

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 10. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dezember 2018)

zum Thema:

Anzeige von Fahrt-Ausfällen der BVG

und **Antwort** vom 27. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Dez. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17 276
vom 10. Dezember 2018
über Anzeige von Fahrt-Ausfällen der BVG

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 bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher zu diesen Sachverhalten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Die übermittelten Teile sind in der nachfolgenden Beantwortung der Fragen entsprechend gekennzeichnet.

Frage 1:

Wie viele reguläre und zusätzliche Fahrten fielen im Jahr 2018 bei der BVG aus?
(Bitte für die Betriebsbereiche einzeln auflisten)

Antwort zu 1:

Dieser Wert wird nicht als Einzelfahrt, sondern im Rahmen der Erfassung von ausgefallenen Nutzzugkilometern bzw. beim Bus Nutzwagenkilometern erfasst.

Im Rahmen des Verkehrsvertrags werden nicht erbrachte Nutzzug- bzw. Nutzwagenkilometer gegenüber dem bestellten Regelfahrplan monatlich an das Land gemeldet. Über zusätzlich angebotene Fahrten, die ausgefallen sind, liegen keine Informationen vor. Bis Ende November sind in den drei Betriebsbereichen folgende Nutzzug- bzw. Nutzwagenkilometer ausgefallen:

	Bus	Straßenbahn	U-Bahn
	in Nutzwagenkm	in Nutzzugkm	in Nutzzugkm
1/2018	40.000	13.000	29.000
2/2018	63.000	39.000	24.000
3/2018	112.000	36.000	43.000
4/2018	80.000	21.000	25.000
5/2018	83.000	28.000	43.000
6/2018	135.000	81.000	46.000

7/2018	95.000	50.000	30.000
8/2018	114.000	48.000	41.000
9/2018	203.000	68.000	87.000
10/2018	132.000	107.000	50.000
11/2018	200.000	84.000	75.000

Die Zahlen bei Straßenbahn und U-Bahn berücksichtigen nicht gekürzte Züge.
Die Ausfallerwartung der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) bei Vertragsschluss 2008 betrug (angepasst um die Mehrleistungen bis 2017): Bus 12.132 Nutzwagenkilometer/Monat, Straßenbahn 5.361 Nutzzugkilometer/Monat, U-Bahn 2.194 Nutzzugkilometer/Monat.

Frage 2:

Was war/ist die Ursache für die Ausfälle der Fahrten?

Antwort zu 2:

Nach den Angaben der BVG zur Erfüllung des Verkehrsvertrages sind im Jahr 2018 (vorliegend bis Oktober) insbesondere in den letzten Monaten in den Betriebsbereichen Straßenbahn und Bus personelle Gründe zum weit überwiegenden Teil die Hauptursache für Ausfälle. Auch bei der U-Bahn haben personelle Gründe insbesondere in der zweiten Jahreshälfte einen wesentlichen Anteil, hier dominieren aber fahrzeugbedingte Ausfälle. Hintergrund bei der U-Bahn sind hohe Werkstattstandzeiten (aufgrund des hohen Flottenalters und der Nutzungsintensität der Bestandsfahrzeuge, der Werkstattorganisation sowie von Vandalismus/Graffitibeseitigung) und die steigende Zahl der dauerhaft aufgrund von Rissbildungen abgestellten Fahrzeuge der Baureihe F79 (seit Mitte Juni mussten 44 von 70 Wagen abgestellt werden). Hinzu kommen im Straßenbahn- und v.a. im Busverkehr Störungen durch Verkehrsbehinderungen, Notfalleinsätze und Großereignisse die zu Sperrungen führen.

Frage 3:

Wie viele der ausgefallenen Fahrten konnten den Fahrgästen rechtzeitig angezeigt werden?
Wie viele konnten nicht angezeigt werden und warum nicht?

Frage 4:

Warum werden viele der ausfallenden Fahrten nicht an den Daisy-Anzeigern oder im Internet in der Fahrinfo angezeigt? Welche technischen Möglichkeiten und/oder Hindernisse sehen Sie?

Antwort zu 3 und 4:

Die BVG teilte mit:

„Die DAISY-Anzeiger zeigen an, wann die nächsten Abfahrten einer Linie erwartet werden. Die Fahrinfo indes vergleicht Sollfahrplan und Echtzeitinformationen. Das aktuelle Leit- und Sicherungssystem der U-Bahn kann Echtzeitinformationen, nicht aber Ausfallinformationen an das Fahrplanauskunftssystem übergeben. Der Austausch durch ein neues System wird aktuell vorbereitet.“

Frage 5:

Wie viele zusätzliche Fahrten in der HVZ wurden bei den Linien M5, M6 und M8 nicht durchgeführt und warum nicht? Welche Auswirkungen hat der Ausfall?

Antwort zu 5:

In den monatlichen Meldungen der BVG zur Vertragserfüllung sind nur die ausgefallenen Fahrten für die jeweiligen, gesamten Linien enthalten. Eine Unterscheidung nach Stamm- und Verstärkerfahrten wird dabei nicht vorgenommen.

Die Gründe für die Fahrtausfälle können der Antwort zu Frage 2 entnommen werden.

Die BVG teilte ergänzend hierzu mit:

„Im Laufe des Jahres haben die Störungen des Betriebsablaufes der Straßenbahn durch unplanmäßige Baumaßnahmen zugenommen.“

Bis Ende November 2018 sind auf den Linien M5, M6 und M8 folgende Nutzzugkilometer ausgefallen:

Nutzzugkm	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov
M05	691	2.562	6.116	2.171	4.141	8.745	7.224	8.121	13.550	15.356	17.277
M06	1.129	9.497	8.296	4.197	5.376	16.813	3.690	8.790	15.881	18.842	11.315
M08	1.044	8.810	7.418	4.732	6.281	18.743	22.337	14.383	16.509	33.137	26.505
Gesamt	2.864	20.870	21.831	11.099	15.798	44.302	33.251	31.294	45.940	67.335	55.098

Die Qualitätskennzahl Zuverlässigkeit in Prozent bildet die von der BVG erbrachten Fahrten im Verhältnis zu den geplanten ab. Bezogen auf den bestellten Regelfahrplan hat sich die Zuverlässigkeitsquote bei den Linien M5, M6 und M8 bis November 2018 wie folgt entwickelt:

Zuverlässigkeit	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov
M5	99,4%	97,7%	95,0%	98,1%	96,5%	92,6%	94,1%	93,5%	88,5%	87,5%	85,6%
M6	99,3%	93,3%	94,7%	97,2%	96,5%	89,0%	97,4%	94,1%	89,5%	87,9%	92,7%
M8	99,4%	94,4%	95,7%	97,1%	96,3%	88,8%	87,1%	91,8%	90,0%	80,9%	84,4%

Eine Auswirkung durch die Ausfälle sind Kapazitätsengpässe in den meist nur im 10-Minuten-Takt verkehrenden Linien. Teilweise können an den Haltestellen nicht alle wartenden Fahrgäste mitgenommen werden. Das erhöhte Fahrgastaufkommen durch die längeren Fahrtabstände führt zu längeren Standzeiten an den Haltestellen durch den Fahrgastwechsel. Dies hat Auswirkungen auf die Betriebsstabilität der Linie (Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit). Weiterhin haben mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (z.B. Rollstuhlfahrende und Fahrgäste mit Rollatoren) oder Fahrgäste mit Kinderwagen in den überfüllten Bahnen häufig keine Möglichkeit mitgenommen zu werden.

Frage 6:

Welche Überlegungen hat der Senat angestellt, um künftig Fahrtausfälle zu vermeiden/zu verringern und den Informationsmangel diesbezüglich zu beheben?

Antwort zu 6:

Die BVG schildert der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz monatlich die Ausfallsituation bei der U-Bahn in Form eines Statusreports. Inhalte sind u.a. Ausfallursachen, Umfang der Probleme, Maßnahmen zur Gegensteuerung. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat die BVG aufgefordert, dass die Stabilisierung des Betriebs in allen Bereichen mit höchster Priorität zu behandeln ist. Dazu gehört die klare Beschreibung der aktuellen Ausfallsituation je Betriebsbereich auch differenziert für die Hauptverkehrszeit und eine transparente Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit.

Außerdem soll ein Verkehrsangebot je Betriebsbereich festgelegt werden, welches von der BVG zuverlässig erbracht werden kann und dieses eingeschränkte Fahrplanangebot soll auch transparent nach außen über Fahrplanmedien, Fahrinfo und DAISY-Anzeiger dargestellt werden, um wieder Verlässlichkeit in die bereitgestellten Fahrgastinformationen zu bringen.

Weiterhin sollen die eingeleiteten, vorbereiteten bzw. erforderlichen Maßnahmen je Betriebsbereich dargelegt werden. Ziel ist die schnellstmögliche Rückkehr zum bestellten Verkehrsangebot sowie die Sicherstellung der Umsetzung der geplanten zukünftigen Mehrleistungen.

Um auch langfristig einen stabilen Verkehrsbetrieb erreichen zu können, wird der Fuhrpark der BVG durch massive Investitionen des Landes Berlin in neue Fahrzeuge aktuell und auch in den kommenden Jahren modernisiert.

Die BVG teilte mit, das Fahrpersonal durch verstärkte Ausbildungsaktivitäten aufzustocken und auch die Ausbildungskapazitäten zu erhöhen.

Frage 7:

Wie viele Umläufe und Fahrzeuge werden täglich in den einzelnen Betriebsbereichen benötigt und wie viele werden täglich tatsächlich eingesetzt? Wie viele Fahrten finden mit abweichender Fahrzeuglänge statt?

Antwort zu 7:

Die BVG teilte hierzu mit:

„Der aktuelle Fahrplan im Bereich Omnibus weist 1.608 Umläufe aus. In der Spitzenstunde werden jeweils 1.180 Busse benötigt.“

Für den Bereich Straßenbahn sind es durchschnittlich im Grundfahrplan rund 265 Umläufe, die auch täglich mit den entsprechenden Fahrzeugen besetzt werden. In Havariefällen ist es an wenigen Einzeltagen zum Einsatz abweichender Fahrzeugtypen gekommen, wenn nicht innerhalb von wenigen Stunden umdisponiert werden konnte. Für den Bereich U-Bahn konnte in der Kürze der Zeit keine Statistik erfasst werden.“

Frage 8:

Wie hoch ist der Personalmangel bei den Fahrpersonalen und in Werkstätten der einzelnen Betriebsbereiche?

Antwort zu 8:

Aus Sicht der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sind insbesondere bei Bus und Straßenbahn in der zweiten Hälfte 2018 der größte Teil der Ausfälle auf personalbedingte Ursachen zurückzuführen, in gewissem Maße spielt die Problematik auch bei der U-Bahn eine Rolle (vgl. Antwort zu 2). Nach Einschätzung von SenUVK steht gegenwärtig in allen drei Betriebsbereichen nicht genügend Fahrpersonal zur Verfügung, um das bestellte Angebot zu erbringen.

Die BVG teilte hierzu mit:

„In den einzelnen Betriebsbereichen gibt es keinen Personalmangel.

Im Omnibusbereich gibt es ausreichend Fahrerinnen und Fahrer, jedoch verzeichnen wir in den letzten Wochen einen erhöhten Krankenstand insbesondere auf den innerstädtischen Betriebshöfen. Diese Situation wird sich nachhaltig erst durch Maßnahmen zur Gestaltung und Sicherstellung einer ÖPNV¹-gerechten Gestaltung des Straßenraums und damit spürbare Erleichterungen für das Fahrpersonal im Berliner Straßenverkehr verbessern.

Im Bereich Straßenbahn ist die Fahrpersonalverfügbarkeit vor allem durch die schleppe Umsetzung von streckenseitigen Maßnahmen zur Stabilisierung und Beschleunigung von Fahrzeiten sowie durch kurzfristig geänderte Baumaßnahmen beeinflusst. Diese Faktoren stehen einem effizienten Einsatz der Fahrpersonale entgegen.“

Frage 9:

Inwieweit werden Fahrten, die ausfallen, in der Pünktlichkeitsstatistik erfasst? Wenn nicht, warum erfolgt dies nicht?

Antwort zu 9:

Das Qualitätscontrolling des BVG-Verkehrsvertrages erfolgt über die Qualitätskennziffern Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit. Ausgefallene Fahrten werden in den Qualitätskennziffern Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit erfasst, nicht jedoch in der Qualitätskennziffer Pünktlichkeit. Mit dieser Unterteilung sollen die Qualitätskennziffern möglichst gut die Wahrnehmung des Fahrgastes abbilden, ob eine Fahrt pünktlich bzw. unpünktlich oder ausgefallen ist.

Berlin, den 27.12.2018

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

¹ Öffentlicher Personennahverkehr