

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 11. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. März 2019)

zum Thema:

**Liebingsprojekt der Senatorin – Wer finanziert die geplante Fährverbindung am Spreetunnel in Friedrichshagen?**

und **Antwort** vom 27. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Mrz. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

## **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18171**

**vom 11. März 2019**

**über Lieblingsprojekt der Senatorin – Wer finanziert die geplante Fährverbindung am Spreetunnel in Friedrichshagen?**

---

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

Frage 1:

Ist es zutreffend, dass das im Nahverkehrsplan 2019 bis 2023 unter dem Stichpunkt „Einrichtung einer neuen barrierefreien Fährverbindung am Spreetunnel Friedrichshagen“ aufgeführte Vorhaben, das die Senatorin Regine Günther als ihr Lieblingsprojekt bezeichnet, nicht im Rahmen einer Beauftragung der BVG als Linienfähre, sondern als privates Vorhaben realisiert werden soll?

Frage 2:

Zu welchen Konditionen und mit welchen Maßgaben soll hier die entsprechende Ausschreibung erfolgen?

Frage 3:

Welche Fahrpreise sind vorgesehen, wenn die normalen ÖPNV-Fahrscheine nicht gelten sollen?

Frage 4:

Gibt es eine Rentabilitätsrechnung für die Fähre, ohne die sich kaum ein privater Betreiber finden lassen wird?

Frage 7:

Gilt das bisherige Senatsargument, der Müggelsee sei barrierefrei über die Busendhaltestelle „Müggelschlößchenweg“ oder die Stationen „Rübezahl“ und „Müggelseeperle“ gut per Bus erreichbar, etwa nicht mehr?

Antwort zu 1 bis 4 und 7:

Der Text des Nahverkehrsplanes dazu lautet: „Aus Gründen der Barrierefreiheit wird außerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch den Baulastträger des Spreetunnels in Friedrichshagen eine barrierefreie Fährverbindung realisiert.“ Dahinter steht die Absicht, wegen des nicht barrierefreien Bauwerks „Spreetunnel“ eine parallele, barrierefreie Alternative anzubieten. Für dieses Anliegen haben sich in der Vergangenheit zahlreiche Verbände eingesetzt. Nachdem der Baulastträger des Tunnels festgestellt hat,

dass aufgrund der Bauweise keine barrierefreie Nachrüstung des Bauwerks möglich ist, wird nun die Fähre als barrierefreie Alternative geprüft. Hiermit geht die Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten einher. Der Senat setzt sich verstärkt dafür ein, mobilitätseingeschränkten Menschen lange Umwege zu ersparen und sieht in diesem neuen Angebot das Potential eines Leuchtturmprojekts für die Barrierefreiheit.

Frage 5:

Mit wie vielen Fahrgästen und Fahrrädern wird täglich gerechnet, da der kostenfrei zugängliche Spreetunnel weiterhin geöffnet sein wird?

Antwort zu 5:

Eine Aussage ist dazu derzeit nicht möglich, da es starke Abhängigkeiten vom Takt, damit verbunden der Wartezeit und insbesondere auch vom verfügbaren Platz für Fahrräder und der Anzahl zulässiger Fahrgäste geben dürfte. Beim Betrieb mit einem „Fährführer“ ist die Personenanzahl einer Fähre je Fahrt rechtlich auf 35 begrenzt.

Frage 6:

Wie kam es zu der Entscheidung, angesichts einer überschaubaren Zahl von Passagieren, die dort zu erwarten sind, diese Fährverbindung einrichten zu wollen?

Antwort zu 6:

Angesichts der gesellschaftlichen Herausforderung zur Barrierefreiheit ist nicht allein die vermutete Anzahl von Nutzenden wesentlich für eine solche Entscheidung. Neben der barrierefreien Zugänglichkeit auch für Menschen mit Behinderung spielt in Friedrichshagen ein anderer Aspekt eine bedeutende Rolle. Der Bezirk Treptow-Köpenick benannte den Spreetunnel bereits im Jahr 2010 in seinem Radwegekonzept „...als ein zentrales Verbindungselement im Haupttroutennetz. Insbesondere die Verbindung zwischen dem Europaradweg R1 und dem Ortsteil Friedrichshagen ist dabei hervorzuheben.“. Da dieser aber aufgrund der Treppenanlage nur für zu Fuß Gehende nutzbar sei, wurde das bezirkliche Ziel formuliert, „...eine barrierefreie Verbindung zu schaffen, die nicht nur für Radfahrer, sondern auch für mobilitätseingeschränkte Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer eine dauerhafte Verbesserung darstellt.“

Frage 8:

Welche baulichen Voraussetzungen (Fähranleger, Anrampung etc.) sind auf beiden Seiten des Spreetunnels erforderlich? Welche Kosten entstehen dafür?

Frage 9:

Wurden bereits denkmalrechtliche Abstimmungen geführt, da die Belange des Denkmalschutzes im Müggelpark berührt sind? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Frage 10:

Wann soll die Fährverbindung starten?

Antwort zu 8 bis 10:

Eine Beantwortung kann nur im Zusammenhang bzw. erst nach Abschluss der angelaufenen Standortfindung für die notwendigen Anleger erfolgen.

Berlin, den 27. März 2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz