

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Danny Freymark und Oliver Friederici (CDU)

vom 05. Dezember 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Dezember 2013) und **Antwort**

Zug- und Busausfälle in Berlin

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

Frage 1: Gibt es im Berliner Senat Erhebungsdaten über den Ausfall von Fahrten im Öffentlichen Nahverkehr in den Jahren 2011 und 2012 im Bereich der BVG, S-Bahn, Deutschen Bahn – und wie lauten diese (unterteilt jeweils nach Nahverkehrsunternehmen und Jahr)?

Antwort zu 1.: Gemäß der von der S-Bahn Berlin GmbH an die VBB GmbH übergebenen Liefernachweise für die Jahre 2011 und 2012 kam es insgesamt zu folgenden Ausfällen von Zugfahrten:

Jahr	Anzahl Zugausfälle
2011	122.748
2012	83.733

Gemäß der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an die VBB GmbH übergebenen Liefernachweise für die Jahre 2011 und 2012 wurden im Regionalverkehr insgesamt folgende Anzahl Zugkilometer (Zkm) als Ausfälle bewertet:

Unternehmen Jahr	DB Regio AG	ODEG GmbH	NEB mbH
2011	166.279 Zkm	34.551 Zkm	2.380 Zkm
2012	155.561 Zkm	10.652 Zkm	8.886 Zkm

Gemäß der Berichterstattung der BVG AöR an das Center Nahverkehr Berlin (CNB) wurden für die Jahre 2011 und 2012 insgesamt folgende Leistungsmengen als ausgefallen und damit nicht abrechenbar gemeldet:

Unternehmensbereich Jahr	U-Bahn	Straßenbahn	Bus
2011	36.541 km	97.970 km	409.248 km
2012	94.010 km	129.581 km	363.292 km
davon Streik (18.02.12)	36.542 km	32.750 km	135.382 km

Frage 2: Kann der Senat Aussagen treffen, aus welchen Gründen es zu Ausfällen im ÖPNV kommt (Zusammenstellung erbeten)?

Antwort zu 2.: Störungsbedingte Ausfälle können in der Regel durch fahrweg-, fahrzeug- oder personalseitige Einschränkungen hervorgerufen werden. Die Verursacher können in Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen sowie Dritte (Fremdeinwirkungen z.B. durch gefährliche Eingriffe in den Betrieb, Suizide, Witterungseinflüsse) unterteilt werden.

Die im Oberflächenverkehr fahrenden Verkehrsmittel Straßenbahn und Bus verfügen im Gegensatz zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bzw. zur U-Bahn nicht durchgehend über separate Trassen, sondern müssen sich teilweise den Fahrweg mit dem MIV sowie dem Fahrradverkehr teilen. Die Zahl möglicher Störfaktoren und Behinderungen des ÖPNV-Betriebs und somit möglicher Ausfallursachen ist bei diesen Verkehrsmitteln daher merkbar erhöht.

Darüber hinaus kann es bei allen Verkehrsmitteln auch durch geplante Baumaßnahmen, die für die Instandhaltung und Modernisierung des Netzes erforderlich sind, zum Ausfall von Fahrten kommen.

Frage 3: Berichten die jeweiligen Nahverkehrsunternehmen über die Ausfälle im ÖPNV (die zu erwartenden und vor allem über die bereits bestehenden Ausfälle)?

Antwort zu 3.: Die Nahverkehrsunternehmen legen im Rahmen ihrer vertraglichen Verpflichtungen gegenüber den Aufgabenträgern entsprechende Liefernachweise vor, aus denen u.a. Zug- und Leistungsausfälle hervorgehen.

Darüber hinaus werden die Ersatzkonzepte geplanter Baumaßnahmen vorab zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern bzw. den von ihnen mit dem Vertragsmanagement beauftragten Institutionen VBB und CNB abgestimmt. Ziel ist hierbei die Minimierung der Auswirkungen für die Fahrgäste auf das unvermeidbare Maß, d.h. auch eine möglichst geringe Anzahl von Ausfällen.

Frage 4: Kann bei Ausfällen im ÖPNV der Verantwortliche in jedem Falle benannt werden und wie sieht die daraus resultierende Regressforderungsquote aus?

Antwort zu 4.: Hinsichtlich der vertraglich geregelten Bewertung und Abrechnung der Ausfälle im Eisenbahn-Regionalverkehr und bei der BVG ist es irrelevant, welche Ursache dem Ausfall zugrunde liegt. Bei der S-Bahn Berlin GmbH wird hinsichtlich der vertraglichen Bewertung zwischen durch den durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen verursachten Ausfällen und solchen, die durch Dritte verursacht werden, unterschieden.

Bei der BVG wird lediglich eine Unterscheidung nach Eigen- oder Fremdverschulden berichtet, für die Abrechnung ist dies jedoch nicht relevant. Insofern kann nicht in jedem Fall ein Verantwortlicher benannt und entsprechend herangezogen werden.

Frage 5: Zieht der Senat Konsequenzen aus Ausfällen im ÖPNV und wie sehen diese exemplarisch aus?

Frage 6: Gab es als Konsequenz aus Ausfällen im ÖPNV „Vertragsstrafen“ oder „Pönalen“, die an das Land Berlin gezahlt werden mussten, wenn ja, wie hoch waren diese und mit welcher Verwendung wurden diese eingesetzt?

Antwort zu 5. und 6.: Konsequenzen wie etwa Vertragsstrafen oder Minderzahlungen sind in den einzelnen Verkehrsverträgen zwischen dem Land Berlin (u.U. auch weiteren betroffenen Bundesländern) und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen definiert.

Beim Betreiber S-Bahn Berlin GmbH erfolgten als Konsequenz für bereits anerkannte Mängel (Ausfälle) Kürzungen der finanziellen Beiträge durch das Land Berlin bereits in den Abschlagszahlungen. Für die Kalenderjahre 2011 und 2012 sind diese in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Jahr	Kürzungen für Zugausfälle
2011	25.230.157 €
2012	6.954.481 €

Im Regionalverkehr werden auf Grund von ausgefallenen Leistungen voraussichtlich folgende Abzüge für Ausfälle im Rahmen der Schlussabrechnungen geltend gemacht:

Unternehmen Jahr	DB Regio AG	ODEG GmbH	NEB mbH
2011	1.030.378 €	277.792 €	19.321 €
2012	1.184.859 €	67.990 €	53.401 €

Diese Angaben sind vorläufige Werte, die mit der Erstellung der Schlussabrechnungen endgültig festgestellt werden.

Im BVG-Verkehrsvertrag ist eine Leistungs-Übersteuerung in Höhe von zu erwartenden Ausfällen in einem finanziellen Gegenwert von ca. 0,67 Mio. € eingeplant. Diese Ausfall-Erwartung wurde jedoch in 2011 um 1,01 Mio. € und in 2012 um 1,15 Mio. € überschritten und als Minderleistung abgerechnet.

Die S-Bahn-Einbehalte ab dem Jahr 2011 werden im Wesentlichen für die Beschaffung von Kleinprofilfahrzeugen für die U-Bahn eingesetzt und zunächst einem Rücklagekonto zugeführt. In den Bereichen barrierefreier Ausbau und Erhöhung der Sicherheit des ÖPNV sollen auch künftig bei kurzfristigem Investitionsbedarf in begrenztem Maß S-Bahn-Einbehalte eingesetzt werden.

Weitere SPNV-Einbehalte wurden für die Finanzierung erforderlicher ÖPNV-Mehrleistungen zum Flughafen Tegel aufgrund der Verschiebung der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg sowie für bedarfsgerechte Zubestellungen und Sonderverkehre im SPNV verwendet.

Die Minderleistungen der BVG wurden in einen Kontokorrent eingestellt und werden u. a. mit erforderlichen Mehrleistungen der BVG verrechnet. Zudem dienen diese als Rücklage für mögliche künftige Bonuszahlungen und die Finanzierung eines Infrastrukturmonitoringsystems.

Frage 7: In wie vielen Fällen waren kriminelle Handlungen Ursprung des Ausfalls und wurden diese Fälle aufgeklärt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein warum nicht?

Antwort zu 7.: Bei den in den Lieferrichtlinien ausgewiesenen Störungsursachen wird nicht erfasst, inwiefern es sich um eine kriminelle Handlung handelte, da dies für die vertragliche Bewertung der Ausfälle nicht relevant ist. Konkrete Angaben zu kriminellen Handlungen und deren Aufklärungsrate können daraus deshalb nicht entnommen werden.

Frage 8: Welche Maßnahmen sind für die Zukunft geplant, um Zugausfälle zu vermeiden?

Antwort zu 8.: Für die Verkehrsunternehmen besteht durch die unter Antwort zu 5. und 6. benannte finanzielle Sanktionierung von Zugausfällen ein grundsätzlicher vertraglicher Anreiz, die Anzahl der Zugausfälle entsprechend ihrer Möglichkeiten weitestgehend zu reduzieren.

Darüber hinaus werten das Land Berlin (u. U. auch weitere betroffene Bundesländer) in regelmäßigen Gesprächen mit den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen aktuelle Entwicklungen und Probleme der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität wie auch anderer Qualitätsaspekte aus und stimmen sowohl kurzfristig-operative als auch langfristig-strategische Ziele zur Verbesserung der Angebotsqualität sowie sich hieraus ergebende Maßnahmen ab. Neben betrieblichen Aspekten (z. B. Vorhaltung erforderlicher Betriebsreserven) umfasst dies auch technische Maßnahmen zur Verbesserung der fahrzeug- und infrastrukturseitigen Verfügbarkeit.

Frage 9: Welche Möglichkeiten werden genutzt, um Fahrgäste zu informieren oder zu entschädigen (s. in der Vergangenheit die S-Bahn-Entschädigungsmonate)?

Antwort zu 9.: Bei kurzfristigen Betriebsstörungen, z. B. aufgrund von Unfällen, sind die Fahrgäste der betroffenen Linien sowie ggf. auch von Anschlusslinien entsprechend der in Fahrzeugen und Bahnhöfen/Haltestellen vorhandenen Informationsmöglichkeiten (z. B. dynamische Informationssysteme) innerhalb kurzer Zeit akustisch und wenn möglich auch visuell zu informieren. Informationen über aktuelle Einschränkungen des Verkehrsangebotes stehen zudem auf den Internetauftritten der Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Großstörungen, wie z. B. Totalsperrungen, werden zudem über Verkehrsmeldungen an die lokalen Medien (Rundfunk, Regionalfernsehen) kommuniziert.

Im Fall geplanter Abweichungen, etwa im Rahmen von Baumaßnahmen, wird rechtzeitig vor Beginn der Einschränkungen über den Internetauftritt des betroffenen Verkehrsunternehmens, über Printerzeugnisse (Kundenzeitschriften, Bauinfo-Hefte, Aushänge auf Stationen) sowie ggf. zusätzlich über die vorgenannten lokalen Medien informiert. Bauzeitlich angepasste Fahrpläne werden in die elektronische Fahrplanauskunft aufgenommen. In Abhängigkeit vom Umfang der Abweichungen wird im Beeinträchtigungszeitraum auch zusätzliches Personal vor Ort zur Reisendeninformation eingesetzt.

Die VBB GmbH (für S-Bahn Berlin GmbH und Eisenbahn-Regionalverkehr) sowie das CNB (für die BVG) führen im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg regelmäßige Qualitätskontrollen sowohl im Regelbetrieb als auch verstärkt bei abweichenden Betriebszuständen durch. Falls sich hierbei Mängel der Fahrgastinformation zeigen, werden gemeinsam mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen Verbesserungsmöglichkeiten diskutiert und vereinbart.

Die Gewährung von kulanzbasierten Entschädigungsleistungen gegenüber den Kunden, wie z.B. in den Jahren 2010 und 2011 durch die S-Bahn Berlin GmbH erfolgt, liegt im alleinigen Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Es handelt sich hierbei um freiwillige Kulanzleistungen von Verkehrsunternehmen, für die sich kein rechtlicher Anspruch aus den jeweiligen Verkehrsverträgen ergibt. Bei Betrachtung der aktuellen Zuverlässigkeit bei den Verkehrsunternehmen im Berliner ÖPNV bestehen jedoch keine Einschränkungen vergleichbaren Ausmaßes wie im S-Bahn-Verkehr in den Krisenjahren 2009 bis 2011.

Berlin, den 21. Januar 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Jan. 2014)