

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Ziller (GRÜNE)**

vom 03. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. September 2020)

zum Thema:

Verkehrliche Anbindung des Unfallkrankenhauses in Marzahn (UKB)

und **Antwort** vom 18. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Sep. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Ziller (Grüne)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24810
vom 3. September 2020
über Verkehrliche Anbindung des Unfallkrankenhauses in Marzahn (UKB)

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 AöR (BVG) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die verkehrliche Anbindung des Unfallkrankenhauses in Marzahn (UKB) in Hinblick aus Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Personen?

Antwort zu 1:

Die Erschließung des Unfallkrankenhauses in Marzahn (UKB) mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplans, auch hinsichtlich der besonderen Anforderungen für Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Eine weitere Bushaltestelle ist geplant und wird zwischen den zuständigen Akteuren abgestimmt (u. a. Bezirk, BVG).

Die BVG teilt hierzu mit:

„Das Unfallkrankenhaus Marzahn ist durch die Buslinien X69 und 154 an der Haltestelle Rapsweg/Unfallkrankenhaus an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angebunden. Die Busse der BVG sind für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar. Alle Busse sind niederflurig und mit einer Rampe ausgestattet. An den Haltestellen wird der Bus automatisch abgesenkt. Um dem Ausbau des Gesundheitsstandortes am Blumberger Damm Rechnung zu tragen, stimmt die BVG derzeit die Einrichtung einer

zusätzlichen Haltestelle für die Buslinie 154 auf Höhe des Spatenweges ab.“

Frage 2:

Wie bewertet der Senat die Verschlechterung der Anbindung auf nur noch einen 20-Minuten-Takt?

Frage 3:

Welche Ziele sollten damit mit dieser Angebotseinschränkung erreicht werden und wurden diese dann in der Realität erreicht?

Frage 4:

Welche Möglichkeiten sieht oder plant der Senat, die ÖPNV-Anbindung wieder auf ein übliches Niveau mit einem 10-Minuten-Takt zu verbessern?

Antwort zu 2, 3 und 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Angebot der Buslinien, welche das Unfallkrankenhaus anbinden, gab und gibt es keine Einschränkungen.

Die derzeitige Anbindung des UKB vom Elsterwerdaer Platz kommend, erfolgt mit den Buslinien X69 und 154. Der Fahrtenabstand zwischen den Buslinien X69 und 154 im Bereich Blumberger Damm resultiert aus den für die jeweilige Linie festgelegten Anschlussprioritäten. Die Fahrplanlage der Buslinie X69 ist so gestaltet, dass zum einen ein Anschluss zur S3 am S-Bahnhof Köpenick angeboten werden kann und zum anderen eine gleichmäßige Vertaktung mit der Buslinie 269 besteht. Die Buslinie 154 ist an Anschlüsse am Elsterwerdaer Platz sowie am Prerower Platz gebunden. Daraus ergibt sich über einen Großteil der Tageszeit ein Fahrtenabstand der Buslinien X69 und 154 von 13 Minuten bzw. 7 Minuten auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt Blumberger Damm [im Bereich des Unfallkrankenhauses]. Eine Anpassung der Fahrtenlage zu Gunsten eines einheitlichen 10 Minuten Abstandes würde die bisherigen Anschlussprioritäten aufheben und zu Verschlechterungen der Umsteigesituation beider Linien führen.

Mit diesem Angebot wird das Unfallkrankenhaus Marzahn entsprechend den Kriterien des Nahverkehrsplan Berlin und der Höhe der Fahrgastnachfrage erschlossen.

Gegenwärtig untersucht die BVG in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Expressbusnetzes. In Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse und bei entsprechender Nachfrage wäre eine Angebotsausweitung auf der Buslinie X69 eine mögliche Maßnahme.“

Frage 5:

Wann wird eine Weiterführung der Buslinien 190 oder 169 über den U Elsterwerdaer Platz in Richtung Unfallkrankenhaus umgesetzt?

Frage 6:

Welche Pläne gibt es für eine Anbindung des S/U-Wuhletal an das UKB (für mobilitätseingeschränkte Personen?)

Frage 7:

Welche Perspektive hat eine Anbindung der Buslinien 191 oder/und 291 an die Bushaltestelle Unfallkrankenhaus?

Antwort zu 5, 6 und 7:

Vom U-Bahnhof Elsterwerdaer Platz ist das Unfallkrankenhaus mit den Buslinien X69 und 154 erreichbar. Dieses Angebot ist nach Einschätzung des Senats passend dimensioniert. Es bestehen keine Planungen zu einem Parallelangebot durch die Linien 190 oder 169. Eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen dem S+U-Bahnhof Wuhletal und dem Unfallkrankenhaus Marzahn mit den Linien 191 und/oder 291 wird derzeit nicht geplant.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Ein Zusatzangebot, welches über das in der Beantwortung der Fragen 2,3 und 4 beschriebene Angebot hinausgeht, müsste durch eine deutlich höhere Nachfrage gerechtfertigt sein. Eine Weiterführung der Buslinien 190, 169 sowie 191 und 291 würde im Bereich Blumberger Damm zu einem unerwünschten und unwirtschaftlichen Überangebot an Fahrten führen.“

Frage 8:

Welche Rolle kann hier perspektivisch ein autonom fahrendes Fahrzeug spielen, um mobilitätseingeschränkte Menschen auf dem direkten Weg in die Nähe des (Haupt)Eingangs zu bringen?

Antwort zu 8:

Der Nahverkehrsplan Berlin sieht in seiner Laufzeit den Einsatz autonomer Fahrzeuge ausschließlich im Rahmen von Forschungsprojekten vor. Ein autonom fahrendes Fahrzeug als Teil des ÖPNV ist aktuell auf Basis des Nahverkehrsplans nicht vorgesehen. Mit autonom fahrenden Fahrzeugen besteht für Personen mit eingeschränkter Mobilität gegebenenfalls eine zusätzliche Möglichkeit, am allgemeinen Mobilitätsleben verstärkt teilzunehmen. Für den Einsatz müssen jedoch die lokalen Gegebenheiten genauer untersucht und ggf. angepasst bzw. das vorhandene Streckennetz für autonom fahrende Fahrzeuge ertüchtigt werden.

In einem Forschungsprojekt wird derzeit die Tauglichkeit von hochautomatisierten Shuttles für den ÖPNV untersucht. Erst nach Erhalt der Ergebnisse können ggf. weitere Projekte und Einsatzgebiete (wie z.B. die Anbindung des Unfallkrankhauses in Marzahn) genauer auf Tauglichkeit untersucht werden.

Berlin, den 18.09.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz