

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stephan Schmidt (CDU)

vom 07. August 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. August 2023)

zum Thema:

Zuverlässigkeit der Buslinien im Norden Berlins

und **Antwort** vom 30. August 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. August 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Stephan Schmidt (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16361
vom 07.08.2023
über Zuverlässigkeit der Buslinien im Norden Berlins

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.

Frage 1:

Wie viele Fahrten der folgenden Buslinien waren im Jahr 2022 und bisher im Jahr 2023 verspätet (in Zahlen und in Prozent)?

- a) 124
- b) 133
- c) 222

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Informationen basieren auf den gemessenen Haltestellenabfahrten und auf der Pünktlichkeitsdefinition gemäß Verkehrsvertrag, Anlage 1.1:

- a) 124

Im Jahr 2022 hat die Linie 124 266097 (11,83 %) und im Jahr 2023 hat die Linie 124 bisher 203303 (13,91 %) verspätete Haltestellenabfahrten gehabt.

b) 133

Im Jahr 2022 hat die Linie 133 99707 (6,11 %) und im Jahr 2023 hat die Linie 133 bisher 65266 (6,51 %) verspätete Haltestellenabfahrten gehabt.

c) 222

Im Jahr 2022 hat die Linie 222 135596 (6,68 %) und im Jahr 2023 hat die Linie 222 bisher 88865 (7,49 %) verspätete Haltestellenabfahrten gehabt.“

Frage 2:

wie hoch (in Minuten) war die durchschnittliche Verspätungszeit der folgenden Buslinien im Jahr 2022 und bisher im Jahr 2023?

a) 124

b) 133

c) 222

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Informationen basieren auf den gemessenen Haltestellenabfahrten, deren Fahrplanabweichungen entsprechend Verkehrsvertrag im verspäteten Bereich liegen (Verspätungen ab 211 Sekunden bis Takt ≤ 10 Min):

a) 124

Die Linie 124 hatte im Jahr 2022 eine durchschnittliche Verspätung von 5,5 Minuten. Im Jahr 2023 waren es bis Juli 5,6 Minuten.

b) 133

Die Linie 133 hatte im Jahr 2022 eine durchschnittliche Verspätung von 5,2 Minuten. Im Jahr 2023 waren es bis Juli 5,2 Minuten.

c) 222

Die Linie 222 hatte im Jahr 2022 eine durchschnittliche Verspätung von 5,5 Minuten. Im Jahr 2023 waren es bis Juli 5,5 Minuten.“

Die angegebenen Durchschnittswerte beziehen sich nur auf einen kleinen Teil aller durchgeführten Fahrten, vgl. Antwort zu Frage 1.

Frage 3:

was waren die drei Hauptgründe je Linie für die Verspätungen im Jahr 2022 und bisher im Jahr 2023?

- a) 124
- b) 133
- c) 222

Antwort zu 3:

Die Teilfragen a – c werden gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Es lassen sich an dieser Stelle keine allgemein gültigen Aussagen treffen. Personalmangel, Betriebsvorkommnis (z.B. Unfall, Feuerwehreinsatz, Verunreinigung, usw.), Fahrzeugschäden führen zu Ausfällen und diese bedingen für die im Umlauf befindlichen Wagen ein höheres Fahrgastaufkommen und längere Haltestellenaufenthalte und dadurch Verspätungen. Darüber hinaus sind hoher Individualverkehr und Baustellen zu nennen. Die Linien 124, 133 und 222 waren 2022 und auch 2023 von häufigen Sperrungen oder Einschränkungen der BAB 111 betroffen. Besonders der Abschnitt Waidmannsluster Damm bis Holzhauser Straße war 2022 oft gesperrt. Der gesamte Ausweichverkehr lief/läuft über den Linienweg der genannten Linien. Besonders 2022 traten oft unplanbare Situationen im Bereich Alt-Tegel auf. Die Linie 222 war 2023 zusätzlich von der Wasserhavarie Zabel-Krüger-Damm/Oraniendamm für mehrere Monate betroffen. Bei der Linie 133 kommt hinzu, dass die Einmündung zur Großdorfstraße oft zugeparkt ist, dadurch kann nicht zum S Tegel gefahren werden. Gründe für Verspätungen sind auch in der Beantwortung der Frage 6 genannt.“

Frage 4:

Welche infrastrukturellen Änderungen (beispielsweise Ampelschaltungen, Busspuren, Linienumleitungen) wären notwendig, um Verspätungen zu vermeiden (bitte mit Ort der infrastrukturellen Änderung und Begründung)?

- a) 124
- b) 133
- c) 222

Antwort zu 4:

Die Teilfragen a – c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für jede Linie müssten die einzelnen Behinderungen im gesamten Streckenverlauf erfasst und analysiert werden, um die jeweiligen Ursachen für Verspätungen zu ermitteln. Erst anschließend können zielgerichtet Maßnahmen geprüft werden, welche diese Verspätungslage reduzieren könnten. Die Maßnahmen können beispielsweise Anpassungen der Straßenquerschnitte durch

eine veränderte Parkordnung sein oder zusätzliche Ausweichbuchten an engen Stellen. Auch Anpassungen der Steuerung von Lichtsignalanlagen können geprüft werden, abhängig von den dann ggf. noch zu ermittelnden Verlustzeiten an den jeweiligen Anlagen. Entsprechende Analysen der genannten Strecken liegen dem Senat jedoch nicht vor, insofern können hier keine einzelnen infrastrukturellen Änderungen aufgeführt werden.

Frage 5:

Wie viele Fahrten der folgenden Buslinien sind im Jahr 2022 und bisher im Jahr 2023 ausgefallen (in Zahlen und in Prozent)?

- a) 124
- b) 133
- c) 222

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

a) 124

„Im Jahr 2022 sind 477 (0,70 %) Fahrten der Linie 124 ausgefallen. Im Jahr 2023 sind bisher 295 (0,75 %) der Fahrten ausgefallen.“

b) 133

„Im Jahr 2022 sind 305 (0,32 %) Fahrten der Linie 133 ausgefallen. Im Jahr 2023 sind bisher 129 (0,28 %) der Fahrten ausgefallen.“

c) 222

„Im Jahr 2022 sind 824 (0,99 %) Fahrten der Linie 222 ausgefallen. Im Jahr 2023 sind bisher 419 (0,87 %) der Fahrten ausgefallen.“

Frage 6:

was waren die drei Hauptgründe je Linie für die Ausfälle im Jahr 2022 und bisher im Jahr 2023?

- a) 124
- b) 133
- c) 222

Antwort zu 6:

Da die Hauptgründe für alle drei genannten Linien identisch sind, werden die Teilfragen a – c gemeinsam beantwortet:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die drei Hauptgründe für Fahrtausfälle auf allen drei Linien sind Personalmangel, Betriebsvorkommnis (z.B. Unfall, Feuerwehreinsatz, Verunreinigung usw.) und Fahrzeugschäden.“

Frage 7:

Welche infrastrukturellen Änderungen (beispielsweise Linienumleitungen, mehr Personal, mehr Busse) wären notwendig, um Ausfälle zu vermeiden (bitte Begründung)?

- a) 124
- b) 133
- c) 222

Antwort zu 7:

Da die Antwort für alle drei Linien identisch ist, werden die Teilfragen a - c gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung der BVG wird zusätzliches Personal benötigt, um alle planmäßigen Umläufe der Linien fahren zu können. Die Umsetzung der unter Frage 4 genannten Maßnahmen zur ÖPNV-Priorisierung würden dazu beitragen, Verspätungen zu reduzieren.

Grundsätzlich ließe sich auch durch die Verlängerung der Wendezeiten an den Endstellen, durch die mehr Fahrzeuge und mehr Personal benötigt würden, die Wahrscheinlichkeit von Ausfällen reduzieren.

Frage 8:

Die Buslinien 124 und 133 wurden von der BVG an einen Subunternehmer (Firma Schröder) abgegeben. Steht dies im Zusammenhang mit den angegebenen Ausfällen und Verspätungen?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Ein Zusammenhang zu den Ausfällen und Verspätungen kann nicht abgeleitet werden.“

Frage 9:

Die Firma Schröder brauchte lange Zeit, um ihre Fahrzeuge an den im Verkehrsvertrag festgehaltenen Fahrzeugstandard (Farbe, Barrierefreiheit etc.) anzupassen. Entsprechen jetzt alle Fahrzeuge dem festgelegten Standard? Wenn nein: warum nicht?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt hierzu mit, dass dies grundsätzlich so sei.

In seltenen Fällen müsse bei Fahrzeugausfällen als Reserve noch auf ältere Busse, die nicht den Vorgaben des Verkehrsvertrages entsprechen, zurückgegriffen werden. Grund dafür ist, dass sich einige der von der Fa. Schröder neu beschafften Fahrzeuge gegenwärtig noch beim Hersteller zur Inbetriebnahme befinden.

Frage 10:

Wird die BVG in absehbarer Zeit die beiden Linien wieder von der Firma Schröder übernehmen? Wenn ja: warum? Wenn nein: warum?

Antwort zu 10:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Vergabe der Linienleistung an die Firma Schröder ist bis 2030 vertraglich gebunden.“

Frage 11:

Welche Maßnahmen plant die BVG, um zukünftig Ausfälle und Verspätungen auf ein Minimum zu reduzieren?

Antwort zu 11:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Alle Beteiligten sind täglich bemüht die Stabilität und Pünktlichkeit des Angebotes zu gewährleisten. In sämtlichen Bereichen der BVG laufen eine große Vielzahl von Maßnahmen mit direkter und indirekter Auswirkung auf alle vormals aufgezeigten und detaillierten Aspekte und Ursachen von Ausfällen und Verspätungen. Eine Detaillierung ist hier nicht möglich.“

Frage 12:

In vielen europäischen Großstädten wird auf den Anzeigetafeln der U-Bahnen sekundengenau die Ankunftszeit der Züge angegeben. Diese Methode funktioniert dort sehr gut. Ist dies auch seitens der BVG geplant? Wenn nein: warum nicht?

Antwort zu 12:

Die BVG teilt hierzu mit:

„In Deutschland und bei den meisten Betreibern von U-Bahn-Systemen ist die minutengenaue Anzeige der prognostizierten verbleibenden Zeit bis zur Abfahrt üblich (Countdown). Zu bedenken ist, dass die Zeit des Ein- und Ausstiegs der Fahrgäste den Aufenthalt des Fahrzeugs

in einem Bahnhof beeinflussen. In manchen U-Bahn-Systemen lässt sich deshalb beobachten, dass es sich bei sekundengenauen Angaben um eine Scheingenauigkeit handelt. Ob eine solche Angabe den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht, wird eine Anforderungsanalyse zeigen, die für 2024 geplant ist.“

Frage 13:

Neben vielen Ausfällen und Verspätungen monieren die Fahrgäste die stetig steigenden Preise der BVG. Welche Maßnahmen sind geplant, um Preis und Leistung in Einklang zu bringen?

Antwort zu 13:

Die Nutzung des ÖPNV wurde durch die Einführung des Deutschlandtickets und durch das auf 9 Euro/Monat abgesenkte Sozialticket deutlich günstiger. Diese Tarifangebote berechtigen zur Nutzung des gesamten und gut ausgebauten ÖPNV-Angebots in Berlin . Ein Missverhältnis besteht demnach nicht.

Frage 14:

Wie viele Fahrten in 2022 und bisher in 2023 wurden zur sogenannten „Kurzwende“ angewiesen? (Beispiel: der 222er Richtung Tegelort führt zum Teil Kurzwenden an der Haltestelle „An der Mühle“ durch. Das heißt, der Bus wendet spontan, ohne bis zur Endhaltestelle durchgefahren zu sein, um so Verspätungen oder Ausfälle abzufedern.)

- a) 124
- b) 133
- c) 222

Antwort zu 14:

Die BVG teilt hierzu mit:

a) 124

„Auf der Linie 124 wurden im Jahr 2022 9 und in 2023 bisher 2 Kurzwenden durchgeführt.“

b) 133

„Auf der Linie 133 wurden im Jahr 2022 17 und in 2023 bisher 6 Kurzwenden durchgeführt.“

c) 222

„Auf der Linie 222 wurden im Jahr 2022 43 und in 2023 bisher 37 Kurzwenden durchgeführt.“

Frage 15:

In welcher Statistik werden „Kurzwenden“ aufgeführt? Verspätungen oder Ausfälle? Oder werden diese statistisch nicht erfasst?

Antwort zu 15:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Kurzwenden werden unter Ausfälle > dispositive Maßnahmen > Sonstiges > Kurzwende erfasst.“

Die infolge von Kurzwenden nicht befahrenen Linienabschnitte gelten als ausgefallene Leistungen. Sie werden dem Aufgabenträger bei der Meldung der ausgefallenen Leistungen jedoch nicht separat ausgewiesen.

Frage 16:

Wie viele Fahrten (laut Fahrplan) kamen insgesamt auf den verschiedenen Linien zusammen?

- a) 124
- b) 133
- c) 222

Antwort zu 16:

Die Angaben für das Jahr 2023 beziehen sich laut BVG auf den Stichtag 31.07.2023. Im Einzelnen teilt die BVG mit:

a) 124

„Im Jahr 2022 kamen laut Fahrplan insgesamt 67966 und im Jahr 2023 bisher 39320 Fahrten zusammen.“

b) 133

„Im Jahr 2022 kamen laut Fahrplan insgesamt 93040 und im Jahr 2023 bisher 44998 Fahrten zusammen.“

c) 222

„Im Jahr 2022 kamen laut Fahrplan insgesamt 82913 und im Jahr 2023 bisher 47949 Fahrten zusammen.“

Berlin, den 30.08.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt