

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)

vom 27. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Oktober 2022)

zum Thema:

Nachtbusse

und **Antwort** vom 08. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Nov. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

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. 19/13722
vom 27.10.2022
über Nachtbusse

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AÖR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Auf den BVG-Nachtbuslinien N5, N8 und N9 verkehren zusätzlich zum im Nachtverkehr üblichen 30-Minuten-Grundtakt zusätzliche Verstärkerfahrten. So wird beispielsweise auf der Linie N8 zwischen Hermannplatz und Osloer Straße in weiten Teilen der Nacht im 10-Minuten-Takt gefahren. Die Verstärkerfahrten waren wegen zeitweilig teils hoher Auslastung in den 2010er-Jahren eingeführt worden.

Frage 1:

Liegen dem Senat Daten zur derzeitigen Auslastung der Verstärkerfahrten auf den Nachtbus-Linien N5, N8 und N9 vor?

Antwort zu 1:

Ja, es liegen Daten aus dem laufenden Jahr vor.

Frage 2:

Erscheint aus Sicht des Senates (bzw. die BVG als Leistungserbringerin) die Taktverdichtung über den 30-Minuten-Grundtakt hinaus beim aktuellen Fahrgastaufkommen noch insofern erforderlich? Würde die Transportkapazität der eingesetzten Fahrzeuge auch bei Abbestellung im Rahmen der Haupttakt-Fahrten (= alle 30 Minuten) ausreichen, wenn die Verstärkerfahrten abbestellt würden?

Antwort zu 2:

Die Taktverdichtungen sind aus Sicht des Senats weiterhin erforderlich, da ansonsten Anschlussverluste und teilweise Kapazitätsengpässe auftreten würden. Es ist zudem nicht das Planungsziel des Senats, den öffentlichen Nahverkehr soweit zu reduzieren, dass nur noch die Mindesttakte der Daseinsvorsorge angeboten werden und sich die Fahrtenhäufigkeit danach bemisst, ob alle Fahrgäste kapazitatativ mit diesen Mindesttakten befördert werden können. Der Senat orientiert sich stattdessen in seinen Planungszielen an den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE). Laut § 26 Abs. 2 MobG BE soll das ÖPNV-Angebot eine häufige, regelmäßige, pünktliche, schnelle, bequeme, umweltfreundliche, barrierefreie und sichere Verkehrsbedienung bieten.

Die BVG teilt hierzu ergänzend mit:

„Die BVG gestaltet ihr Angebot nachfragegerecht und überprüft zu diesem Zweck regelmäßig das Fahrgastaufkommen. In der Nachtverkehrszeit wird mindestens der im „Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023“ (NVP) festgeschriebene 30-Minuten-Takt erbracht. U-Bahnen verkehren am Wochenende im 15-Minuten-Takt. Der NVP sieht für Bereiche mit höherem Bedarf explizit dichtere Takte vor. Bei den Nachtbuslinien N5, N8 und N9 handelt es sich um Ersatzlinien, welche nur Montag bis Freitag in der Betriebspause der U-Bahn anstatt der Linien U5, U8 und U9 verkehren. Insgesamt ist die Nachfrage in der Nachtverkehrszeit in den letzten Jahren aufgrund der wachsenden Stadt, wachsenden Besucher*innenzahlen und der zunehmenden Anzahl nächtlicher Ziele, von kurzen Schwankungen während der Corona-Pandemie abgesehen, kontinuierlich gewachsen. Daher wurden besonders nachgefragte Linien an definierten Betriebstagen, zu bestimmten Betriebszeiten und auf einzelnen Linienabschnitten nachts verstärkt.

Aktuelle Auswertungen zeigen deutlich, dass aufgrund der Nachfrageentwicklung sowie der Kapazitätsanforderungen diese über dem Mindesttakt liegenden Angebote weiterhin erforderlich sind, um neben den Mindest-Bedienungsstandards auch die Aspekte von Attraktivität, Platzkomfort, Kapazität und betrieblicher Stabilität zu berücksichtigen.“

Frage 3:

Wie viele Fahrzeugumläufe bzw. damit auch freie Personalschichten könnten eingespart werden, wenn die Linien N5, N8 und N9 auf den sonst im Nachtbus-Netz üblichen Grundtakt von 30 Minuten reduziert würden?

Antwort zu 3:

Die BVG konnte zu dieser Frage keine Antwort zuliefern, da für die Ermittlung der eingesparten Fahrzeugumläufe und Personalschichten aufgrund der linienübergreifenden Planung die Erstellung neuer Fahr-, Umlauf- und Dienstpläne erforderlich gewesen wäre. Da der Entfall der angesprochenen Fahrten nicht geplant ist, liegen für die Fragestellung keine entsprechenden Fahr-, Umlauf- und Dienstpläne vor.

Berlin, den 08.11.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz