

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 07. Mai 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Mai 2015) und **Antwort**

Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs nach Wegezwecken

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

Frage 1: Sind dem Senat Erhebungen bekannt, wie sich die in Berlin mit Bussen und Bahnen zurückgelegten Wege nach Wegezwecken verteilen?

Antwort zu 1.: Daten zu Wegezwecken in Berlin werden durch Haushaltsbefragungen im Rahmen der durch die Technische Universität (TU) Dresden durchgeführten Erhebung System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) ermittelt. Für die Erhebung SrV 2008, an der sich 20.000 Berliner Haushalte beteiligt haben, liegen umfangreiche Auswertungen für unterschiedliche Teilräume der Stadt vor. Eine erneute Haushaltsbefragung (SrV 2013) wurde von Januar 2013 bis Dezember 2013 durchgeführt. Die Auswertung der Daten für 2013 liegt noch nicht abschließend im gleichen Detaillierungsgrad wie für 2008 vor.

Frage 2: Zu welchen anteiligen Wegezwecken werden Busse und Bahnen in Berlin genutzt, aufgeschlüsselt zum Beispiel nach Fahrten

- a. zur Arbeitsstelle;
- b. zur Ausbildungsstätte;
- c. aus dienstlichen/geschäftlichen Gründen;
- d. zur Begleitung (Bringen/Abholen von Personen);
- e. für Einkäufe/private Erledigungen;
- f. zum Besuch von Veranstaltungen;
- g. in der Freizeit;
- h. aus touristischen Gründen;
- i. aus sonstigen Gründen?

Antwort zu 2.: Die Anteile der Wegezwecke am Gesamtverkehrsaufkommen und der Anteil des Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) an den einzelnen Wegezwecken gemäß der Erhebung SrV 2008 ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Wegezweck	Anteil des Wegezwecks am Gesamtverkehrsaufkommen in Prozent*	Anteil des ÖPNV am Wegezweck in Prozent**
Arbeit	12	38
Schule, Ausbildung, Kindereinrichtung	11	31
Freizeit	15	21
Einkauf, private Erledigungen	17	19
Wohnung	41	27
Andere Zwecke (inkl. dienstliche/geschäftliche)	3	25

* Quelle: TU Dresden 2010: Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ - Städtevergleich, Tabelle 15 (a), Abweichung von 100 Prozent rundungsbedingt

** Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2014: Berliner Verkehr in Zahlen 2013, S. 15, Daten: SrV 2008, TU Dresden

Frage 3: Wie hat sich die Verteilung der mit Bussen und Bahnen zurückgelegten Wege nach Wegezwecken in den Jahren seit 2000 verändert? (Bitte Erhebungsjahre angeben.)

Antwort zu 3.: Es liegen dem Senat hierzu keine Erkenntnisse vor.

Frage 4: Welche Erkenntnisse aus welchen Erhebungen zur Verteilung der mit Bussen und Bahnen zurückge-

legten Wege nach Wegezwecken sind in die Erarbeitung des Nahverkehrsplans 2014 – bis 2018 eingeflossen?

Frage 5: Falls bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans 2014 – 2018 auf die Erhebung der Verteilung der mit Bussen und Bahnen zurückgelegten Wege nach Wegezwecken verzichtet wurde, aus welchen Gründen ist dies geschehen?

Antwort zu 4. und 5.: Die Erkenntnisse des SrV 2008 wurden auch hinsichtlich der Wegezwecke konsultiert. Allerdings ist festzuhalten, dass es Anspruch und Auftrag des Nahverkehrsplans ist, die planerischen Grundlagen für die Gestaltung des gesamten ÖPNV-Angebots zu schaffen und die Daseinsvorsorge im Stadtgebiet zu sichern. Mit Bezug auf die vom StEP¹-Verkehr vorgegebene Zielvorgabe „Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen für alle Einwohnerinnen und Einwohner Berlins, unabhängig von Alter, Geschlecht und Lebenssituation“ bedeutet dies, dass der ÖPNV eine für alle Wegezwecke nutzbare, attraktive Alternative darstellen soll. Auf der Angebotsseite ist eine Differenzierung der Maßnahmen nach Wegezwecken zudem nicht sinnvoll, da sich die zweckbezogenen Fahrgastströme im ÖPNV überlagern.

Frage 6: Welche zukünftigen Veränderungen in der Verteilung der mit Bussen und Bahnen zurückgelegten Wege nach Wegezwecken erwartet der Senat?

Antwort zu 6.: Die vergangenen Jahre, die bereits durch ein starkes Bevölkerungswachstum geprägt waren, führten nachweislich auch zu deutlichen Fahrgastgewinnen im öffentlichen Personennahverkehr. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass aufgrund der wachsenden Stadt sowie dem Ziel der Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV die Nachfrage gesamthaft steigt und alle Wegezwecke betrifft. Eine wesentliche Voraussetzung ist, dass die Infrastruktur entsprechend erhalten und qualifiziert, die erforderliche Fahrzeugverfügbarkeit gewährleistet und die Mittel für die Bereitstellung der Angebote langfristig gesichert werden.

Frage 7: Welche Strategie verfolgt der Senat, um das Nahverkehrsangebot in Berlin an zukünftige Veränderungen in der Verteilung der Nutzung von Bussen und Bahnen nach Wegezwecken anzupassen?

Antwort zu 7.: Die Angebotsstrategie des Nahverkehrsplans 2014-2018 zielt darauf ab, die Daseinsvorsorge und Attraktivität des ÖPNV in der wachsenden Stadt Berlin zu sichern. Die Fahrgäste sollen ein für alle Wegezwecke angemessenes Angebot erhalten. Entsprechend wurde bei der Ermittlung des bis 2018 voraussichtlich erforderlichen Leistungsvolumens sowie bei der planerischen Umsetzungsvorbereitung im Rahmen der Angebotskonzeption nicht nach Wegezwecken unterschieden. Wie unter Antwort zu Frage 4 bereits geschildert, dient eine im ÖPNV angebotene Fahrt in der Regel immer

verschiedenen Wegezwecken. Angebotsverbesserungen kommen damit allen Fahrgästen unabhängig vom Wegezweck zugute.

Frage 8: Wie viele Fahrten mit dem ÖPNV unternimmt die oder der durchschnittliche Berlin-Besucher*in bzw. Tourist*in je Aufenthaltstag?

Antwort zu 8.: Hierzu liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor.

Frage 9: Auf welcher statistischen Grundlage kommt der Senat im Nahverkehrsplan 2014 bis 2018 zu der Bewertung, Touristinnen und Touristen seien „hauptsächlich in der Innenstadt mit dem ÖPNV unterwegs“?

Antwort zu 9.: Eine auf einer Umfrage basierende Statistik des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen zeigt, dass Städtetouristinnen und Städtetouristen deutschlandweit am Ziel ihrer Reise zu mindestens 60 Prozent den ÖPNV nutzen. Als Hautgrund gaben die Befragten an, dass die Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten mit dem ÖPNV besser sei als mit dem Auto (Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, <https://www.vdv.de/forsa-staedtetourismus.pdf>). Gemäß Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg kommen fast 40 Prozent der Berlin-Besucherinnen und -Besucher aus dem Ausland, vor allem aus Großbritannien, USA und Italien, also aus Ländern, aus denen die Anreise mit dem Auto und damit die Pkw-Nutzung während des Aufenthalts eher unwahrscheinlich sind. In Berlin befinden sich die von Touristinnen und Touristen hauptsächlich besuchten Sehenswürdigkeiten ebenso wie die kulturellen Ziele und Kongresseinrichtungen weit überwiegend in der Innenstadt, d.h. innerhalb oder in unmittelbarer Nähe zum S-Bahn-Ring (Quelle: Berlin Tourismus & Kongress GmbH, <http://www.visitberlin.de>). Auch das Bettenangebot und dessen Auslastung sind in der Innenstadt am höchsten (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/pms/2015/15-02-18.pdf>).

Berlin, den 21. Mai 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Mai 2015)

¹ Stadtentwicklungsplan