

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 22. Oktober 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Oktober 2013) und **Antwort**

Verstärkungsfahrten/Taktverdichtung auf Tram-Linien 63 und 67

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 dicht ist der reguläre Takt auf den Linien 63 und 67

- a) im Abschnitt zwischen S Schöneweide und Rathenaustraße/HTW in der Zeit von 7:00 Uhr und 9:00 Uhr in Fahrtrichtung Köpenick und
- b) im Abschnitt zwischen Rathenaustraße/HTW und S Schöneweide in der Zeit von 12:00 Uhr und 14:00 Uhr in Fahrtrichtung Schöneweide?

Antwort zu 1.: Die Linie 63 verkehrt von Montag bis Sonntag und die Linie 67 verkehrt von Montag bis Samstag. Beide Linien werden grundsätzlich im 20-Minuten-Takt je Richtung bedient. Unter der Woche bilden beide Linien auf den gemeinsamen Streckenabschnitten einen gemeinsamen 10-Minuten-Takt. Zudem werden von Montag bis Freitag während der Vorlesungszeiten auf der Linie 67 gezielte Verstärkerfahrten im Zeitraum von 07:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 18:00 Uhr angeboten.

Frage 2: Wie ist die fahrplanmäßige Taktung bei Heimspielen von Union Berlin für die Linien 27, 63 und 67? Ändert sich diese Taktung bei so genannten Risikospiele? Wenn ja, warum?

Antwort zu 2.: Die Heimspiele des 1. FC Union Berlin sind an unterschiedlichen Wochentagen und zu verschiedenen Tageszeiten terminiert. Je nach konkretem Spieltermin unterscheidet sich folglich auch das planmäßige, vom Land Berlin bei der BVG bestellte Verkehrsangebot.

Die Linien 27 und 63 verkehren täglich im 20-Minuten-Takt. Die Linie 67 verkehrt von Montag bis Freitag von 5 bis 20 Uhr sowie am Samstag von 10 bis 18 Uhr jeweils im 20-Minuten-Takt. Die BVG hat darüber hinaus nach § 6 Abs. 2 des Verkehrsvertrags im Rahmen ihrer betrieblichen Möglichkeiten einen bedarfsgerechten Einsatz von Verkehrsmitteln bei besonderen Anlässen (z. B. Sportgroßveranstaltungen) zu gewährleisten.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Der Takt wird bei Spielen des 1. FC Union Berlin nicht verändert.“

In Abhängigkeit der aktuellen Sicherheitssituation veranlasst die Polizei im Raum Köpenick/Schöneweide häufig Straßen- und Streckensperrungen, die zu großflächigen operativen Änderungen im Betriebsablauf bei der Straßenbahn führen können. Je nachdem, auf welchem Streckenabschnitt sich die Straßenbahnen befinden, führt dies zu veränderten Linienführungen mit Umleitungen oder Ausfällen. Eine gezielte Angebotsverdichtung bei Fußballspielen ist deshalb weder planbar noch durchführbar.“

Frage 3: Wo ist die erste betriebliche Aus- und Einsetzstelle für Verstärkungszüge S-Bahnhof Schöneweide aus betrachtet?

Antwort zu 3.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die erste Aus- und Einsetzstelle ist der Betriebshof Schöneweide, der jedoch infrastrukturell für einen Regelbetrieb nicht nutzbar ist. In der weiteren Streckenbetrachtung in Richtung Karlsruhst ist die Endstelle Blockdammweg, in Richtung Köpenick die Gleisschleife Hirtestraße (S-Bahnhof Köpenick) bzw. der Betriebshof Köpenick als Aus- bzw. Einsetzstelle nutzbar. Die Haltestelle Schloßplatz Köpenick kann nur als Aussetz- bzw. Einsetzhaltestelle genutzt werden, wenn der Aufenthalt dort höchstens 1 Minute beträgt, um den übrigen Linienverkehr nicht zu behindern.“

Frage 4: Besteht die Möglichkeit zwischen S Schöne- weide und der bestehenden betrieblichen Aus- und Ein- setzstelle eine weitere einzurichten/zu bauen?

Antwort zu 4.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Eine Kehranlage östlich der Haltestelle Freizeit- und Erho- lungszentrum ist in Planung.“

Ziel nach aktuellem Planungsstand ist es, das Kehr- gleis im Jahr 2014 fertigzustellen.

Frage 5: Können auf den benannten Linien zu den be- nannten Uhrzeiten Verstärkungszüge eingesetzt werden? Wenn ja, wie viele? Welche Taktverdichtung ist dabei maximal möglich? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Es werden bereits in der maximalen Anzahl und Stärke Ver- stärkungszüge eingesetzt. Bei Linie 27 sind zwei Umläu- fe, bei Linie 67 drei Umläufe zusätzlich im Einsatz. Auf Linie 63 erfolgt keine Verstärkung, da der relevante Stre- ckenabschnitt auch mit den Verstärkerfahrten der Linie 67 abgedeckt wird. Aufgrund der derzeitigen Gegebenheiten im Raum S-Bahnhof Schöne- weide sowie der zu fahren- den Streckenlängen ist eine dichtere Zugfolge nicht mög- lich.“

Frage 6: Können die fahrplanmäßigen Züge zudem di- rekt durch z. B. Langzüge oder Doppelbehängung ver- stärkt werden? Wenn nein, welche Gründe sprechen da- gegen?

Antwort zu 6.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Die eingesetzten Züge dürfen nicht länger als 40 m sein, da die Haltestellen dies nicht zulassen. Insofern können die fahrplanmäßigen Züge nicht verlängert werden.“

Frage 7: Welche Einflussfaktoren haben es bisher ver- hindert, dass eine Taktverdichtung auf den genannten Linien zu den genannten Uhrzeiten nicht eingerichtet wurde?

Antwort zu 7.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Es wird derzeit zum Beginn 08:00 Uhr und 09:45 Uhr mit Fahrtrichtung zum Campus der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) an der Wilhelminenhofstraße sowie zum Ende 15:30 Uhr und 17:15 Uhr mit Fahrtrich- tung von der HTW weg mit gezielten Fahrten verstärkt. Von einer weiteren Verstärkung wurde zum jetzt gültigen Fahrplan abgesehen, da eine ortsnahe Kehrmöglichkeit im Bereich der HTW nicht vorhanden ist und die Verstärker- fahrten am Schloßplatz Köpenick bzw. am Betriebshof Köpenick kehren müssen.“

Mit Inbetriebnahme des Kehrgleises im Bereich „An der Wuhlheide“ ist eine weitere Verbesserung der Bedie- nung des Campus der HTW an der Wilhelminenhofstraße geplant.

Frage 8: Welche Maximaltaktichte lässt der Stre- ckenabschnitt für die genannten Linien zu?

Frage 9: Welche Mehrkosten würden bei einer Takt- verdichtung auf fünf Minuten entstehen und bei maxima- ler Taktverdichtung?

Antwort zu 8. und 9.: Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Unbenommen der infrastrukturellen Leistungsfähigkeit des betrachteten Streckenabschnitts wären in Hinblick auf den konkreten Fahrzeugbedarf und die Streckenkapazitä- ten im gesamten Straßenbahnnetz detaillierte fahr- und umlaufplantechnologische Abhängigkeiten zu prüfen, was in der Kürze der Zeit nicht möglich ist.“

Zurzeit finden am S Bahnhof Schöne- weide Bauarbei- ten der DB AG statt, die lt. DB AG bis 2019 andauern. In der Praxis ist während der dadurch bedingten Eingleisig- keit mehr als der angedachte 7/7/6-Mintuen-Takt zwis- chen S-Bahnhof Schöne- weide und HTW nicht möglich. Bereits dabei kann es in diesem Bereich zu Überlastungen und Verspätungen kommen. Aus Richtung Tier- park/Karlschorst ist bis Wilhelminenhofstr./Edisonstr. bereits jetzt ein 5-Minuten-Takt vorhanden.“

Frage 10: Sind diese Probleme beim Umbau des S- Bahnhofs Schöne- weide berücksichtigt worden? U. a. die Änderung des Kreuzungspunktes Tramlinien/Adlergestell. Ist hier eine Tunnellösung möglich? Wenn ja, wie hoch wären die geschätzten Baukosten, wenn nein, welche Gründe sprechen dagegen?

Antwort zu 10.: Der Senat beurteilt eine Führung der Straßenbahnstrecke im Bereich Michael-Brückner- Straße/Schnellerstraße in Tunnellage aufgrund der räum- lichen Gegebenheiten als nicht realistisch. Eine Umset- zung wäre nur mit sehr hohem Aufwand realisierbar und wird als finanziell nicht tragfähig eingeschätzt.

Die BVG AöR teilt hierzu mit: „Eine Tunnellösung für die Tram-Linien ist aus Sicht der BVG AöR unrealis- tisch, da der öffentliche Straßenraum so strukturiert ist, dass die erforderlichen Tunnelrampen nicht realisierbar sind.“

Die Kosten für eine Tunnellösung sind nur mit einem unvertretbaren hohen Aufwand kalkulierbar und wird daher von der BVG AöR nicht vorgenommen.“

Berlin, den 21. November 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Nov. 2013)