

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Ole Kreins (SPD)

vom 04. September 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. September 2014) und **Antwort**

Tramverlängerung nach Ahrensfelde

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

Frage 1: Wie beurteilt der Senat eine Verlängerung der Straßenbahn von Falkenberg nach Ahrensfelde, um eine attraktive Direktverbindung zwischen der Innenstadt, Weißensee, Hohenschönhausen und Ahrensfelde zu schaffen?

Antwort zu 1: Die Überlegungen zum Bau einer Straßenbahnverbindung zwischen Hohenschönhausen und Marzahn stammen noch aus DDR-Zeiten. Diese führten allerdings nicht direkt nach Ahrensfelde, sondern bis zur Wuhletalstraße und sahen dort einen Anschluss an die nach Ahrensfelde führende Straßenbahnstrecke vor.

Auf Grund von Prioritätensetzungen ist diese Strecke nicht Bestandteil der aktuellen Straßenbahnplanungen. Andere Straßenbahnstrecken – vor allem im innerstädtischen Bereich – erreichen deutlich höhere Fahrgastpotentiale und sind daher vorrangiger zu beplanen. Eine Aufnahme der Maßnahme in den vom Berliner Senat im März 2011 verabschiedeten Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 ist daher nicht erfolgt.

Ungeachtet dessen ist der Senat der Meinung, dass die Trasse weiterhin Bestandteil sehr langfristiger Überlegungen sein sollte. Er unterstützt weiterhin eine Trassenfreihaltung.

Frage 2: Gibt es eine Kosten-Nutzen-Analyse über eine Straßenbahnverlängerung nach Ahrensfelde? Wenn nein. Wie hoch wären die Kosten für eine solche Analyse?

Antwort zu 2: Nein, eine solche Nutzen-Kosten-Analyse liegt nicht vor.

Die Kosten für eine Nutzen-Kosten-Analyse sind u. a. abhängig von der Qualität der zur Verfügung stehenden Daten- und Arbeitsgrundlagen für die Bewertung eines Vorhabens oder auch von den für die Bearbeitung des

jeweiligen Projektes notwendigen personellen Ressourcen. Eine generelle konkrete Quantifizierung der Kosten zur Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist nicht möglich.

Frage 3: Wenn ja. Liegen Erkenntnisse hinsichtlich der Umwelt- und Anwohnerbelastung, der Synergieeffekte für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der Planungs- und Baukosten und der Zeitdauer für planerische Vorarbeit und des Planfeststellungsverfahrens vor?

Antwort zu 3: Entfällt.

Frage 4: Wie beurteilt der Senat die derzeitige Erreichbarkeit des Tierheims Berlin und des Barnim-Gymnasiums durch die Buslinie 197? Wie ist die durchschnittliche Auslastung der Buslinie 197? Wie hoch ist die Auslastung an Schultagen zwischen 7 und 8 Uhr?

Antwort zu 4: Die benannten Einrichtungen sind über die Haltestellen „Tierheim Berlin“ und „Dessauer Straße“ mit der Buslinie 197 gut mit dem ÖPNV erreichbar. Die Buslinie 197 (Prerower Platz/Falkenberg – S Mahlsdorf) bietet direkte Anbindungen an übergeordnete S-Bahn- bzw. Straßenbahnangebote in den umliegenden Ortsteilen Neu-Hohenschönhausen und Marzahn und sichert somit auch die Erreichbarkeit aus dem weiteren Stadtgebiet. Auf dem Falkenberger Abschnitt der Linie 197 umfasst das Angebot in der Hauptverkehrszeit einen 10-Minuten-Takt, in den weiteren Zeiten einen 20-Minuten-Takt. Zudem werden aufgrund der höheren Nachfrage zu Schulbeginn und Schulende des Barnim-Gymnasiums gezielte zusätzliche Verstärkerfahrten auf der Linie 197 angeboten.

Hinsichtlich der Auslastung der Linie 197 teilt die BVG AöR mit: „Die durchschnittliche Auslastung der Linie 197 liegt an den Haltestellen „Tierheim Berlin“ und „Dessauer Straße“ an einem Werktag mit Schulbetrieb in Fahrtrichtung S Ahrensfelde bei 22% und in Fahrtrichtung Prerower Platz ebenfalls bei 22%.

Speziell in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr hat die Linie 197 in dem Bereich eine Auslastung in Fahrtrichtung S Ahrensfelde von 24% und in Fahrtrichtung Prerower Platz von 39%.“

Hierbei ist zu ergänzen, dass im Schülerverkehr Spitzenauslastungen bei einzelnen Fahrten charakteristisch sind und zu wesentlich höheren Auslastungen solcher Fahrten auch im Vergleich mit dem Stundenwert von 7:00 bis 8:00 Uhr führen können.

Frage 5: Wie schätzt der Senat die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn gegenüber dem Bus ein? Könnten derzeit zusätzliche Busfahrten, um die Schüler zum Gymnasium zu bringen, entfallen?

Antwort zu 5: Im Allgemeinen weisen Straßenbahnen im Vergleich zu Bussen eine merkbar höhere Fahrzeugkapazität (Sitz- und Stehplätze) auf. Hieraus ergibt sich unter Annahme der gleichen Taktfrequenz eine höhere Beförderungsleistung für Straßenbahn- gegenüber Bussystemen. Zur Bewältigung eines gegebenen Verkehrsaufkommens wären somit theoretisch weniger Straßenbahn- als Busfahrten erforderlich.

In der Praxis muss bei der Bemessung der Fahrtenanzahl jedoch auch die fahrplanseitige Einbindung in das bestehende ÖPNV-Angebot berücksichtigt werden. Es ist zudem abzuwägen, in welchem Verhältnis der Anteil der Schülerfahrten zum durchschnittlichen Tagesaufkommen einer Linie steht. Bei Linien, die ausschließlich im Schülerverkehr hohe Spitzennachfragen aufweisen, im Tagesverlauf dagegen eine vergleichsweise geringe Nachfrage haben, kann je nach Einzelfall der dauerhafte Einsatz zusätzlicher Busse dennoch wirtschaftlicher sein. Der wirtschaftliche Betrieb einer Straßenbahn ist in der Regel nur oberhalb einer bestimmten Grundnachfrage über den Tagesverlauf sinnvoll.

Berlin, den 22. September 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Sep. 2014)