

## 18. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### der Abgeordneten Stefanie Fuchs und Harald Wolf (LINKE)

vom 09. März 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. März 2017) und **Antwort**

#### Niederflur-Straßenbahnfahrzeuge

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Wie viele Tatra-Kurzgelenktriebwagen sind im Netz der BVG insgesamt noch im Betrieb?

Antwort zu 1.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Mit Stand März 2017 sind 43 Tatra Kurzgelenktriebwagen im Bestand der BVG.“

Frage 2: Auf welchen Linien werden die Tatra-Kurzgelenktriebwagen noch eingesetzt (bitte nach Bezirken aufschlüsseln)?

Antwort zu 2.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die Tatra-Bahnen werden auf den Linien M17, 37, 67 sowie 68 (Schülerfahrten) und M5 (Verstärker) eingesetzt. Diese führen durch die Bezirke Hohenschönhausen-Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg, Treptow-Köpenick und Mitte.“

Ergänzend ist anzumerken, dass es sich dabei um die planmäßig vorgesehenen Einsätze handelt. Außerplanmäßig, beispielsweise bei Fahrzeugausfällen oder sonstigen Störungen, können Tatra-Bahnen auch auf weiteren Linien bei einzelnen Fahrten zum Einsatz kommen, soweit dies infrastrukturseitig möglich ist.

Frage 3: Durch welche Hilfsmittel stellt die BVG sicher, dass Personen mit Mobilitätseinschränkungen auf diesen Linien nicht von der Benutzung des ÖPNV ausgeschlossen werden?

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Alle in Frage zwei aufgeführten Linien haben Deckungslinien, auf denen Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden. Es gibt somit für alle Strecken der Tatra Linien immer Abschnitte mit mindestens einer Niederflurlinie.“

Frage 4: Bis wann wird die endgültige Umstellung auf Niederflurtriebwagen angestrebt?

Antwort zu 4.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Wir haben in den vergangenen Jahren die meisten unserer hochflurigen Tatra-Bahnen ausmustern und durch barrierefreie Niederflur-Fahrzeuge ersetzen können. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 werden alle Linien barrierefrei befahren werden. Da wir seit einiger Zeit stark steigende Fahrgast-Zahlen beobachten, werden wir zunächst noch 40 Tatra-Bahnen als Reserve (z. B. für Verstärker-Fahrten und besondere Situationen, z. B. Groß-Veranstaltungen und im Rahmen von Baumaßnahmen) in unserem Fuhrpark behalten. Eine dieser Baumaßnahmen ist der vom Land Berlin geplante Neubau der Brücke Friedrichsfelde/Ost, der voraussichtlich im Frühjahr 2018 beginnt. Für die Dauer der Baumaßnahme wird die Linie M17 montags bis freitags im Tagesverkehr aus Kapazitätsgründen ausschließlich mit Tatra-Bahnen befahren. Auf den parallel verkehrenden Linien 27 und 37 werden jedoch Niederflurwagen eingesetzt, so dass auf allen Abschnitten der M17 parallel ein Niederflurangebot besteht. Im Nachtverkehr und samstags, sonntags, feiertags werden auch auf der Linie M17 GT6-Niederflurfahrzeuge fahren.“

Frage 5: Wie hoch sind die geplanten Investitionskosten (heutiger Stand), um die vollständige Umstellung auf den uneingeschränkt barrierefreien Betrieb des Tram-Netzes zu erreichen?

Antwort zu 5.: Eine vollständige Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Basis der Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention, wie sie u. a. im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als Ziel für das Jahr 2022 formuliert wird, umfasst nicht nur den Einsatz entsprechender Fahrzeuge, sie entsteht erst aus dem Zusammenspiel der entsprechenden Fahrzeuge mit passender Infrastruktur. Der Nahverkehrsplan (NVP) 2014-2018 benennt daher entsprechende Standards für barrierefreie Haltestellen. Bisher sind noch nicht alle Straßenbahnhaltestellen gemäß dieser Standards ausgebaut, so dass zwar bereits alle Strecken für Niederflurbahnen nutzbar sind, aber noch nicht an allen Haltestellen eine uneingeschränkte Barrierefreiheit für die betroffenen Fahrgäste gewährleistet werden kann.

Die BVG teilt hierzu mit: „Angenommen sind aktuell ca. 100 Mio. € Investitionskosten für die Umstellung auf einen barrierefreien Tram-Betrieb. Diese beinhalten ebenfalls die Umbauten an den Haltestellen.“

Berlin, den 24. März 2017

In Vertretung

Jens – Holger Kirchner  
.....  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. April 2017)