

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 17. Dezember 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Dezember 2014) und **Antwort**

Konzeptlos im Fernbusverkehr?

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

Frage 1: Welche Maßnahmen wurden im Rahmen der „Ertüchtigung“ und Erweiterung des ZOB beschlossen? (Bitte nach Art der Maßnahme, voraussichtlichen Kosten und Zeitpunkt der Fertigstellung aufschlüsseln.)

Antwort zu 1: Im Rahmen der Grundinstandsetzung und Kapazitätserweiterung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Messedamm erfolgt ein Komplettumbau der Verkehrsanlage unter Einbeziehung des bestehenden Busparkplatzes mit dem Ziel, dass zukünftig alle Bushaltestellen unabhängig voneinander angefahren werden können. Das Konzept sieht eine Anordnung der Haltestellen im Mittelbereich in zwei Schrägreihen sowie am Außenring im Sägezahnmuster vor. Neben den betrieblichen Vorteilen erhöht sich hierdurch auch die Verkehrssicherheit für die Fahrgäste. Es werden insgesamt zehn zusätzliche Haltestellen geschaffen, so dass der ZOB nach Abschluss der Baumaßnahme über 37 statt 27 Bushaltestellen verfügt, die zudem unabhängig voneinander anfahrbar sind. Dies ist zurzeit nicht an allen Haltestellen gegeben.

Darüber hinaus erfolgt eine Grundinstandsetzung (einschließlich energetischer Sanierung) der Gebäude. Die Leitstelle wird von Haus A in das Haus B verlagert, um eine bessere Kontrolle und Übersicht über die Betriebsabläufe auf dem ZOB zu erhalten. Außerdem wird die Warthalle in Haus A erweitert.

Die Gesamtbaumaßnahme wird in drei Abschnitte aufgeteilt, um den ZOB-Betrieb während der Bauzeit aufrechterhalten zu können und entsprechend den Prioritäten vorgehen zu können. Die erste Bauphase umfasst die Anpassungen an der ZOB-Zufahrt sowie den Umbau des vorhandenen Busparkplatzes zu Bushaltestellen. In der zweiten Bauphase erfolgt der Umbau der bestehenden Bushaltestellen entsprechend des neuen Konzeptes. Die mögliche dritte Bauphase umfasst die Baumaßnahmen an den Gebäuden. Die Gesamtbauzeit beträgt 2-3 Jahre.

Frage 2: Wie viele An- und Abfahrten im Jahr wird der ZOB nach erfolgter Erweiterung bewältigen können?

Frage 3: Hält der Senat die Kapazität eines nach gegenwärtigen Plänen erweiterten ZOB angesichts der bereits für das Jahr 2014 prognostizierten 175.000 An- und Abfahrten für ausreichend?

Antwort zu 2 und 3: Der Senat hält die nach den gegenwärtigen Ausbauplänen zu erreichende Kapazitätssteigerung für ausreichend und zukunftsfähig.

Aufgrund der Schaffung von zukünftig ausschließlich unabhängig voneinander nutzbaren Haltestellen ergeben sich noch nicht konkret bezifferbare Kapazitätspotentiale aus der Optimierung der zeitlichen Nutzung der Haltestellen. Kapazitätssteigernd wirken sich dabei eine Reihe von organisatorischen Optimierungsmaßnahmen aus, die bereits jetzt zu den Spitzenzeiten der Nachfrage angewendet werden. Dazu gehören z.B.

- kürzere Abfertigungszeiten
- Reduzierung des dispositiven Puffers,
- und erhöhter Personaleinsatz für die Verkehrssteuerung.

Frage 4: Warum beginnen die Baumaßnahmen der bereits im Juni 2013 beschlossenen Erweiterung erst frühestens Ende des Jahres 2015, und nicht wie ursprüngliche geplant bereits im Jahr 2014?

Antwort zu 4: Vor Baubeginn mussten zunächst die geplanten Maßnahmen genau beschrieben und zu einem Zeit- und Kostenplan konkretisiert werden. Damit soll verhindert werden, dass erst nach Baubeginn Grundlagen für die Planungen erarbeitet werden. Ein wesentlicher Grund für die Verschiebung des Baubeginns ist, dass sich aufgrund der Komplexität der Maßnahme (Bauen im Bestand und unter Betrieb) die Fertigstellung der Entwurfsplanung leider erheblich verzögert hat. Die Bauplanungsunterlage (BPU) wurde im Oktober 2014 zur Prü-

fung eingereicht. Das Prüfergebnis soll noch im Januar 2015 vorliegen. Aufgrund der Höhe der Baukosten besteht eine Pflicht zur EU-weiten Ausschreibung der Baumaßnahme. Dennoch ist es Ziel, möglichst noch in 2015 erste bauliche Maßnahmen in die Wege zu leiten.

Frage 5: Welches Konzept verfolgen der Senat und die Betreiberfirma des ZOB – die IOB GmbH – für die voraussichtlich zwei- bis dreijährige Bauzeit, um den Betrieb des Fernbus-Linienverkehrs am ZOB aufrecht zu erhalten?

Antwort zu 5: Die IOB GmbH sucht gemeinsam mit dem Land Berlin nach Lösungen, die betrieblichen Einschränkungen des ZOB während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Deshalb erfolgt die Umsetzung in mehreren Phasen.

Während des in zwei Bauphasen aufgeteilten Umbaus der Verkehrsanlagen sollen jeweils mindestens 20 Bushaltestellen in Betrieb bleiben. Darüber hinaus sollen vor allem für die Ankünfte auch außerhalb des ZOB-Geländes Bushaltestellen vorgesehen werden. Die detaillierte Untersuchung hierzu ist noch nicht abgeschlossen.

Frage 6: Ein im April 2011 von der IOB GmbH vorgelegtes Erweiterungskonzept sah eine Kapazitätserweiterung auf rund 106.000 An- und Abfahrten vor. Welche Gründe sprachen gegen dieses und für das nun beschlossene Ausbaukonzept?

Antwort zu 6: Das o.g. Erweiterungskonzept der IOB GmbH sah die Einrichtung von weiteren 14 zusätzlichen Bushaltestellen und die Schaffung einer zweiten Ausfahrt mit Schrankenanlage (heutige ARAL-Ausfahrt) durch Einbeziehung der bisher verpachteten Flächen (ARAL, COSY-Wasch und CEP) vor. Es war aber nicht durch konkrete Bauplanungsunterlagen untersetzt.

Aufgrund der durch die IOB GmbH im Einvernehmen mit dem Senat geschlossenen Pachtverträge stehen die o.g. Flächen nicht vor 2019 zur Verfügung. Die Flächen gelten weiterhin als zusätzliches Erweiterungspotenzial für den ZOB. Die aktuellen Umbaupläne berücksichtigen eine mögliche Einbeziehung dieser Flächen zu einem späteren Zeitpunkt.

Frage 7: Welche Pläne verfolgt der Senat für einen möglichen zweiten Standort des ZOB nach dem Aus der favorisierten und bereits gesicherten Fläche auf dem Tempelhofer Feld?

Frage 8: Welche weiteren Flächen hat der Senat nach welchen Kriterien für einen möglichen zweiten Standort des ZOB ausgewählt und ggf. gesichert?

Frage 9: Ist der Senat bereit, einen zweiten ZOB in eigener Verantwortung zu errichten, oder ist eine öffentliche Ausschreibung für Planung, Bau und Betrieb geplant?

Antwort zu 7, 8 und 9: Zwar geht der Senat weiterhin von einer Zunahme des Fernbuslinienverkehrs in den nächsten Jahren aus. Gleichzeitig ist jedoch auch mit einer Konsolidierung der am Markt tätigen Unternehmen zu rechnen, so dass belastbare Prognosen, die zwingende Voraussetzung für die Entscheidung zugunsten eines 2. ZOB-Standortes wären, zurzeit nicht möglich sind.

Daher ist die politische Entscheidung für einen 2. ZOB-Standort noch nicht getroffen worden. Zurzeit liegt der Schwerpunkt der Arbeiten bei der Grundinstandsetzung und Kapazitätserweiterung des bestehenden ZOB am Messedamm.

Frage 10: Sind dem Senat Pläne für die Genehmigung weiterer Fernbus-Haltestellen zusätzlich zu den im Bericht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung an den Hauptausschuss vom 16. Juli 2013 (Rote Nummer 1079 B) genannten bekannt? Wenn ja, welche?

Antwort zu 10: Nach grober Einschätzung des Senats halten ca. 80 - 90% der Fernbusse am ZOB. 10 - 20% der Halte verteilen sich auf folgende Standorte:

- Bahnhof Südkreuz,
- Alexanderplatz,
- Ostbahnhof,
- Hauptbahnhof,
- Zoologischer Garten,
- Alt-Tegel und
- Flughafen Tegel,

wobei der Bahnhof Südkreuz bei den "Alternativen" hinsichtlich der Nutzungsfrequenz die höchste Bedeutung haben dürfte. Am Bahnhof Südkreuz fallen genauso wie am ZOB Nutzungsgebühren für die Fernbusunternehmen an.

Darüber hinaus liegt zurzeit ein Genehmigungsantrag für eine Haltestelle am S- und U-Bahnhof Gesundbrunnen vor. Weitere Wünsche auf Einrichtung von Haltestellen für Fernbuslinien außerhalb des ZOB und der genannten ergänzenden Haltestellen wurden, soweit hier bekannt ist, bisher nicht geäußert.

Frage 11: Wie bewertet der Senat die Perspektive der über das Stadtgebiet verstreuten, infrastrukturell kaum entwickelten Haltepunkte angesichts eines weiterhin explosiv wachsenden Fernbus-Linienverkehrs?

Antwort zu 11: Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt achtet im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Möglichkeiten gemeinsam mit den Bezirken sehr auf die verkehrlichen Auswirkungen von Haltestellen außerhalb des ZOB. Damit soll auch eine zu große Streuung über das Stadtgebiet verhindert werden.

Frage 12: Wie ist der Stand des im StEP Verkehr angekündigten „gesamtstädtischen Reisebuskonzeptes“?

Frage 13: Kann das Modellprojekt eines lokalen Reisebus-Managementsystems an der Museumsinsel wie geplant im Jahr 2015 in Betrieb gehen?

Antwort zu 12 und 13: Der Stadtentwicklungsplan Verkehr enthält auch die Maßnahme „Reisebuskonzept für die zentralen Stadtbereiche“. Ein Konzept für das räumliche Umfeld der Museumsinsel liegt bereits vor, Konzepte für weitere Standorte sind vorgesehen.

Die Umsetzung des Feinkonzeptes zur Regelung des Busreiseverkehrs an der Museumsinsel steht in direkter Anhängigkeit von den in diesem Bereich geplanten Baumaßnahmen des Bezirksamtes-Mitte.

Aufgrund der sich noch in der Prüfung durch den Senat befindlichen Bauplanungsunterlage zur Baumaßnahme an der Museumsinsel ist mit einer Inbetriebnahme des Reisebusmanagementsystems nicht vor 2016 zu rechnen.

Berlin, den 29. Dezember 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Jan. 2015)