

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 27. Juni 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Juni 2007) und **Antwort**

#### **Umfangreiche Beeinträchtigungen im Straßenbahnverkehr und mangelnde Information zum Ersatzverkehr**

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

Frage 1.: Wie bewertet der Senat, dass derzeit Teilabschnitte des Straßenbahnverkehrs der Linien M1, M4, M8, M10, M12, M17, 12 eingestellt sind, vor dem Hintergrund, dass die BVG schon in den vergangenen Jahren vertragswidrig von den im Verkehrsvertrag vereinbarten Straßenbahnverkehrsleistungen abgewichen ist

Antwort zu 1.: Der Unternehmensvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG AöR regelt in § 3 die Verkehrserbringung während der Laufzeit 2000 bis 2007. Dabei hat die BVG die Verpflichtung, den gesamten Verkehr in dem ihr genehmigten Umfang zu erbringen. In diesem Rahmen sind auch Umleitungs-, Verstärkungs- und Mehrfahrten im Linienverkehr auf Grund von Baumaßnahmen zu erbringen.

Darüber hinaus hat die BVG neben der Betriebspflicht auch eine Unterhaltungspflicht für die Betriebsanlagen der Straßenbahn (§§ 21 und 36 PBefG). Daraus ergibt sich, dass Baumaßnahmen zur Unterhaltung der Betriebsanlagen nicht zu vermeiden sind. Soweit möglich, wird dafür das Prinzip „Fahren und Bauen unter Betrieb“ angewendet. Ist dies nicht möglich, werden in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde Omnibusse im Schienenersatzverkehr eingesetzt, die als Straßenbahnverkehrsleistungen abgerechnet werden. Der Umfang und die Dauer des Schienenersatzverkehrs sind dabei genehmigungspflichtig. Die Straßenbahnverkehrsleistung ergibt sich aus dem mit dem Aufgabenträger abgestimmten Angebotsumfang Straßenbahn. Leistungsschwankungen aufgrund von Baumaßnahmen bewegen sich in der Regel in einer Größenordnung von  $\leq \pm 3\%$  der Jahresverkehrsleistung Straßenbahn.

Frage 2.: Welche Sanktionen wird der Senat im Falle erneuter Minderleistungen verhängen?

Antwort zu 2.: Der noch gültige Unternehmensvertrag lässt keine Sanktionen zu. Planmäßige Leistungseinschränkungen bzw. Ersatzleistungen auf Grund von Baumaßnahmen sollen auch in einem Verkehrsvertrag ab 2008 nicht mit Sanktionen belegt werden, sondern einer gesonderten Bewertung unterliegen. Für selbstverschuldete Minderleistungen ist nach dem gegenwärtigen Verhandlungsstand zum Verkehrsvertrag eine Reduzierung der Zuschusszahlung vorgesehen.

Frage 3.: Wie bewertet der Senat die parallelen Baumaßnahmen und deren Effekt auf die Qualität des Angebots beim Straßenbahnverkehr?

Antwort zu 3.: Parallele Baumaßnahmen werden, soweit möglich, vermieden.

Umfang und zeitliche Einordnung von Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Zustand der Betriebsanlagen Straßenbahn, sofern eine Folgepflicht (Straßenbaulastträger) besteht oder es sich um durch Dritte (Leitungsbetriebe) veranlasste Baumaßnahmen handelt, aus deren Bauabläufen und aufgrund von Auflagen der Verkehrslenkung Berlin (VLB). Daher ist die Durchführung paralleler Baumaßnahmen leider nicht immer zu vermeiden.

Frage 4.: Warum war es bei den letzten Baumaßnahmen auf der fast identischen Teilstrecke der M1 nicht möglich, die Baumaßnahmen, die zu einem längeren Ausfall verbunden mit Ersatzverkehr führten, gleichzeitig mit den jetzigen Baumaßnahmen durchzuführen?

Antwort zu 4.: Nach Auskunft der BVG sind die Baumaßnahmen der letzten Jahre Bestandteil eines Gesamtprojektes. Die Erneuerungsmaßnahmen wurden unter strenger Beachtung von

- Wirtschaftlichkeit,
- minimierten bauzeitlichen Einschränkungen,

- Erreichbarkeit der Grundstücke und Ladengeschäfte und
- minimalen straßenbahnbetrieblichen Einschränkungen

geplant. Die Planung und Ausführung wurde mit den Trägern öffentlicher Belange und allen zuständigen Behörden abgestimmt und genehmigt.

Frage 5.: Wie bewertet der Senat, dass beim Schienenersatzverkehr die Information von Daisy (Dynamic Information and Advise System) lediglich auf die Abfahrt des Ersatzverkehrs an der "gehwegseitigen Haltestelle" hinweist ohne Angabe in welcher Richtung der Fahrgast laufen soll oder wo sich diese "gegenseitige Haltestelle" befindet z.B. Nordbahnhof?

Antwort zu 5.: Die Darstellung auf einem DAISY-Anzeiger wird aufgrund der schwierigen Lesbarkeit von langen Texten als Laufzeile vorrangig zur Erst- bzw. Aufmerksamkeitsinformation genutzt, deshalb erfolgt immer der Zusatz des Beachtens der Haltestellenaushänge. Der Haltestellenaushang beinhaltet den für die Laufzeile nicht geeigneten präzisen Haltestellenstandort „gehwegseitig in der Julie-Wolfthorn-Straße vor Gartenstraße“, der im vorhandenen Umgebungsplan erkennbar ist.

Künftig wird bei derartigen Situationen, in der die Ersatzhaltestellen nicht unmittelbar erkennbar sind, der Haltestellenaushang nach Möglichkeit mit einer Wegskizze ergänzt.

Frage 6.: Warum war es am S+U Bahnhof Friedrichstraße nicht möglich, eine Ersatzverkehrshaltestelle für die Linien M12 und M1 näher an der Originalhaltestelle zu positionieren, anstatt sie mehrere Gehminuten entfernt und von der Originalhaltestelle nicht sichtbar in einer für viele Berliner und wohl alle Touristen unbekanntem Seitenstraße "Am Weidendamm" aufzustellen?

Antwort zu 6.: Die Streckenführung für Ersatzverkehre wird aufgrund der verkehrlichen Gesamtsituation abgestimmt. Durch Baumaßnahmen Friedrichstraße/Unter den Linden wird eine Verkehrssituation erzeugt, in der permanent mit Staus zu rechnen ist. Die gewählte Streckenführung berücksichtigt, dass vom Am Kupfergraben kommend die Dorotheenstraße zwischen Planckstraße und Friedrichstraße Einbahnstraße ist und somit nur der Weg über Geschwister-Scholl-Straße - Weidendamm gefahren werden kann. Im übrigen sind die Platzverhältnisse in der Friedrichstraße so, dass sowohl in unmittelbarer Nähe zur Straßenbahnhaltestelle als auch unter bzw. hinter der Bahnunterführung nicht gehalten werden kann, ohne den Individualverkehr übermäßig zu behindern. Daher wurde die Haltestelle nach Abstimmung mit der BVG durch die Verkehrlenkung Berlin (VLB) angeordnet.

Frage 7.: Warum war es nicht möglich, den Hinweis auf diese Ersatzhaltestelle zu präzisieren und zusätzlich zur Angabe der Seitenstraße auf einem Schild an der Haltestelle Richtungspfeile anzubringen, damit die Fahrgäste wissen, in welcher Richtung sie suchen sollen?

Antwort zu 7.: Sinngemäß trifft die Antwort auf Frage 5 hier gleichermaßen zu. Neben einer klaren Beschreibung im Haltestellenaushang soll zukünftig eine richtungsweisende Wegeskizze den Hinweis auf die Ersatzhaltestelle geben.

Berlin, den 26. Juli 2007

In Vertretung

Dunger-Löper

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Juli 2007)