

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten **Ole Kreins (SPD)**

vom 22. März 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2013) und **Antwort**

Einsatz von Niederflurbahnen im Netz der BVG AöR

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

Die Kleine 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 BVG AöR um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Wie ist der Stand der Einführung der Niederflurbahnen? Welche Linien werden derzeit bereits komplett mit Niederflurbahnen betrieben? Bitte nach Linien und Anzahl der eingesetzten Niederflurbahnen darstellen.

Antwort zu 1.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Von den insgesamt 369 Fahrzeugen sind 194 Niederflurwagen (Stand 03.04.2013). Derzeit werden folgende Linien ausschließlich mit Niederflurwagen betrieben:

Linie M1 / 13 Fahrzeuge,
 Linie M2 / 11 Fahrzeuge,
 Linie M5 / 17 Fahrzeuge,
 Linie M10 / 14 Fahrzeuge,
 Linie 12 / 7 Fahrzeuge,
 Linie 16 / 9 Fahrzeuge,
 Linie 18 / 7 Fahrzeuge,
 Linie 60 / 5 Fahrzeuge und
 Linie 63 / 4 Fahrzeuge.“

Frage 2: Welche Linien werden derzeit teilweise mit Niederflurbahnen betrieben? In welcher Taktung werden diese Linien mit Niederflurbahnen betrieben? Ab wann ist bei diesen Linien der vollständige Einsatz von Niederflurbahnen geplant? Bitte nach Linien, nach Anzahl der eingesetzten Niederflurbahnen, nach Anzahl der insgesamt benötigten Straßenbahnen und Einsatzjahr der Niederflurbahnen darstellen.

Antwort zu 2.: Die BVG AöR teilt hierzu mit:

Linie	Taktung der Niederflur-Fahrten (Nf).	Anzahl Nf-Züge	Zugbedarf	Vollständiger Niederflurbetrieb
M4	unregelmäßig (mind. alle 20 Min. auf Stammlinienabschnitt, mind. alle 30 Min. auf geflügelten Linienabschnitten)	12 Nf-Züge	27 Züge	voraussichtlich (vsl.) 2015
M6	mind. alle 20 Min.	8 Nf-Züge	21 Züge	vsl. 2016
M8	mind. alle 20 Min.	6 Nf-Züge	22 Züge	vsl. 2015
M13	mind. alle 20 Min.	7 Nf-Züge	13 Züge	Ende 2013
M17	mind. alle 20 Min.	7 Nf-Züge	11 Züge	vsl. 2017
27	alle 20 Min.	7 Nf-Züge	8 Züge	vsl. 2015
50	mind. alle 20 Min.	6 Nf-Züge	11 Züge	Mitte 2013
62	mind. alle 60 Min.	3 Nf-Züge	10 Züge	vsl. 2016
68	alle 20 Min.	5 Nf-Züge	7 Züge	vsl. 2017

Frage 3: Auf welchen Linien werden derzeit keine Niederflurbahnen eingesetzt? Ab wann ist bei diesen Linien der Einsatz von Niederflurbahnen geplant? Bitte nach Linien, nach Anzahl insgesamt benötigten Straßenbahnen und Einsatzjahr der Niederflurbahnen darstellen.

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilt hierzu mit:

Linie	Zugbedarf	Nf-Betrieb
21	6 Züge	Ende 2014 anteilig, vsl. 2016 vollständig
37	5 Züge	vsl. 2016 vollständig
61	6 Züge	vsl. 2016 vollständig
67	5 Züge	vsl. 2017 vollständig

Frage 4: Nach welchen Kriterien wird der Einsatz der Niederflurbahnen auf den einzelnen Linien entschieden? Sind an der Entscheidungsfindung über den Einsatz Betroffenen- oder Fahrgastverbände beteiligt?

Antwort zu 4.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Der Einsatz der Niederflurfahrzeuge erfolgt nach verschiedenen verkehrlichen und betrieblichen Kriterien und nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger. Kriterien sind u. a. die Einhaltung des Niederflurgrundangebotes (mind. 20-Minuten-Takt), der Platzbedarf/das Fahrgastaufkommen (Zählungen, Erfahrungen) auf den Linien und die Streckenfreigaben für Niederflurfahrzeuge. Soweit es über diese Kriterien hinaus betrieblich möglich ist, werden die Interessen von Betroffenen- oder Fahrgastverbänden anlassbezogen berücksichtigt.“

Frage 5: Sind mit der Einführung der Niederflurbahnen kürzere Traktionen mit geringer Kapazität auf den Linien eingesetzt worden? Wenn ja, warum?

Antwort zu 5.: Im Rahmen der Beschaffung der Flexity-Bahnen wurde der Fahrzeugeinsatz auf vielen Linien grundlegend verändert. Insbesondere auf wichtigen Metro-Linien in der Innenstadt wird sich die Kapazität durch den Einsatz langer Flexity-Bahnen erhöhen. Der Senat hat hierbei mit der BVG vereinbart, den Anteil längerer Züge in der Beschaffung zu erhöhen und somit zusätzliche Platzkapazitäten auf den am stärksten nachgefragten Linien zu schaffen. Teilweise findet aber auch bei der Überplanung des Fahrzeugeinsatzes eine Kapazitätsreduzierung statt.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Teilweise. Grundsätzlich werden hochflurige Tatra-Fahrten als Zweiwagenzüge durchgeführt (Ausnahme Linien 21 und 61). Die Umstellung von Tatra-Traktionen auf Niederflurbetrieb muss immer unter Berücksichtigung des aktuell verfügbaren Fuhrparks erfolgen. Ist der Ersatz durch einen Flexity-Zug aus o. g. Gründen nicht sinnvoll oder nicht möglich, wird im Regelfall ein Solo-Fahrzeug des Typs GT6 eingesetzt, was dann eine Reduzierung des Platzangebotes von 198 auf 144 Plätze bedeutet.“

Frage 6: Wie ist der Stand der Beschaffung und Finanzierung der Niederflurbahnen? Wie viele Niederflurbahnen sind derzeit einsatzfähig ausgeliefert worden? Wie hoch waren die Kosten hierfür? Wie hoch ist der Anteil einbehaltener S-Bahn Mittel? Wie viele Niederflurbahnen sollen bis Ende 2017 beschafft werden?

Antwort zu 6.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Mit Stand 03.04.2013 sind 4 Vorserienfahrzeuge zzgl. 24 Flexity Einrichter lang und 16 Flexity Zweirichter kurz ausgeliefert. Die Investitionen für die oben genannten Stückzahlen betragen 137,6 Mio. EUR. In die Finanzierung sind zzgl. zum Sideletter zum Verkehrsvertrag 9,0 Mio. EUR aus S-Bahnmitteln eingeflossen. Bis Ende 2017 sollen insgesamt 138 Flexity-Serienfahrzeuge (ohne vier Vorserienzüge) geliefert werden.“

Frage 7: Sind für den Einsatz der Niederflurbahnen bauliche Veränderungen in den Werkstätten der BVG oder an Bahnsteigen nötig gewesen? Wenn ja, in welchem Volumen mussten seit der Einführung Werksanlagen bzw. Bahnsteige umgebaut werden? Wurden und werden Bahnsteige für Zweirichterbahnen umgebaut? Wenn ja, welche Bahnsteige?

Antwort zu 7.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Ja. In den Straßenbahnwerkstätten der BVG AöR sind weitere Arbeitsstände für Hochflurfahrzeuge in Arbeitsstände für Niederflurfahrzeuge umzubauen, so dass Arbeiten an den Fahrzeugen auf drei Ebenen (Dach-, Fahrgast- und Unterflurebene) möglich sind.“

Im Sideletter zum Verkehrsvertrag sind für den Umbau der Straßenbahnwerkstätten in Summe rd. 17 Mio. EUR vorgesehen. Der Umbau findet gegenwärtig statt und wird vsl. 2015 abgeschlossen sein.

Bahnsteige der Straßenbahn werden sukzessive seit 1994 nach dem für das Berliner Straßennetz definierten Tramstandard im Rahmen der Grundinstandsetzung umgebaut. Die derzeit vorhandenen, in der Beschaffung befindlichen Niederflurfahrzeuge und auch zukünftig zu beschaffende Niederflurfahrzeuge ordnen sich diesem Standard unter, so dass sie auf grundinstandgesetzten Strecken einsetzbar sind.

Bahnsteige werden nicht gesondert für Zweirichtungsbahnen umgebaut. Linien mit ausschließlichem Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen, wie z. B. die Linien M2 und M10, eröffnen nur die Möglichkeit Bahnsteige auch linksseitig anzuordnen und über Kehrgleise ohne Wendeschleifen zu kehren. Linksseitige Bahnsteige befinden sich an den Haltestellen Grünberger Straße/Warschauer Straße, U Frankfurter Tor und U Eberswalder Straße. Kehranlagen für ausschließlich Zweirichtungsfahrzeuge befinden sich im Bereich U Warschauer Straße, S Nordbahnhof, S+U Alexanderplatz/ Dircksenstraße und S Springpfuhl.“

Frage 8: Wird das Ziel der BVG bis zum Jahr 2020 möglichst barrierefreie Mobilität anzubieten für den Geschäftsbereich Straßenbahnen erreicht? Wie beurteilt der Senat die bisherigen Anstrengungen der BVG AöR Mobilität barrierefrei zu gestalten? Welche ergänzenden Schritte der BVG sind bis zum Jahr 2020 nötig, um weiteren Gruppen mit Mobilitätsbeschränkungen (wie Menschen mit Sehbehinderung oder andere) die Teilnahme am öffentlichen Personennahverkehr barrierefrei zu ermöglichen?

Antwort zu 8.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Mit der Aussonderung der letzten Tatra-Hochflurfahrzeuge im Jahr 2017 ist der Bereich Straßenbahn zu 100% barrierefrei, da nur noch Niederflurfahrzeuge im Einsatz sein werden.“

Der Senat sieht den vollständigen Einsatz niederfluriger Straßenbahnfahrzeuge als wesentliche Voraussetzung für die barrierefreie Gestaltung des Straßenbahnangebotes. An straßenbündigen Haltestellen wird der Zugang für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Gehbehinderung durch den Einsatz der fahrzeugseitigen Rampen oder Hublifte gewährleistet. Mit dem Ausbau von Haltestellen für einen stufenlosen Einstieg, beispielsweise durch Haltestellenkaps oder Haltestelleninseln, ist für Fahrgäste mit motorischen Beeinträchtigungen ein durchgängig ohne Hilfestellung nutzbares barrierefreies Angebot gegeben. Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen sind u. a. auf eine barrierefreie Informationsgestaltung angewiesen, die grundsätzlich durch Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips gewährleistet wird. Demzufolge sind künftig im Bereich der barrierefreien Haltestellengestaltung und bei der Information nach dem Zwei-Sinne-Prinzip weitere ergänzende Schritte erforderlich, um den öffentlichen Personennahverkehr weiter in Richtung eines vollständig barrierefrei nutzbaren Angebots zu entwickeln. Entsprechende Zielsetzungen werden derzeit für den Nahverkehrsplan 2014-2018 auf Basis der Vorgaben des zum 01.01.2013 novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Berliner Aktions- und Maßnahmenplans vom 07.06.2011 zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention erarbeitet.

Berlin, den 06. Mai 2013

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Mai 2013)