Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 19 / 15 292
Schriftliche Anfrage

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 17. April 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. April 2023)

zum Thema:

Zustand der Berliner U-Bahn

und **Antwort** vom 04. Mai 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Mai 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15292
vom 17. April 2023
über Zustand der Berliner U-Bahn

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 Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele gemeldete Störungen im Betriebsablauf bei der U-Bahn gab es in den Jahren 2021, 2022 und bisher in diesem Jahr? (Bitte Angabe der Linien, Art der Störungen.)

Frage 2:

Welche Linien bzw. Streckenabschnitte waren besonders von Störungen im Betriebsablauf betroffen und welche Maßnahmen wurden dagegen ergriffen und mit welchem Erfolg?

Antwort zu den Fragen 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:
„Es gab in den Jahren 2021 und 2022 jeweils rund 6.700 Störungen. 2023 waren es bis Ende März 1.500. Störungen führen häufig zu lediglich einigen Minuten Verzögerung, können aber auch einen Fahrtausfall zur Folge haben.
Rund 2/3 der Störungen sind technisch bedingt, hier handelt es sich unter anderem um Fahrzeugdefekte wie im Fall der Primärfedern bei der IK17, die alle sukzessive vom Hersteller ausgetauscht wurden oder um Türstörungen u.a. durch vermehrtes Aufhalten der Türen von Fahrgästen. Hier wurden die Ansagen während der Fahrgastfahrten verstärkt und die Fahrzeuge erzeugen deutliche Piepgeräusche, um anzuzeigen, dass sich die Türen schließen müssen.
20 % der Störungen haben Betriebsvorkommnisse zum Grund (dazu zählen beispielsweise Notsignale, Gegenstände im Gleis, Vandalismus, Fahrgastunfälle oder erkrankte Fahrgäste), in geringeren Umfängen gibt es auch infrastrukturelle Störungen, meist Weichen- oder Stellwerksstörungen oder personalbedingte Ausfälle. Die U5 und die U2 sind mit Werten von zwischen 1100 und 1400 pro Jahr und Linie von Störungen am meisten betroffen, was sich vor allem dadurch erklärt, dass sie mit die längsten Linien sind. Danach folgen die U7, die ebenfalls sehr lang ist, die U8 und die U6 mit Werten pro Jahr und Linie zwischen 850 und 1000. Die wenigsten Störungen mit Werten zwischen 40 und 400 pro Jahr und Linie verzeichnen die U4, U1, U3 und U9.
Streckenabschnitte werden nicht gesondert erfasst und können daher nicht berichtet werden.“

Frage 3:

Welche Maßnahmen haben die BVG und der Senat ergriffen, um reibungslose Betriebsabläufe für das Personal und die Fahrgäste zu gewährleisten?

Frage 9:

Welche Maßnahmen wurden seitens der BVG und des Senats ergriffen, um diese gefährlichen Eingriffe zu minimieren und präventiv tätig zu werden?

Antwort zu 3 und 9:

Die Fragen 3 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach § 29 des zwischen dem Land Berlin und den Berliner Verkehrsbetrieben geschlossenen Verkehrsvertrages (VV) ist es „Aufgabe der BVG, für die Sicherheit ihrer Fahrgäste in den von ihr betriebenen Fahrzeugen und Anlagen zu sorgen“. Der Senat hat zur Sicherstellung dieser Aufgabe den Einsatz von ausgebildeten Sicherheitskräften im Umfang von täglich 2220 Personaleinsatzstunden bei der BVG bestellt (VV Anlage 1 Teil 3). Ergänzend wird die BVG vom Land Berlin bei der Erfüllung dieser Aufgabe unterstützt. So soll durch eine hohe Polizeipräsenz, auch in Form von gemeinsamen Streifen von Dienstkräften der Polizei Berlin mit dem BVG-Sicherheitspersonal sowie Präventionseinsätzen mit den Kooperationspartnern der

Polizei Berlin auf Bahnhöfen und in öffentlichen Verkehrsmitteln, das Sicherheitsempfinden der ÖPNV-Nutzenden gestärkt und ein wesentlicher Beitrag zur Sicherheit im ÖPNV geleistet werden. Dabei werden festgestellte Straftaten nach dem Legalitätsprinzip verfolgt und entsprechende Ermittlungsverfahren eingeleitet. Im Sinne der Anfrage werden durch die Polizei Berlin keine speziellen Präventionsmaßnahmen angeboten.

Die BVG teilt hierzu ergänzend mit:
„Rund 250 Sicherheitskräfte sind täglich 24/7 in den Fahrzeugen und Anlagen der BVG unterwegs und sorgen, gemeinsam mit der Polizei, Feuerwehr, Rettungskräften und sozialen Trägern dafür, dass die Fahrgäste sicher und zuverlässig ans Ziel gebracht werden. Bestimmte Bahnhöfe wie z.B. Kottbusser Tor, Hermannplatz, Alexanderplatz und Osloer Str. sind durch Sicherheitskräfte 24/7 besetzt, ebenso sind die Endbahnhöfe Wittenau und Hermannstraße nächtlich zwischen 20:00-05:00 Uhr besetzt.
Alle Bahnhöfe werden von BVG Sicherheitskräften regelmäßig bestreift, wobei die Sicherheitskräfte je nach Auftragslage einige Zeit auf dem U-Bahnhof verweilen, um für die Fahrgäste präsent zu sein. Darüber hinaus finden gemeinsame Streifen mit der Polizei statt. Alle Fahrzeuge und Bahnhöfe sind mit Videoüberwachung ausgerüstet. Die Videobeobachtung aus der BVG Leitstelle ermöglicht schnelleres Eingreifen, bessere Lagebeurteilung und genauere Strafverfolgung. Alle Bahnhöfe verfügen über Notruf- und Informationssäulen, mit denen die Kunden direkten Kontakt zur Sicherheitsleitstelle aufnehmen können. Die Sicherheitsleitstelle ist 24/7 erreichbar und verfügt über einen Polizeiarbeitsplatz, wodurch die Kommunikation und Anforderung weiterer Einsatzkräften beschleunigt wird.“

Frage 4:

Welche Bahnhöfe stehen als Kältebahnhöfe zur Verfügung und wie sind diese ausgestattet?

Frage 5:

Werden alle genannten Bahnhöfe als geeignet für einen Kältebahnhof eingeschätzt?

Frage 6:

Funktionieren Kältebahnhöfe aus Sicht des Senats und der BVG optimal oder müssen Verbesserungen am Konzept umgesetzt werden? Wenn ja, welche?

Antwort zu 4 bis 6:

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:
„Seit 2020 werden Kältebahnhöfe nicht mehr angeboten. In Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung für Integration Arbeit und Soziales wurde das alte Prinzip der

‚Kältebahnhöfe‘, bei dem eine Versorgung und menschenwürdige Übernachtung nicht möglich war, zu Gunsten einer professionellen Lösung aufgegeben. Bahnhöfe sind schon aus Sicherheitsgründen nachts nicht zugänglich. Auch in den Betriebspausen sind Wartungszüge und Überführungsfahrten im Netz unterwegs und es liegt 750 Volt Spannung auf den Stromschienen. Auf den Bahnhöfen, in denen sich aus Erfahrung obdachlose Menschen aufhalten (innerhalb des S-Bahnrings auf allen Stationen), hängen in der Kälteperiode seitdem gut sichtbare Plakate, die in mehreren Sprachen auf die jeweiligen Hilfsangebote verweisen.“

Ergänzend weist der Senat darauf hin, dass sich Bahnhöfe nicht zur Wohnnutzung eignen. Nach Paragraph § 3 der BVG Nutzungsordnung ist dementsprechend auch ‚das bloße Verweilen, ohne Absicht, die Fahrt anzutreten;‘ in Bahnhöfen nicht gestattet. Für Menschen ohne Obdach sind daher bessere und geeignetere Aufenthalts- und Übernachtungsmöglichkeiten zu finden, insbesondere in den dafür bereitgestellten Unterkünften.

Frage 7:

Werden alle Bahnhöfe nachts verschlossen? Wenn nein, welche Bahnhöfe werden nicht verschlossen und aus welchen Gründen?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Es ist nicht vorgesehen, sämtliche Bahnhöfe in der Betriebspause zu verschließen. Jedoch priorisiert die BVG in erster Linie das Verschließen der unterirdischen Bahnhöfe in der Betriebspause.“

Frage 8:

Wie viele gefährliche Eingriffe in den Bahnverkehr hat es in dem unter 1) genannten Zeitraum gegeben? Welcher Art waren die Eingriffe und welche, auch strafrechtlichen, Konsequenzen hatten diese Taten?

Antwort zu 8:

Bei der Polizei Berlin sind nachfolgende Daten zu eingeleiteten Ermittlungsverfahren bekannt:

	2021	2022	1. Quartal 2023
Gefährlicher Eingriff in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	95	94	17
hiervon mit Tatörtlichkeit			
ÖPNV - U-Bahn – Bahnhof	34	33	8
ÖPNV - U-Bahn - im Zug	2	1	3
ÖPNV - U-Bahn – Sonstiges	6	4	1

Quelle: Datawarehouse Führungsinformation, Stand 20. April 2023

Eine Differenzierung nach Art der Eingriffe ist im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Im Aktenverwaltungssystem der Staatsanwaltschaft wird lediglich der abstrakte Deliktstatbestand eingetragen, nicht jedoch der dem Verfahren zugrundeliegende Sachverhalt. Delikte, die sich im Aktenverwaltungssystem der Staatsanwaltschaft mit der Deliktsbezeichnung „§ 315 StGB“ (Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr) auffinden ließen, könnten sich auch gegen andere als schienengebundene Verkehrsmittel richten. Zudem könnten Delikte gemäß § 315 StGB, welche tatsächlich den Bahnverkehr beträfen, sich statt gegen Einrichtungen der U-Bahn gegen solche der S-Bahn oder der Tram gerichtet haben.
Im Sinne der Fragestellung liegen daher keine statistischen Auswertungen vor.

Frage 10:

Wie viele Züge der U-Bahn mussten in dem unter 1) genannten Zeitraum aufgrund von Verunreinigungen durch Fahrgäste kurzfristig grundgereinigt und so dem Fahrbetrieb entzogen werden?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Eine gesonderte Auswertung zu Fahrzeugen, die aufgrund von Verunreinigungen dem Fahrbetrieb entzogen werden, findet nicht explizit statt.“

Frage 11:

Wie viele Züge der U-Bahn mussten in dem unter 1) genannten Zeitraum aufgrund von Beschädigungen durch Fahrgäste kurzfristig repariert und so dem Fahrbetrieb entzogen werden?

Antwort zu 11:

Nach Auskunft der BVG findet keine gesonderte Auswertung zu Fahrzeugen statt, die aufgrund von Beschädigungen durch Fahrgäste dem Fahrbetrieb entzogen werden.

Frage 12:

Wie viele Stellen stehen im Bereich des Sicherheitspersonals der BVG zur Verfügung und wie viele sind davon aktuell besetzt? Ist ein Stellenaufwuchs geplant? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12:

Nach Auskunft der BVG gibt es rund 190 Stellen für Sicherheitskräfte. Aktuell befinden sich 40 weitere Stellen im Besetzungsprozess. Davon ist der überwiegende Teil durch den Vorstand als Neubedarf genehmigt worden. Über weitergehende Maßnahmenvorschläge werde aktuell innerhalb der BVG entschieden.

Frage 13:

Welche Sicherheitsfirmen arbeiten im Auftrag der BVG und über welche Personale verfügen die einzelnen Firmen für den Einsatz bei der BVG? Ist geplant mehr Leistungen bei den beauftragten Firmen in Zukunft abzurufen oder mehr Firmen zu binden?

Antwort zu 13:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Derzeit arbeitet die Firma B.O.S.S. im Auftrag der BVG und es werden täglich ca. 160 Sicherheitskräfte abgerufen. Über weitergehende Maßnahmenvorschläge wird aktuell innerhalb der BVG entschieden.“

Frage 14:

Wie gedenken BVG und Senat mit dem jüngst öffentlich bekannt gewordenen Brandbrief seitens des Personals der BVG zu Zuständen in der U-Bahn umzugehen? Welche Maßnahmen zur Abhilfe der getroffenen Schilderungen sind geplant?

Antwort zu 14:

Die BVG teilt hierzu mit:
„Die geschilderte Situation wurde im Vorstand besprochen und gemeinsam mit den verantwortlichen Bereichen haben Treffen mit den Initiatoren des Briefes stattgefunden und die Situation wurde gemeinsam erörtert. Es wurden kurzfristige sowie zukünftige Maßnahmen

besprochen und konkrete Vorschläge erörtert. Gemeinsam soll regelmäßig der Fortschritt beurteilt werden. Die Sicherheitsstreifen wurden erhöht, hierfür wurden rund 30 zusätzliche Stellen geschaffen, die in mobilen Unterstützungsgruppen formiert zusätzlich die Schwerpunktbahnhöfe bestreifen.“

Bei den U-Bahnen wurde nach Auskunft der BVG die Zwischenreinigung der Fahrzeuge in den Wendezeiten an den Endstellen intensiviert. Gleichzeitig wurden bei den turnusmäßigen Reinigungen anstelle der ‚kleinen Reinigung‘ grundsätzlich auf eine ‚mittlere Reinigung‘ umgestellt. Die vor Ort Präsenz auf den U-Bahnhöfen wird weiter gestärkt.

Berlin, den 04.05.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt