

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Gunnar Lindemann (AfD)**

vom 04. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Juli 2018)

zum Thema:

Langsamfahrstrecken Straßenbahn

und **Antwort** vom 24. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Jul. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15554
vom 04.07.2018
über Langsamfahrstrecken Straßenbahn

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat teilweise nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe – Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat überliefert wurde. Sie wird nachfolgend mit entsprechendem Verweis auf den Ursprung wiedergegeben.

Frage 1:

Wieviel Langsamfahrstrecken und temporäre Streckenstilllegungen existieren aktuell im Berliner Straßenbahnnetz?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit, dass es aktuell 36 Langsamfahrstellen und keine Streckenstilllegungen im Berliner Straßenbahnnetz gibt.

Frage 2:

Wieviele davon sind eine Folge von a) Gleisschäden, b) Untergrundschäden, c) Lärmschutz?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„a) 27 sind eine Folge von Gleisschäden.

b) Diese Kategorie wird nicht erfasst und geht, wenn zutreffend, in a) auf.

c) 4 sind eine Folge von Lärmschutz.

Darüber hinaus gibt es 5 Langsamfahrstellen aufgrund der Vorgaben der technischen Aufsichtsbehörde (TAB).“

Frage 3:

Wie lange dauert es durchschnittlich, um die Schäden zu beseitigen, bzw. den Lärmschutz zu gewährleisten?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit, dass eine durchschnittliche Dauer der Beseitigung der Schäden statistisch nicht erhoben wird und auch erheblich abhängig von den jeweiligen Situationen variiert. Lassen sich die Ursachen im Rahmen einer einfacheren Instandhaltungsmaßnahme beseitigen, ist das kurzfristig umsetzbar. Ist der zugrundeliegende Gleisschaden nur durch grundlegende bauliche Erneuerung zu beseitigen, werden längere Planungs- und Genehmigungsvorläufe benötigt.

Frage 4:

Wie hat sich die durchschnittliche Anzahl der Langsamfahrstrecken und temporärer Streckenstilllegungen im Berliner Straßenbahnnetz zum Vergleichszeitraum des Vorjahres verändert? Bitte nach den Gründen unter 2. a), b), c) angeben.

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit, dass eine derartige Statistik nicht regelmäßig erhoben wird und für die Vergangenheit nicht mit vertretbarem Aufwand ermittelt werden kann.

Frage 5:

Wieviele Zugausfälle und Zugverspätungen von mehr als 5 min. hat es aufgrund von Langsamfahrstrecken und temporärer Streckenstilllegungen im laufenden Jahr und im Vergleichszeitraum des Vorjahres gegeben? Bitte nach den Gründen unter 2. a), b), c) angeben.

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit, dass eine derartige Erhebung nicht vorliegt und sich rückwirkend nicht erstellen lässt.

Frage 6:

Was will die BVG konkret unternehmen, um den fahrplankonformen Regelbetrieb unter diesen Umständen dauerhaft zu gewährleisten?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu mit, dass ein fahrplankonformer Regelbetrieb durch Langsamfahrstellen nicht beeinflusst wird, da diese bei nicht sofort behebbaren Abweichungen von der Regeltrassierung im Fahrplan einkalkuliert werden.

Frage 7:

Wie beurteilt der Senat den Zustand des bestehenden Straßenbahnnetzes? Wie positioniert sich der Senat hinsichtlich der Gesamtlage zu dem von ihm präferierten Ausbau des Straßenbahnnetzes in Berlin?

Antwort zu 7:

Das Straßenbahnnetz von Berlin befindet sich in einem betriebssicheren und insgesamt guten Zustand. Es wird entsprechend der geltenden Vorschriften regelmäßig inspiziert, instandgehalten und instand gesetzt (§ 57 BOStrab). Diese Arbeiten werden dokumentiert und unter Aufsicht des Betriebsleiters der BVG und der TAB nachweislich durchgeführt. Der bedarfsgerechte Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes ist unabhängig von der Instandhaltung des Bestandsnetzes zu betrachten.

Berlin, den 24.07.2018

In Vertretung

Stefan Tidow

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz