

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 20. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Januar 2020)

zum Thema:

Test von Oberleitungsbussen in Marzahn-Hellersdorf

und **Antwort** vom 04. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Februar 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 22 202
vom 20. Januar 2020
über Test von Oberleitungsbussen in Marzahn-Hellersdorf

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat 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 (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Strecken in Marzahn und Hellersdorf wären aus Sicht des Senats für den Test von Oberleitungsbussen geeignet?

Antwort zu 1:

Das Bundesverkehrsministerium hat im Rahmen einer wissenschaftlichen Beratung die Möglichkeiten der Einführung von Batterieoberleitungsbussen in Berlin-Spandau untersuchen lassen. In der Studie wird ausgeführt:

„Spandau hat ein großes Omnibusnetz mit stark gebündelten Linien und dichten Takten. Die Fahrgastnachfrage ist hoch, erfordert damit hohe Kapazitäten und wächst kontinuierlich. Der Omnibusbetriebshof liegt in zentraler Lage. Die Voraussetzungen zum Aufbau eines Batterieoberleitungsbusnetzes sind deshalb günstig.“

Weiterhin führt die Studie aus:

„Es wird davon ausgegangen, dass die erzielten Erkenntnisse auf weitere mögliche Einsatzgebiete unter vergleichbaren Rahmenbedingungen in Berlin übertragen werden können und der Batterieoberleitungsbus auch dort eine sinnvolle Alternative auf dem Weg zu einem lokal emissionsfreien öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in Berlin sein kann.“

Auf Marzahn-Hellersdorf treffen die oben genannten Voraussetzung nicht in gleichem Maße wie auf Spandau zu. Auf Grund der guten Netzabdeckung durch mehrere S-Bahn-Linien, die U-Bahn-Linie U5 sowie mehrere Straßenbahnstrecken nimmt der Busverkehr in

Marzahn-Hellersdorf nur eine geringere Bedeutung ein. Der Senat verfolgt daher keine Planungen zur Einführungen von Batterieoberleitungsbussen in Marzahn-Hellersdorf.

Frage 2:

Wie ist der Begriff „hochfrequentierte Strecken“ definiert, der derzeit für die Auswahl von Modellstrecken genutzt wird?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Damit sind Strecken gemeint, die über mehrere Stunden am Tag mit deutlich mehr als sechs Fahrten pro Stunde und Richtung befahren werden.“

Frage 3:

Welche Straßenbahnstrecken könnten anstatt einer Sanierung durch den Einsatz von Oberleitungsbussen ersetzt werden?

Antwort zu 3:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sieht den Einsatz von Batterieoberleitungsbussen in bestimmten Teilgebieten der Stadt als eine technische und wirtschaftliche Möglichkeit an, damit der Busverkehr entsprechend § 26 Absatz 10 Mobilitätsgesetz bis spätestens 2030 schrittweise auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben beziehungsweise nicht fossilen Antriebsenergien inklusive der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen umgestellt werden kann.

Batterieoberleitungsbusse sind dabei kein Ersatz für vorhandene Straßenbahnstrecken oder geplante Straßenbahnneubaustrecken, sondern dienen der erforderlichen Dekarbonisierung des Busverkehrs.

Straßenbahnen haben gegenüber dem Busverkehr Systemvorteile, wie sehr hohe Fahrgastakzeptanz, die Spurführung, die Traktionsfähigkeit, die höhere Platzkapazität und die überwiegende Führung auf einem eigenen Bahnkörper.

Frage 4:

Auf welchen Strecken in Marzahn-Hellersdorf gab es in den vergangenen Jahrzehnten den Einsatz von O-Bussen?

Antwort zu 4:

Die Omnibuslinie O37 fuhr bis ins Jahr 1973 mit Oberleitungsbussen durch folgende Straßenzüge im heutigen Stadtbezirk Marzahn-Hellersdorf (angegeben sind die heutigen Straßennamen): Alt-Friedrichsfelde – Alt-Biesdorf – Oberfeldstraße – Elisabethstraße – Geißenweide – Alt-Marzahn – Landsberger Allee.

Frage 5:

Warum wurde der Einsatz von O-Bussen auf diesen Strecken eingestellt?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit: „Im Rahmen von Beschaffungsprogrammen in der DDR wurde der O-Bus-Betrieb auf dieser Strecke auf Dieselsebuse umgestellt. Die Erschließung der Marzahner und Hellersdorfer Neubaugebiete erfolgte in den nächsten Jahren durch die Implementierung leistungsfähiger Straßenbahnstrecken.“

Frage 6:

Welche Überlegungen hat der Senat; um Ansätze zu autonom fahrenden Straßenbahnen ohne Schieneninfrastruktur wie im chinesischen Yibin zu erproben und welche Beschleunigung von Planungsprozessen und Infrastrukturmaßnahmen wären damit verbunden?

Antwort zu 6:

Seitens des Senats gibt es keine Planungen, autonom fahrenden Straßenbahnen ohne Schieneninfrastruktur wie im chinesischen Yibin zu erproben. Gummibereifte straßenbahnähnliche ÖPNV-Systeme mit Spurführung, wie sie kürzlich im chinesischen Yibin eingeführt wurden, existieren in anderen europäischen Ländern seit mehreren Jahrzehnten. Mehrere Anwendungsfälle gibt es unter anderem in verschiedenen französischen Städten. Derartige Systeme haben sich dort jedoch nicht überall bewährt. Ein gravierender Nachteil dieser Systeme ist die starke Abnutzung der Fahrbahn durch die Beanspruchung an den immer genau gleichen Stellen, hervorgerufen durch die Spurführung. Dies führt zu Riffelbildung und Absenkungen der Fahrbahn, was wiederum ein sehr unruhiges und unkomfortables Fahrverhalten auslöst. Erste französische Städte haben daher die gummibereiften straßenbahnähnlichen Systeme durch konventionelle Straßenbahnen ersetzt (Caen) bzw. deren Ersatz durch konventionelle Straßenbahnen beschlossen (Nancy). Der Senat geht auch nicht davon aus, dass durch gummibereifte straßenbahnähnliche ÖPNV-Systeme mit Spurführung eine Beschleunigung von Planungs- oder Bauprozessen zu erzielen wäre.

Hinsichtlich der Erprobung autonom fahrender ÖPNV-Systeme verweist der Senat zudem auf die kürzlich durchgeführte Erprobung autonomer Busverkehre im Projekt See-Meile in Berlin-Tegel.

Berlin, den 4. Februar 2020

In Vertretung

Ingmar Streese

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz