

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)**

vom 23. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2017)

zum Thema:

**Abfahrtszeiten BVG und zu frühes Abfahren**

und **Antwort** vom 04. September 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Sep. 2017)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)  
über

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

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12139  
vom 23. August 2017  
über Abfahrtszeiten BVG und zu frühes Abfahren

---

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft 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 die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben:

Frage 1:

Auf welche geschätzte Gesamtsumme beläuft sich der volkswirtschaftliche Schaden, der durch verspätete, ausgefallene oder auch zu früh abgefahrene ÖPNV-Verkehrsmittel in Berlin pro Jahr entsteht?

Antwort zu 1:

Der volkswirtschaftliche Schaden aufgrund von Ausfällen, Verspätungen oder Verfrühungen wurde durch den Senat oder die BVG bislang nicht bewertet. Belastbare Zahlen dazu sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 2:

Wie viele Beschwerden hat es in den Jahren 2015, 2016 und 2017 über zu früh abgefahrene ÖPNV Verkehrsmittel gegeben?

Antwort zu 2:

Bei der BVG sind in den Jahren 2015 bis 2017 folgende Zahlen an Beschwerden über zu frühe Abfahrten eingegangen:

<b>Zeitraum</b>	<b>Beschwerden zu frühe Abfahrt</b>	<b>in Prozent der Gesamtbeschwerden</b>
Jan – Dez 2015	2.189	7,1 %
Jan – Dez 2016	2.072	7,5 %
Jan – Jul 2017	1.076	7,3 %

Frage 3:

Hat es insbesondere von der BVG im Zusammenhang mit zu früh abgefahrenen Verkehrsmitteln Strafzahlungen gegeben?

Frage 4:

Wenn Ja, in welcher Höhe?

Antwort zu 3 und 4:

Echte Ausfälle, also nicht gefahrene Verkehrsleistungen werden vom Land Berlin nicht vergütet. Strafzahlungen für verfrühte oder verspätete Fahrten sind im Verkehrsvertrag nicht vorgesehen

Aufgrund einer Vielzahl möglicher Störungsquellen im Oberflächenverkehr, die die BVG nicht zu vertreten hat, wie z.B. Baustellen, Veranstaltungen, Demonstrationen, Polizei-, Feuerwehr- und Notarzteinsätze, Starkregen, Rohrbrüche etc. gibt es derzeit keine Strafzahlungen für Verfrühungen und Verspätungen.

Frage 5:

Welche Maßnahmen wurden und werden insbesondere von der BVG getätigt, um das zu frühe Abfahren von Bus, Straßenbahn und U-Bahn auszuschließen?

Antwort zu 5:

Hierzu teilt die BVG mit: „Die Fahrzeuge sind permanent mittels rechnergestützter Betriebsleitsysteme überwacht. Bei auffälligen Fahrplanabweichungen nimmt die Leitstelle Kontakt zum Fahrpersonal auf oder weist mit einer Textmeldung auf eine Verfrühung hin. Das Fahrpersonal im Omnibusbereich erhält sowohl haltstellenbezogene Abfahrtszeiten als auch die Abweichung vom Soll-Fahrplan in Minuten angezeigt. Das Fahrpersonal der BVG wird ferner regelmäßig in Bezug auf Verfrühungen sensibilisiert, um diese auf ein Minimum zu reduzieren.“

Frage 6:

Gibt es von Seiten des Senats und/oder der BVG Überlegungen die Definition von pünktlicher Abfahrt in Bezug auf zu frühes Abfahren der ÖPNV Verkehrsmittel generell neu zu definieren?

Frage 7:

Aus welchem Grund gilt eine zu frühe Abfahrt der ÖPNV-Verkehrsmittel von bis zu 90 Sekunden, noch als eine pünktliche Abfahrt?

Antwort zu 6 und 7:

Im Verkehrsalltag im Oberflächen- und insbesondere Busverkehr gibt es eine Vielzahl von Faktoren, die die Fahrzeiten beeinflussen. Die Fahrpläne berücksichtigen dies je nach Tageszeit. Kleinteilige Faktoren wie eine höhere oder geringere Fahrgastzahl als üblich oder Schwankungen im Verkehrsaufkommen, etwa durch Veranstaltungen lassen sich manchmal nicht vermeiden. Nicht immer bestehen Möglichkeiten, Verfrühungen durch Abwarten an Haltestellen zu vermeiden, ohne den nachfolgenden oder querende Verkehre zu behindern – etwa bei grüner Welle für den ÖPNV oder engen Straßen ohne Überholmöglichkeit. Daher ist hier ein gewisser Spielraum erforderlich.

Hinzu kommt, dass nach Auskunft der BVG die Fahrerinnen und Fahrer im Omnibus-Bereich Abweichungen von der Fahrplanlage nur in ganzen Minuten angezeigt bekommen, diese Minuten werden jeweils ganzzahlig auf- bzw. abgerundet. Dadurch hat eine dargestellte Verfrühung mindestens eine Minute und kann durch die Rundung bis zu 1:30 Minuten umfassen. Technisch stellen die 90 Sekunden daher die kleinste Einheit für eine Verfrühung dar.

Im bisherigen Verkehrsvertrag sind daher in Anlage 1 zu frühe Abfahrten bis zu 90 Sekunden als noch pünktlich festgelegt. Aus Sicht des Aufgabenträgers ergibt sich aufgrund des technischen Fortschritts mit einem neuen Verkehrsvertrag die Möglichkeit, das Zeitfenster insbesondere für verfrühte Abfahrten enger zu definieren.

Frage 8:

Auf welchen Prozentsatz beläuft sich die Anzahl der als statistisch pünktlich abfahrend erfassten BVG Verkehrsmittel noch, wenn zu früh gefahrene Verkehrsmittel heraus gerechnet werden?

Antwort zu 8:

Der Verkehrsvertrag definiert Verfrühung als eine Abfahrt von mehr als 90 Sekunden vor der vorgesehenen Abfahrtszeit auch aus den vorgenannten, technischen Gründen. Eine weitergehende Differenzierung innerhalb dieser Zeitspanne ist im verwendeten Analyse-Tool nicht vorgesehen.

Frage 9:

Sehen Senat und/oder BVG die Möglichkeit und Notwendigkeit auf den Strecken außerhalb des S-Bahnring, insbesondere die Linien, die nur in langen Taktungen fahren, verfrühte Abfahrten gänzlich auszuschließen und auf diesen Strecken den Begriff der Pünktlichkeit so neu zu definieren, dass nur noch die im Fahrplan ausgewiesenen Abfahrtszeiten als pünktlich gelten? Wenn NEIN, warum nicht?

Antwort zu 9:

Aus Sicht des Aufgabenträgers besteht aufgrund des technischen Fortschritts mit einem neuen Verkehrsvertrag durchaus die Möglichkeit, eine differenzierte Bewertung insbesondere auch unter Beachtung der Taktabstände vorzunehmen. Das umfasst auch Möglichkeiten zur Einschätzung der Verkehrslage und einer im Verfrühungsfall angepassten Beeinflussung der Bevorrechtigung, um nur unvermeidbare, verfrühte Abfahrten zuzulassen.

Die BVG weist jedoch darauf hin, dass sich in Einzelfällen verfrühte Abfahrten nicht vollständig vermeiden ließen. Ursachen hierfür seien betriebliche Belange und externe Einflüsse durch die jeweils vorherrschende Verkehrslage (vgl. auch Antwort zu 7). Die Fahrerinnen und Fahrer sind angehalten, Verfrühungen an geeigneter Stelle auszugleichen.

Berlin, den 04.09.2017

In Vertretung

Jens - Holger Kirchner

.....  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz