

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Rainer Ueckert (fraktionslos)

vom 15. November 2009 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. November 2009) und **Antwort**

Nachfragerechter Betrieb der Fähre F 10 Wannsee-Kladow?

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

Zur Begriffsdefinition einer Fähre: Die Strecke zwischen Wannsee und Kladow wird zwar traditionell als Fährstrecke bezeichnet. Aus schifffahrtsrechtlicher Sicht ist der Einsatz eines lediglich als Fähre zugelassenen Fahrzeuges in dieser Relation jedoch nicht möglich, da es kein direkter Übersetzverkehr von einem zum anderen Ufer ist. Die dort verwendeten Schiffe gehören zudem nicht der BVG, die sich zur Ausübung der „Fährrelation“ Wannsee/Kladow daher der Fahrgastreederei Stern und Kreisschiffahrt GmbH bedient, die ihrerseits die Fahrgastschiffe „Lichterfelde“ und „Kohlhase“ im Fährbetrieb einsetzt. Fahrgastschiffe müssen nach den Vorschriften der Binnenschiffsuntersuchungsordnung im Gegensatz zu Fähren höhere Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Besatzung erfüllen.

Die Kleine Anfrage betrifft teilweise 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 BVG sowie die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie werden nachfolgend wiedergegeben:

Frage 1: Welche betrieblichen Änderungen im Fahrplan- und im Platzangebot der Fähre F 10 zwischen S-Bhf Wannsee und Alt-Kladow gab es im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008?

Antwort zu 1: Die abendliche Betriebszeit der Fährlinie F10 Wannsee-Kladow wurde aufgrund einer zusätzlichen Bestellung des Senats bei der BVG um jeweils eine Stunde an Sonnabenden, Sonntagen und Feiertagen für den Zeitraum 01.05.2009 bis 30.08.2009 gegenüber dem Jahr 2008 verlängert.

Frage 2: Wie hoch waren die Fahrgastzahlen in der Hauptsaison vom 1. April bis zum 30. September im Jahr 2009 gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2008 und woraus erklären sich ggfls. eingetretene Veränderungen?

Antwort zu 2: Hierzu berichtet die BVG:

„Im Jahr 2009 erfolgten keinerlei Fahrgastzählungen auf der Fährlinie F10. Aus diesem Grunde ist es derzeit auch nicht möglich, eine Gegenüberstellung zum Jahr 2008 auf der Grundlage von Fahrgastzahlen vorzunehmen.“

Ein Vergleich des Angebotes zeigt, dass im fragten Zeitraum in 2009 insgesamt rd. 1 % mehr Fahrplanfahrten erfolgten als in 2008, verursacht durch die Verteilung der Kalendertage auf die Tagarten Montag-Freitag (mit je 28 Fahrten pro Tag), Samstag (mit je 26 bzw. 28 Fahrten pro Tag) und Sonn- und Feiertage (mit je 18, 20 bzw. 22 Fahrten pro Tag) und mehr Fahrten an den Wochenenden.“

Frage 3: Wie hoch war das Platzangebot für Fahrräder in der Hochsaison 2009 gegenüber der Hochsaison 2008?

Antwort zu 3: Hierzu berichtet die BVG:

„Das Platzangebot im Jahr 2009 hat sich gegenüber 2008 nicht verändert - es standen 25 Plätze für Fahrräder zur Verfügung.“

Frage 4: Warum bietet die Verkehrsmanagementzentrale VMZ die Strecke Alt-Kladow S Wannsee in ihrem Routenplaner nur auf einem ca. 20 km langen Landweg und nicht über die Fähre F 10 an, obwohl auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für den Routenplaner der VMZ mit der Kombination von Radwegen und öffentlichen Verkehrsmitteln geworben wird?

Antwort zu 4: Hierzu berichtet die VMZ:

„Auf der Internetseite www.vMZ-info.de kann der Nutzer zwischen einem Kfz-Routing, einem Öffentlichen Verkehr(ÖV)-Routing, einem „Bike&Ride“-Routing, einem Fußwegerouting, einem Fahrradrouting und einem „Bike & Ride“-Routing wählen.

Bei jeder Anfrage eines Kfz-Routings innerhalb Berlins wird ein Mobilitätsvergleich durchgeführt. Zusätzlich zu der Entfernung, der Dauer und der durchschnittlichen Kosten der Fahrt mit einem Kfz, werden Entfernung, Dauer und durchschnittliche Kosten für den ÖV sowie Entfernung und Dauer für eine Fahrradroute berechnet und ausgegeben.

Das Fahrradrouting berechnet für einen beliebigen Start- und Endpunkt innerhalb Berlins eine Fahrradroute, bei der auch für den Kfz-Verkehr gesperrte Straßen (z.B. Wege durch Parks) berücksichtigt und verkehrsreiche Straßen ohne Fahrradinfrastruktur vermieden werden.

Beim Bike&Ride-Routing wird eine Fahrradroute zu einer Fahrradabstellanlage nahe einer Haltestelle in Berlin berechnet. Dies sind in der Regel die U- und S-Bahnhöfe. Die weitere Route wird dann im ÖV-Netz berechnet.

Ein Router, der die Fahrradmitnahme mit ÖV, insbesondere auch der Fähren, berücksichtigt, wird von der VMZ Berlin nicht betrieben.

Die VMZ Berlin arbeitet aktuell an der Verbesserung der Mobilitätsangebote für den Fahrradverkehr. Dazu haben bereits Gespräche mit dem ADFC Berlin e.V. stattgefunden, die Anfang 2010 fortgesetzt werden sollen.“

Frage 5: Warum wirbt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht selbst für eine Verknüpfung der Radrouten RR1 und RR2 durch die Fähre F 10?

Antwort zu 5: Eine Verknüpfung der Radrouten RR1 (nach Wannsee) und RR2 (nach Gatow) ist aus Sicht des Senats nicht sinnvoll und wird daher nicht verfolgt. Es handelt sich hier um Radialrouten, auch Sternrouten genannt, die die Stadtmitte mit den Umlandgemeinden verbinden. Über die Fährverbindung F10 verlaufen derzeit der Berliner Mauerweg und der Havel-Radweg. Für den Mauerweg liegt bereits ein Falblatt vor, das der Öffentlichkeit zugänglich ist. Im Zuge des Havel-Radweges besteht noch Ausbaubedarf. Die heutige Beschilderung hat vorläufigen Charakter und ist dem jeweiligen Ausbaufortschritt anzupassen. Ein Falblatt, das dann auch die F10 enthält, wird es nach der Baufertigstellung geben.

Frage 6: Haben die Antworten zu den Fragen 4 und 5 etwas mit der Kapazität der Fahrradstellplätze auf der Fähre F 10 zu tun?

Antwort zu 6: Nein. Siehe hierzu auch die Antworten zu Frage 4 und 5.

Frage 7: Welche baulichen Veränderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit auf dem eingesetzten Fahrgastschiff und an den Anlegestellen wurden 2009 gegenüber 2008 fertiggestellt und welche sind ggfls. zu welchen Terminen in Bau, in Vorbereitung oder in Planung?

Antwort zu 7: Hierzu berichtet die BVG:

„Es wurden keine baulichen Veränderungen an den Anlegestellen und auch nicht am eingesetzten Fahrgastschiff hinsichtlich der Verbesserung der Barrierefreiheit in den Jahren 2008 und 2009 vorgenommen. Ein barrierefreier Zugang kann nur durch den Einsatz eines neuen Fährschiffes geschaffen werden. Dazu wurden bereits Gespräche zwischen der BVG und der Stern und Kreisschiffahrt GmbH und zwischen BVG und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geführt. Falls ein neues Schiff gebaut werden würde, wäre 2014 ein möglicher Zeitpunkt.“

Frage 8: Sind dem Senat Beschwerden bekannt, dass Fahrgäste zu den erwünschten Fahrzeiten wegen Platzauslastung nicht von den Fähren mitgenommen werden konnten und 60 Minuten auf die nächste Übersetzung warten mussten bzw. bei der letzten Fahrt gar nicht mehr mitgenommen wurden?

Antwort zu 8: Dem Senat sind entsprechende Beschwerden durch Bürgerschreiben und aus Presseberichten bekannt. Diese beziehen sich auf einzelne Wochenenden und Feiertage in den Sommermonaten, an denen in Ausnahmefällen Fahrgäste auf Grund des sehr hohen Fahrgastaufkommens nicht mitgenommen werden konnten. Auch sind Beschwerden bekannt, dass bei der letzten Fahrt nicht genügend Stellplätze für alle zur Mitnahme vorgesehenen Fahrräder bestanden.

Der Senat hat daraufhin bei der BVG die zu Frage 1 beschriebene Ausweitung der Betriebszeit der Fähre bestellt, um insbesondere die Fahrradmitnahme bei der letzten Fahrt sicherzustellen und durch längere Betriebszeiten die Fahrgastnachfrage gleichmäßiger über den Tag zu verteilen und damit Verkehrsspitzen abzubauen.

Frage 9: Welche Möglichkeiten sieht der Senat, insbesondere an Wochenenden und Feiertagen die Taktichte von 1 Stunde zu halbieren?

Antwort zu 9: Hierzu berichtet die BVG, dass es aus wirtschaftlichen Gründen keine Möglichkeit zur Taktverdichtung an Wochenenden oder Feiertagen gibt - eine Takthalbierung ist nur mit dem zusätzlichen Einsatz eines zweiten Schiffes realisierbar. Zu einer temporären Aufstockung nur an ausgewählten Tagen ist die Reederei jedoch nicht bereit, da sie dafür dauerhaft ein Schiff in Reserve halten müsste.

Frage 10: Kann sich der Senat meiner Einschätzung anschließen, dass ein verbessertes Fahrplanangebot zusätzliche Nutzer, sprich Fahrgäste generieren würde, die

auch erhöhte Fahrgeldeinnahmen mit sich bringen würden?

Antwort zu 10: Der Senat kann sich nur bedingt dieser Einschätzung anschließen. Es ist zwar davon auszugehen, dass ein verbessertes Angebot zu zusätzlicher Nachfrage führen wird. Die erhöhten Fahrgeldeinnahmen werden aber nach Einschätzung des Senats in keinem vertretbaren Verhältnis zu den dafür erforderlichen Aufwendungen stehen.

Frage 11: Liegen dem Senat Erkenntnisse über Modellrechnungen hinsichtlich Kosten und Erträgen bei veränderten Taktlichten vor und was sind ggfls. die Eckdaten?

Antwort zu 11: Hierzu berichtet die BVG, dass die Inbetriebnahme eines zusätzlichen Fährschiffes Voraussetzung für eine Taktverdichtung ist. Vorkalkulationen der BVG haben ergeben, dass sich dann die jährlichen Betriebskosten der Fährlinie F10 etwa verdoppeln würden. Fahrgeldmehreinnahmen in dieser Größenordnung können auf Basis des geltenden VBB-Tarifs nicht annähernd realisiert werden.

Frage 12: Teilt der Senat meine Einschätzung, dass ein nachfragegerechter Fährbetrieb auf dieser Strecke nur durch eine Taktverdichtung und damit nur durch den Einsatz einer zweiten Fähre realisierbar ist, und diese Verkehrsleistung vom Senat beim Betreiber BVG bestellt und bezahlt werden muss? Sind dazu mit der BVG Gespräche geführt worden und wie sehen ggfls. die Ergebnisse aus?

Antwort zu 12: Nein, der Senat hält im Ergebnis der hierzu mit der BVG geführten Gespräche den derzeitigen Fährbetrieb für grundsätzlich nachfragegerecht. Die Tatsache, dass es zu Spitzenzeiten bei idealem Ausflugswetter an Wochenenden und Feiertagen eine sehr hohe Nachfrage im Freizeitverkehr gibt, rechtfertigt angesichts der im Vergleich zum Nutzen unverhältnismäßig hohen Kosten nicht den Einsatz einer zweiten Fähre.

Kladow verfügt darüber hinaus auch über eine Busverbindungen nach Spandau und mit einem Expressbus in die westliche Innenstadt, so dass Kladow nach Ansicht des Senats gut in den öffentlichen Nahverkehr eingebunden ist. Für die direkte Verkehrsbeziehung zwischen Kladow und Wannsee ist der Stundentakt im Fährverkehr angemessen.

Frage 13: Hat der Senat in Absprache mit dem Betreiber BVG einmal über die Möglichkeit der Entwicklung einer mit zukunftsweisenden Antriebstechnologien ausgestatteten neuen Fähre nachgedacht und zu welchen Ergebnissen hat dies ggfls. geführt?

Frage 14: Haben in dieser Richtung bereits mit Wirtschaftsunternehmen der Stadt Berlin und/oder dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und/oder dem

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie Gespräche mit welchen Ergebnissen stattgefunden?

Frage 15: In welcher Größenordnung würde sich der Senat selbst an der Entwicklung und dem Einsatz solcher umweltfreundlichen Schiffe durch Fördermittel und Bestellung der Fahrleistungen bei der BVG beteiligen?

Antwort zu 13, 14 und 15: Erste Ideen, neue Antriebstechnologien zu verwenden, sind zwischen der BVG und der das Schiff betreibenden Reederei entwickelt worden. Weitere Abstimmungen zwischen BVG und dem Senat sind in Vorbereitung.

In Bezug auf die Entwicklung und den Einsatz umweltfreundlicher Schiffe durch Fördermittel wird mitgeteilt, dass im Umwelentlastungsprogramm II (UEP II) Forschungsprojekte nur von öffentlichen und privaten Forschungseinrichtungen zur Förderung beantragt werden könnten und der Erwerb von Fahrzeugen und anderen Beförderungsmitteln von der Förderung ausgenommen ist.

Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz fördert jedoch in einem Pilotprojekt mit der Stern und Kreisschiffahrt GmbH, die im Auftrag der BVG die Fährlinie F10 betreibt, die nachträgliche Ausrüstung von drei Fahrgastschiffen mit Dieselpartikelfiltern. Sollte das Projekt, das bis Ende 2010 läuft, erfolgreich sein, wird der Senat mit den Fahrgastschiffsreedereien in Gespräche über eine Nachrüstung einer größeren Zahl von Schiffen eintreten.

Frage 16: Wie beurteilt der Senat die Möglichkeiten Mittel aus den eingesparten Zahlungen für nicht vertragsgerecht erbrachte Leistungen der S-Bahn für entsprechende Verbesserungen des Angebots im Fährbetrieb entsprechend den o.a. Überlegungen hinsichtlich Barrierefreiheit und Taktangebot einzusetzen?

Antwort zu 16: Für eine dauerhafte Angebotsverbesserung durch Taktverdichtung ist eine ebenfalls dauerhafte Finanzierung der jährlich anfallenden, höheren Betriebskosten notwendig. Die S-Bahn-Gelder stehen dagegen nur temporär zur Verfügung, da das vertraglich vereinbarte Verkehrsangebot derzeit nicht erbracht wird. Ein Einsatz dieser Mittel im o.g. Sinne ist daher nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Berlin, den 14. Dezember 2009

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Dezemb. 2009)