

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Katrin Vogel (CDU)

vom 26. September 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. September 2013) und **Antwort**

#### Zukunft der Straßenbahnlinie 61

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: Inwieweit gibt es Planungen, die Straßenbahnlinie 61 auf Teilabschnitten stillzulegen, und welche Abschnitte sind ggf. davon betroffen?

Antwort zu 1.: Der Senat hat keine Planungen, die Straßenbahnlinie 61 auf Teilabschnitten stillzulegen. Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die BVG AöR prüft derzeit ergebnisoffen künftige Möglichkeiten der Verkehrsbedienung der durch die Linie 61 angebotenen Straßenbahnverbindung S-Bahnhof Friedrichshagen - Rahnsdorf Waldschänke. Ergebnisse liegen noch nicht vor.“

Frage 2: Wie schätzt der Senat die Möglichkeiten einer dauerhaften Sicherstellung des Betriebs auf der Straßenbahnlinie 61 ein?

Antwort zu 2.: Die BVG untersucht derzeit unter anderem den Instandsetzungsbedarf und den damit verbundenen Aufwand. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse sind Prognosen dazu möglich. Bei der langfristigen Betrachtung ist im Hinblick auf die infrastruktureitig erforderlichen Investitionen stets die verkehrliche Nachfrage und die Perspektive des ÖPNV-Angebots auf den einzelnen Streckenabschnitten zu prüfen. Nach Vorlage der Ergebnisse der Prüfung der BVG für den Streckenabschnitt vom S-Bahnhof Friedrichshagen nach Rahnsdorf/Waldschänke (siehe Antwort zu 1.) kann der Senat auf Basis der ermittelten verkehrlichen und finanziellen Rahmenbedingungen eine genauere Einschätzung für die langfristige Perspektive dieses Streckenabschnitts vornehmen.

Frage 3: Wie hoch wären die Kosten einer Sanierung dieser Straßenbahnlinie und auf welche Höhe würden sich die Kosten belaufen, wenn sie über die bisherige Endhaltestelle Rahnsdorf Waldschänke hinaus in den Ortskern Rahnsdorf verlängert werden würde?

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die Kosten für die Sanierung bzw. den Neubau der Strecke bis in den Ortskern, die notwendigen Fahrzeuge und für den laufenden Betrieb können seriös erst nach Prüfung der verkehrlichen Machbarkeit ermittelt werden.“

Frage 4: Welche Möglichkeiten zur Fortsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs würden bei einer Einstellung der o.g. Straßenbahnlinie den Fahrgästen angeboten werden und inwieweit wäre gewährleistet, dass eine mögliche Ersatzlinie auch den Ortskern und den S-Bahnhof Rahnsdorf anbinden würde?

Antwort zu 4.: Für den Fall der Einstellung der Straßenbahnlinie 61 östlich des S-Bahnhofs Friedrichshagen wären geeignete Ersatzangebote durch Buslinien zu prüfen und hierbei die bestehende Nachfrage auf den verschiedenen Verkehrsrelationen in sowie zwischen Rahnsdorf und Friedrichshagen zu berücksichtigen.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Etwaige Alternativen würden eine Buserschließung zwischen Rahnsdorf und Friedrichshagen und die bestehende Buslinie 161 im Ortsteil einbeziehen.“

Frage 5: Wie schätzt der Senat die Möglichkeit ein, eine mögliche Ersatz-Buslinie mit umweltfreundlichen Bussen, bspw. Hybrid- oder Wasserstoff-Fahrzeugen, zu betreiben?

Antwort zu 5.: Der Senat begrüßt den Einsatz alternativer Antriebsformen im ÖPNV auf Basis klima- und umweltschonend erzeugter Energie.

Da ein flächendeckender Einsatz dieser Antriebsformen aufgrund technischer und finanzieller Restriktionen zeitnah jedoch nicht realisierbar sein wird, ist bei der Erprobung alternativer Antriebsformen zunächst eine Konzentration auf innerstädtische Bereiche sinnvoll, weil hier ein größerer Bedarf hinsichtlich Lärm- und Schadstoffminderung besteht.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die BVG AöR ist aus ökologischen und auch ökonomischen Gründen daran interessiert, technische Weiterentwicklungen der Fahrzeugtechnologien zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs einzusetzen und möchte sich dementsprechend an Pilotprojekten, z. B. im Rahmen des Schaufensters für Elektromobilität, beteiligen. Neue Antriebstechnologien sind allerdings zurzeit in der Anschaffung und im Betrieb (im Rahmen von Pilotprojekten) kostenintensiver als herkömmliche Antriebstechnologien, so dass ein flächendeckender Einsatz zurzeit nicht finanzierbar ist.“

Berlin, den 14. Oktober 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Nov. 2013)