angefragt sind. Standardmäßig erfolgt eine Kommunikation der Soll-Geschwindigkeiten."

Die DB AG teilt hierzu mit:
„Die Auswertung, Analyse und Aufbereitung der tatsächlich gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den durch die S-Bahn Berlin GmbH betriebenen Linien überschreitet die zur Verfügung stehende Bearbeitungszeit."

Der VBB teilt hierzu mit:
„Dem VBB liegt kein Modul zur automatisierten Ermittlung der tatsächlich gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten vor. Eine Abfrage und manuelle Berechnung von über 200 Tsd. jährlichen Fahrten im Regionalverkehr würde die zur Verfügung stehende Bearbeitungszeit überschreiten."

Frage 2:

Welche Aussagekraft misst der Senat vor diesem Hintergrund der Antwort „Die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit lag bei der Straßenbahn 2018 und 2019 insgesamt konstant bei 18,8 km/h. Die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit beim Omnibus konnte von insgesamt 17,9 km/h (2018) auf 18 km/h (2019) gesteigert werden." aus der Drs. 18/24411 bei?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Die Aussage beinhaltet die Information, dass von Seiten der BVG keine gravierenden Fahrzeitveränderungen im gesamten Netz vorgenommen werden mussten, um auf veränderte verkehrliche Herausforderungen stadtweit zu reagieren."

Der Senat teilt die Einordnung der BVG zu ihrer Aussage.

Frage 3:

Wie hoch lagen die Pünktlichkeitsquote und die daraus resultierende Durchschnittsgeschwindigkeit der U-Bahnen in Berlin in den Jahren 2018, 2019 und 2020, soweit bisher bekannt (bitte um Auflistung aller Linien)?

Frage 5:

Wie hoch lagen die Pünktlichkeitsquote und die daraus resultierende Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahnen in Berlin in den Jahren 2018, 2019 und 2020, soweit bisher bekannt (bitte um Auflistung aller Linien)?

Antwort zu 3 und 5:

Die BVG verweist hierzu auf die Übersicht in den nachfolgenden Tabellen und teilt ergänzend mit: „Im Jahr 2020 konnte die Pünktlichkeit verbessert werden."

	2018		2019		2020 (bis 3. Quartal)	
Linie	Pünktlichkeit in %	Ist-Geschwin-digkeit in km/h	Pünktlichkeit in %	Ist-Geschwin-digkeit in km/h	Pünktlichkeit in %	Ist-Geschwin-digkeit in km/h
U1	97,3%	24,58	96,9%	24,78	98,3%	24,45
U2	98,7%	25,33	98,5%	25,23	98,4%	25,36
U3	97,7%	27,49	97,1%	28,22	98,4%	28,28
U4	99,8%	28,75	99,8%	28,60	99,8%	28,87
U5	99,1%	33,38	99,1%	32,82	99,2%	33,18
U6	97,3%	29,57	97,8%	29,84	98,7%	30,07
U7	98,1%	32,53	98,3%	32,38	98,9%	32,55
U8	99,1%	29,58	99,1%	29,53	99,2%	29,60
U9	98,9%	30,74	99,2%	30,68	99,4%	31,27
U55	99,9%	27,30	99,8%	27,20	97,8%	27,00

Linie	2018		2019		2020 (bis 3. Quartal)	
	Pünktlichkeit in %	Ist-Geschwin-digkeit in km/h	Pünktlichkeit in %	Ist-Geschwin-digkeit in km/h	Pünktlichkeit in %	Ist-Geschwin-digkeit in km/h
M1	91,4%	15,68	89,6%	15,26	92,4%	15,34
M2	95,8%	15,16	96,3%	15,21	97,0%	15,33
M4	94,0%	17,30	94,7%	17,17	95,6%	17,55
M5	87,7%	16,73	85,8%	16,55	89,6%	16,44
M6	86,1%	19,59	86,3%	19,29	89,5%	19,32
M8	87,3%	19,41	86,0%	19,20	88,5%	19,52
M10	94,3%	14,30	93,7%	14,19	95,0%	14,59
M13	90,9%	17,83	88,2%	18,19	91,8%	18,06
M17	89,9%	19,03	83,3%	18,47	86,1%	18,94
12	79,9%	15,44	80,8%	15,41	87,7%	15,70
16	94,7%	20,40	94,7%	20,31	96,8%	20,54
18	96,3%	21,67	94,5%	21,07	93,9%	21,26
21	76,0%	17,96	77,8%	17,59	84,0%	17,68
27	87,0%	19,78	82,6%	19,47	87,7%	18,54
37	89,1%	18,08	80,5%	17,34	82,3%	17,11
50	92,1%	19,05	91,6%	19,31	93,8%	19,21
60	83,5%	18,06	87,6%	17,91	92,1%	19,06
61	89,1%	18,71	91,5%	19,18	94,3%	18,28
62	94,2%	17,39	89,3%	16,32	92,0%	17,33
63	92,6%	16,59	88,6%	16,28	93,8%	16,55
67	94,4%	18,40	92,7%	17,74	92,3%	18,19
68	92,2%	21,00	85,3%	20,37	90,0%	21,21

Frage 4:

Wie hoch lagen die Pünktlichkeitsquote und die daraus resultierende Durchschnittsgeschwindigkeit der S-Bahnen in Berlin in den Jahren 2018, 2019 und 2020, soweit bisher bekannt (bitte um Auflistung aller Linien)?

Antwort zu 4:

Die DB AG teilt hierzu mit:
„Wie unter 1. ausgeführt, werden keine Durchschnittsgeschwindigkeiten auf der Basis der tatsächlichen Reisezeiten aller Zugfahrten ermittelt. Nachstehend eine Übersicht der Pünktlichkeitsgrade aller S-Bahn-Linien in den Jahren 2018, 2019 und 2020 (bis September) bei einem Schwellenwert von 3:59 Minuten.“

Linie	2018	2019	2020*
S1	96,84%	97,13%	98,04%
S2	96,35%	96,97%	97,85%
S25	96,26%	95,87%	97,25%
S26	97,34%	97,54%	98,25%
S3	94,90%	96,83%	97,43%
S41	94,45%	94,91%	96,69%
S42	94,40%	94,95%	96,78%
S45	97,27%	97,14%	97,95%
S46	94,82%	95,08%	96,10%
S47	96,99%	96,92%	98,06%
S5	91,44%	95,38%	96,05%
S7	92,77%	95,45%	96,16%

S75	96,86%	97,84%	97,98%
S8	96,73%	96,36%	96,88%
S85	94,30%	93,18%	94,73%
S9	95,26%	97,03%	97,58%

* Werte für 2020 bis September

Frage 6:

Welche möglichen Konsequenzen für zukünftige Ausbauvorhaben des schienengebundenen ÖPNV sieht der Senat durch einen Vergleich der Pünktlichkeitsquoten aus den Fragen 3 bis 5?

Antwort zu 6:

Für die Wahl des am besten geeigneten Schienenverkehrsmittels im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind viele verschiedene Kriterien zu berücksichtigen. Der Vergleich der einzelnen Verkehrsträger erfolgt für jedes konkrete Vorhaben nach einem umfangreichen Kriterienkatalog unter Maßgabe der bestmöglichen Zielerfüllung und dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit über eine Nutzen-Kosten-Untersuchung. Aus dem bloßen Vergleich der Pünktlichkeitsquoten einzelner Verkehrssysteme, die sich zudem bei Betrachtung einzelner Linien und Zeiträume stark unterscheiden, können daher keine pauschalen Konsequenzen für oder gegen den Ausbau im schienengebundenen ÖPNV getroffen werden.

Die Straßenbahn ist durch die Wechselwirkungen mit dem weiteren Straßenverkehr im Vergleich zu U-Bahn und S-Bahn stärker von externen Störeinflüssen betroffen. Beim Ausbau des Straßenbahnnetzes werden daher folgende wesentliche infrastrukturelle Komponenten eingesetzt, um einen pünktlichen und regelmäßigen Betrieb sowie stetigen Verkehrsfluss zu gewährleisten:

- Räumliche Trennung vom übrigen Verkehr durch Anlage vorzugsweise begrünter besonderer Bahnkörper oder abmarkierter Gleisbereiche
- Zeitliche Trennung vom übrigen Verkehr an den Stellen, wo die Anlage besonderer Bahnkörper räumlich nicht möglich ist
- Durchgängige Anlage von barrierefrei zugänglichen Haltestellen
- Durchgängige Ansteuerung der Lichtsignalanlagen zur weitgehenden Minimierung der Verlustzeiten an Knotenpunkten

Die räumliche oder zeitliche Trennung vom übrigen Verkehr ist vom verfügbaren Verkehrsraum abhängig und wird abschnittsweise festgelegt. Die räumliche Trennung durch die Anlage besonderer Bahnkörper wird vorzugsweise angestrebt.

Berlin, den 12.10.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz