

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Maik Penn (CDU)**

vom 12. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. März 2020)

zum Thema:

Rot-rot-grüne Verkehrspolitik auf dem Prüfstand – Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, P&R-Plätze, Ausweitung des AB-Tarifbereichs, Auswirkungen des Mobilitätsgesetzes für die Außenbezirke, neue Verkehrslinien und Erweiterungen

und **Antwort** vom 03. April 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Apr. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23005
vom 12. März 2020**

**über „Rot-rot-grüne Verkehrspolitik auf dem Prüfstand – Attraktivitätssteigerung
des ÖPNV, P&R-Plätze, Ausweitung des AB-Tarifbereichs, Auswirkungen des
Mobilitätsgesetzes für die Außenbezirke, neue Verkehrslinien und Erweiterungen“**

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

Frage 1:

Wer ist für die Schaffung weiterer P&R-Plätze im Berliner Verkehrsnetz und für das unmittelbare Umland zuständig, welche Abstimmungen mit dem Land Brandenburg und Konzepte insgesamt gibt es?

Antwort zu 1:

Im Land Berlin sind die Bezirke für Planung und Betrieb der Park+Ride-Anlagen (P+R) zuständig. Im Land Brandenburg liegt die Zuständigkeit bei den dortigen Kommunen.

Aktuell wird vom VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) im Auftrag des Landes Brandenburg eine Bedarfsanalyse für Park+Ride- und Bike+Ride (B+R)-Anlagen durchgeführt und der dortige Leitfaden überarbeitet. Ergebnisse werden zeitnah erwartet. Darüber hinaus sind die beiden Länder Berlin und Brandenburg diesbezüglich einer Kooperation bei der zukünftigen Schaffung von Park+Ride- sowie Bike+Ride-Stellplätzen in der Hauptstadtregion gegenwärtig in konstruktiven Gesprächen.

Frage 2:

Welche personellen und finanziellen Mittel zu 1. stehen für etwaige Umsetzungspläne zur Verfügung?

Antwort zu 2:

Im Haushalt 2020/21 stehen dem Senat keine entsprechenden Mittel zur Verfügung. Das Land Brandenburg verfügt über ein Förderprogramm für Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen. Zudem erfahren die dortigen Kommunen in der Regel durch die Landkreise zusätzliche Unterstützung.

Frage 3:

Teilt der Senat die Auffassung, dass P&R-Plätze zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen, sein Fahrzeug insbesondere in den Außenbezirken und am Stadtrand stehen zu lassen, um dann mit der S-Bahn oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt zu fahren? (Bitte um begründete Antwort.)

Frage 5:

In welchen Bezirken und an welchen Bahnhöfen sieht der Senat welche Bedarfe an (zusätzlichen) P&R-Plätzen?

Antwort zu 3 und 5:

Der Errichtung von Park+Ride- (P+R) und Bike+Ride-Anlagen (B+R) wird grundsätzlich eine Verlagerungswirkung der Pendlerverkehre auf den öffentlichen Verkehr zugetraut.

Jedoch vertritt der Senat die Auffassung, dass P+R-Anlagen an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten des öffentlichen (Schienen-) Verkehrs anzulegen sind. Nur dann sind die Straßenentlastung und die Auslastung des ÖPNV-Angebotes (Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs) optimal. Das heißt, dass für Pendlerinnen und Pendler aus Brandenburg die Anlagen möglichst in Brandenburg errichtet werden sollten. In den Stadtrandlagen von Berlin und mit zunehmender Nähe zum S-Bahn-Ring besteht das Problem, ausreichende und geeignete Flächen in Bahnhofsnähe zu finden und für Park+Ride verfügbar zu machen (konkurrierende höherwertige Nutzungen).

In Anbetracht der großen Potenziale bei der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV befasst sich das Land Berlin schwerpunktmäßig mit der Realisierung von B+R-Anlagen und dem Ausbau der Radinfrastruktur.

Auch der gültige Nahverkehrsplan verfolgt u.a. das Ziel, die Erreichbarkeit des nächsten Bahnhofs weiter auszubauen. Zudem wird das gemeinsam mit dem Land Brandenburg laufende Projekt i2030 zur maßgeblichen Verbesserung der Pendlersituation in der Metropolregion beisteuern.

Frage 4:

Wie hat sich die Anzahl von P&R-Plätzen seit 2017 entwickelt und welche Pläne gibt es bis zum Ende der Legislaturperiode 2021?

Antwort zu 4:

Im Rahmen der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/18133 zur Zukunft der P+R-Parkplätze in Berlin vom 21.03.2019 wurden die der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorliegenden Rückmeldungen der Bezirke zu diesen Themen zusammengefasst. Neue Erkenntnisse liegen dem Senat nicht vor.

Frage 6:

Welche wann gefassten Beschlüsse von welchen Bezirksverordnetenversammlungen und übermittelten Anwohnerinteressen sind dem Senat bekannt, welche die Schaffung von P&R-Plätzen fordern, wie wurde und wird mit diesen ggf. jeweils umgegangen?

Antwort zu 6:

Dem Senat sind nicht alle BVV-Beschlüsse bekannt, dies gilt auch aufgrund der Zuständigkeit der Bezirke für wesentliche Aufgaben in Zusammenhang mit P+R. Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern beziehen sich i.d.R. auf die Verfügbarkeit einzelner Standorte, Fragen aus den Bezirken auf die unterstützende Wirkung der Parkraumbewirtschaftung im Umfeld von Bahnhöfen zur Vermeidung von Überlastungen, während Fragen aus Umlandgemeinden häufig die Tarifausweitung des Tarifgebiets B betreffen.

Frage 7:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat und welche konkreten Pläne gibt es, den Regionalverkehr zur Entlastung der S-Bahn auszubauen?

Antwort zu 7:

Der Ausbau des Schienenverkehrs ist für den Regionalverkehr und die S-Bahn gleichermaßen notwendig, dies gilt sowohl für das Angebot als auch die Infrastruktur. Im Rahmen des Projektes i2030 werden gemeinsam mit dem Land Brandenburg sowohl Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Regional- wie auch im S-Bahn-Verkehr betrachtet. Für den Regionalverkehr zählen dazu insbesondere die vorgesehene Durchbindung von Prignitzexpress und Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen, der Ausbau der Hamburger Bahn sowie die mögliche Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn.

Zudem sind im Nahverkehrsplan Berlins zahlreiche Maßnahmen zum Ausbau des Angebotes enthalten, die sukzessive umgesetzt werden. So werden bereits mit der Betriebsaufnahme im Vergabernetz Elbe-Spree die Leistungen beispielsweise auf den Strecken Cottbus - Berlin - Nauen, Bad Belzig - Berlin, Ludwigsfelde - Berlin und Brandenburg (Havel) - Berlin - Frankfurt (Oder) signifikant erhöht. Auf dem Laufweg Ludwigsfelde/Wünsdorf-Waldstadt - Flughafen BER - Ostkreuz - Oranienburg/Eberswalde mit den Zwischenhalten Schöneweide, Ostkreuz, Lichtenberg und Hohenschönhausen wird auf diesem Kernabschnitt künftig ein 30-Minuten-Takt angeboten.

Mehrleistungen sind auch im S-Bahn-Angebot vorgesehen, sobald die Fahrzeugverfügbarkeit solche dort zulässt. Eine Entlastung der S-Bahn durch Regionalverkehre ist jedoch weder möglich noch zweckmäßig. Berührungspunkte zwischen den Regionalverkehrsstrecken und der S-Bahn bestehen nur in überschaubarer Zahl, viele Gebiete der Stadt verfügen über höchstens einen Regionalbahnhof im weiteren Einzugsbereich, eine Flächenerschließung ist mit dem Regionalverkehr innerhalb Berlins nicht möglich. Der Regionalverkehr dient vielmehr auch nicht dem innerstädtischen Verkehr bzw. der Anbindung des direkt angrenzenden Umlandes mit S-Bahn-Bedienung, sondern der Anbindung der Region und dem schnellen Verkehr in die Mittel- und Oberzentren des Landes Brandenburg. Der kapazitätsmäßige Beitrag, den der Regionalverkehr im Vergleich zur S-Bahn in dichtem Takt leisten kann, ist verhältnismäßig gering. Zudem lassen die langen Linienläufe von teilweise über 300 km eine wirtschaftliche Bedienung im Umlandverkehr auch nicht zu, dazu müssten auf weiten Teilen der Strecke bis in die Bundesländer Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern Kapazitäten angeboten und finanziert werden, die dort gar nicht notwendig sind. Hinzutritt der Umstand, dass das Schienennetz des Regionalverkehrs weitestgehend ausgelastet ist, über die oben genannten, bereits fest geplanten Mehrverkehre hinaus

können weitere Züge auch mittelfristig nur in sehr begrenzten Umfang in den Knoten Berlin eingebunden werden. Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrsangebotes erfolgt daher überwiegend entsprechend der Anforderungen und vorhandenen Nachfragesteigerungen der Verkehre in und aus der Region.

Frage 8:

Welche neuen Buslinien, Straßenbahnlinien, S-Bahnerweiterungen und U-Bahn-Verlängerungen wurden seit 2017 vom Senat mit welchen Zeitplänen in Auftrag gegeben?

Antwort zu 8:

Das gesamte vorhandene Angebot des ÖPNV wird auf Grundlage des Nahverkehrsplanes (NVP) weiterentwickelt, der in seiner jeweils gültigen Version Vorgaben für die Angebotsplanung enthält. Dabei spielt eine Vielzahl an Faktoren eine Rolle, die darauf ausgerichtet sind, die Kapazitäten so auszuweiten, dass sie dem im Stadtentwicklungsplan Verkehr angegebenen Modal-Split-Zielen für den ÖPNV gerecht werden. Die Anzahl der Buslinien ist für eine Ableitung der Kapazitätsentwicklung wenig aussagekräftig, da ein wesentlicher Teil der Angebotsentwicklung im Busbereich in der Ausweitung des Angebots auf bestehenden Linien besteht. Seit 2017 bis zum Jahresfahrplan 2020 ist das Busangebot insgesamt von 91,6 auf 93,6 Mio.

Fahrzeugkilometer pro Jahr ausgeweitet worden. Hinzu kommen bspw. neue Linienäste oder Verlängerungen bestehender Linien. Analog besteht auch bei der Straßenbahn ein wesentlicher Teil der Maßnahmen in Angebotsausweitungen auf vorhandenen Strecken, von 2017 bis 2020 von 20,4 auf 20,9 Mio. Zugkilometer p.a. Nähere Details zu den Grundsätzen der Angebotsplanung enthält für die Jahre bis 2018 das Kapitel IV des NVP 2014-2018

(https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nahverkehrsplan_2014-2018.pdf), im aktuellen NVP das Kapitel V zur Entwicklung der Angebote des ÖPNV bis 2023/2035

(https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/np2019-2023/NVP_2019-2023.pdf).

Hinsichtlich der Beauftragung von Planungen ist auf die laufenden Planungsaufträge an die BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) zum Ausbau des Straßenbahnnetzes (Turmstraße I, Adlershof II, u.ä.) zu verweisen. Bei U-Bahnen wird gemäß des Beschlusses u.a. zum NVP 2019-2023 die Machbarkeit verschiedener Streckenverlängerungen von U-Bahnen (U6, U7 und U8) geprüft. Bei den S- und Regionalverkehren wird auf die Antwort zu 7. verwiesen.

Frage 9:

Welche Anstrengungen des Senats gibt es zur Ausweitung des AB-Tarifbereichs, um den ÖPNV attraktiver zu machen?

Antwort zu 9:

Der Senat teilt nicht die Annahme, dass durch eine Verschiebung der Tarifgrenze zwischen Berlin B und Berlin C der ÖPNV dergestalt attraktiver würde, dass dadurch bestehende Probleme an der Tarifgrenze gelöst würden.

Aktuell sind die Tarifgrenzen im VBB verständlich und leicht merkbar: der S-Bahn-Ring ist die Grenze von Berlin A, die Berliner Landesgrenze umfasst Berlin B. Durch eine Ausweitung würde dieser große Vorteil verloren gehen, der Tarif würde schwerer zu verstehen und erklärungsbedürftiger. Hinzu kommt, dass - je nach Ausgestaltung - mit Mindereinnahmen von 12-25 Mio. Euro zu rechnen wäre, die von den Verkehrsunternehmen zu kompensieren wären. Die Nachteile stehen nicht im Verhältnis zu den Vorteilen: Stationen direkt hinter der Landesgrenze sind durch die Entwicklungen auf dem Immobilienmarkt und meist vergleichsweise kurze Fahrzeiten ins Berliner Zentrum auch ohne Verschiebung der Tarifgrenze attraktiv. Zudem würde durch eine Verschiebung der Tarifgrenze die Problematik der Einpendlerinnen und Einpendler aus Brandenburg und des damit verbundenen Parkdrucks nicht gelöst, sondern nur zu weiter außerhalb gelegenen Stationen verlagert werden. Der finanzielle Vorteil für wenige Fahrgäste, die durch eine Verschiebung der Tarifgrenze bessergestellt würden, müsste durch alle Fahrgäste kompensiert werden, was zu einer tariflichen Ungerechtigkeit führt.

Eine Ausweitung des Tarifbereichs B auf das Gebiet des Landes Brandenburg könnte auch nicht durch das Land Berlin alleine, sondern nur in den Gremien des VBB zusammen mit dem Land Brandenburg und den Brandenburger Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern entschieden werden.

Frage 10:

Gibt es einen Maßnahmenplan zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes für die Berliner Außenbezirke? Wenn ja, welche Maßnahmen und konkreten Ziele in welchem Zeit- und Kostenrahmen gibt es? (Bitte um Angaben zu jedem Bezirk und bezirksübergreifende Maßnahmen.)

Antwort zu 10:

Das Mobilitätsgesetz regelt, in welchen Planwerken entsprechende Maßnahmen erarbeitet und definiert werden müssen. Diese Maßnahmen werden dann nach Maßgabe des Haushaltsgesetzgebers sukzessive umgesetzt. Nicht alle derartigen Planwerke sind bereits erarbeitet, so dass eine Auflistung hier entfällt. Bezüglich des ÖPNV wird auf den bereits verabschiedeten Nahverkehrsplan und die darin festgelegten Maßnahmen verwiesen.

Die Frage nach einem gezielten Maßnahmenplan für die Außenbezirke zielt vermutlich auf den bereits in früheren Schriftlichen Anfragen hinterfragten Begriff der „gleichwertigen Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins“ aus dem Berliner Mobilitätsgesetz ab (§ 1 Abs. 1 MobG) ab. „Gleichwertig“ ist jedoch nicht gleichbedeutend mit „gleich“, insofern bedarf es auch keines gesonderten Maßnahmenplans für Außenbezirke, da der wesentliche Maßstab für die Gleichwertigkeit die über alle Verkehrsträger gesamthaft beurteilte Erschließungswirkung ist. Hierzu wurde bezogen auf den ÖPNV bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage S18-20169 auf die entsprechenden Untersuchungsergebnisse im Nahverkehrsplan 2019-2023 verwiesen, u.a. auf die Ausweitung des 10-Minuten-Taktes und die Einführung bedarfsgesteuerter Verkehre.

Frage 11:

In welchem Umfang stehen Mittel für die Sanierung und Erweiterung des Radverkehrsnetzes zur Verfügung? (Bitte um Angaben zu jedem Bezirk und der konkreten vorgesehenen Maßnahmen.)

Antwort zu 11:

In den Haushaltsjahren 2020 und 2021 stehen für die Sanierung und Erweiterung des Radverkehrsnetzes im Kapitel 0730 bei den Titeln 52108, 68228, 72016 und 89116 insgesamt Mittel in Höhe von 44,2 Mio. Euro zur Verfügung. Die Mittel der Titel 52108 und 72016 können den Bezirken zur auftragsweisen Bewirtschaftung übertragen werden. Hinzu kommen Mittel in Höhe von insgesamt 96 Mio. Euro der Programme SIWANA III, IV und V.

Die Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Einzelprojekte bzw. auf die einzelnen Bezirke wird erst im Laufe des jeweiligen Haushaltsjahres kurzfristig festgelegt.

Frage 12:

Mit welchem Mittelansatz und welchen Maßnahmen wird die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen im Kontext Mobilität gestärkt?

Antwort zu 12:

Für den ÖPNV gilt die grundsätzliche Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit ab 2022, Festlegungen hierzu trifft der NVP in Kapitel III.4, Barrierefreiheit. Es muss grundsätzlich gewährleistet sein, dass alle Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, die sich - ggf. durch Gebrauch persönlicher Hilfsmittel wie bspw. Rollstühle, Rollatoren oder Langstöcke - im öffentlichen Raum autonom bewegen, dies auch bei der Nutzung des ÖPNV können. Analog müssen sie, wenn sie mit Begleitpersonen im sonstigen öffentlichen Raum unterwegs sind, mit diesen auch den ÖPNV nutzen können.

Besonders herausfordernd ist dabei der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen (siehe hierzu im Detail auch die Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22692), die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips bei der Fahrgastinformation auch im Oberflächenverkehr mit Bus und Straßenbahn (siehe Kapitel III.4.4.3 im NVP) sowie die Gewährleistung alternativer barrierefreier Beförderungsmöglichkeiten im Fall von Störungen und noch fehlendem barrierefreiem Ausbau (siehe Kapitel III.4.5.4 im NVP).

Für den öffentlichen Straßenraum stehen mit dem Sonderprogramm „Barrierefreie öffentliche Räume“ ("Bordabsenkungsprogramm") finanzielle Mittel zur Verfügung. Ziel des Programms ist, alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei herzustellen.

Die Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen nimmt der jeweilige Bezirk, insbesondere in Abstimmung mit dem Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderungen, eigenständig vor.

Im Jahr 2020 belaufen sich die eingeplanten Kosten auf 1,8 Millionen Euro. Jedem Bezirk wurden somit zu Beginn des laufenden Jahres 150.000 Euro für die Maßnahmenumsetzung in auftragsweiser Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt.

Berlin, den 03.04.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz