

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 24. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Januar 2020)

zum Thema:

Vergütung des Zeitaufwands im Straßenbahn- und Busverkehr

und **Antwort** vom 06. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Feb. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 22 398
vom 24. Januar 2020
über Vergütung des Zeitaufwands im Straßenbahn- und Busverkehr

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

Frage 1:

Wird die Zeitkomponente der Vergütung anhand des Fahrplans, in den die Wartezeiten der Straßenbahn vor den Lichtsignalanlagen infolge fehlender absoluter Vorrangschaltung einkalkuliert sind, berechnet? Wie werden Verspätungen und ausfallende Kurse berücksichtigt?

Frage 2:

Kann der Senat bestätigen, dass die BVG eine geringere Vergütung erhält, wenn LSA-Schaltungen auf absoluten Vorrang der Straßenbahn umgestellt und die dadurch kürzeren möglichen Beförderungszeiten fahrplanwirksam werden?

Frage 3:

Hält der Senat diese Zahlungen des Landes Berlin an die BVG für den richtigen Anreiz, um über die im Koalitionsvertrag vereinbarten Vorrangschaltungen zu kürzeren Beförderungszeiten und zu wirtschaftlicherem Fahrzeugeinsatz zu kommen? Wenn ja, warum?

Frage 4:

Wie ist im Busverkehr die Vertragslage zu dieser Problematik?

Antwort zu 1, 2, 3 und 4:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1-4 gemeinsam beantwortet.

Die Vergütung im Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) erfolgt bei den Verkehrsmitteln Straßenbahn und Bus auf Basis des genehmigten Regelfahrplans nach Fahrplan-Kilometern und Fahrplan-Beförderungsstunden. Verspätete Fahrten werden ebenfalls auf Basis des genehmigten

Regelfahrplans vergütet. Nicht erbrachte Leistungsmengen (ausfallende Kurse) werden grundsätzlich nicht vergütet.

Bei der Aufstellung des genehmigten Regelfahrplans berücksichtigt die BVG die Verkehrssituation im Streckenverlauf (u.a. durchschnittliche Fahrgastwechselzeiten, Fahrzeiten zwischen den Haltestellen und Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen). Sollten sich durch Veränderungen der Schaltungen der Lichtsignalanlagen (LSA) oder anderer Vorrangmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kürzere Beförderungszeiten ergeben, ändern sich auch die diesbezüglichen Vergütungsansprüche der BVG theoretisch nach dem in Frage 2 beschriebenen Prinzip. Praktisch ist jedoch zu beachten, dass die sonstigen Rahmenbedingungen (u.a. längere Fahrgastwechselzeiten durch höhere Fahrgastzahlen, verstärkte Einführung von Tempo-30-Regelungen insbesondere aus Lärmschutz-, Luftreinhalte- oder Verkehrssicherheitsgründen) maßgeblich die Fahrzeit mitbeeinflussen, so dass es gesamthaft über das Liniennetz der Straßenbahn während der Laufzeit des Verkehrsvertrags nicht zu dem unter Frage 2 beschriebenen Aspekt gekommen ist.

Die beförderungszeitabhängige Vergütungskomponente wurde zwischen dem Land Berlin und der BVG vereinbart, weil wesentliche Kostenblöcke bei der Herstellung der Verkehrsleistung zeit- und nicht kilometerabhängig anfallen. Der in Frage 3 beschriebene Anreizmechanismus ist dabei nicht beabsichtigt.

Frage 5:

Welche diesbezüglichen Regelungen beabsichtigt der Senat für den noch 2020 neu abzuschließenden Verkehrsvertrag?

Antwort zu 5:

Der Senat strebt die Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans 2019-2023, Kapitel III.2 Qualitätsstandards, im abzuschließenden Verkehrsvertrag mit der BVG an.

Berlin, den 06.02.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz