

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 04. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Juli 2019)

zum Thema:

1 Jahr Mobilitätsgesetz - Zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes (1)

und **Antwort** vom 17. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Jul. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20142
vom 4. Juli 2019
über 1 Jahr Mobilitätsgesetz – Zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes (1)

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

Frage 1:

Gem. § 1 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) ist der Zweck des besagten Gesetzes die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins. Mithilfe welcher Kriterien wird die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten bemessen?

Frage 6:

§ 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes adressiert die Mobilität für Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf die wesentlichen Wegezwecke. Wie wird das durch den Senat konkret umgesetzt?

Antwort zu 1 und zu 6:

Entsprechend dem Berliner Mobilitätsgesetz (§ 16) ist es Aufgabe des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr), Bestandsaufnahmen, Strategien und Maßnahmenpakete zur Mobilitätsgewährleistung zu erarbeiten. Der StEP Mobilität und Verkehr enthält einen umfangreichen Zielekatalog mit Kriterien, mit denen die Zielerreichung überprüft werden kann. Dieses Planwerk befindet sich in der Endphase der Erarbeitung.

Frage 2:

Sind die Mobilitätsmöglichkeiten in den einzelnen Teilen Berlins, insbesondere im Vergleich Innenstadt und Außenbezirke, gleichwertig? Wenn nein, warum nicht? Welche Daten wurden zur Evaluation genutzt?

Antwort zu Frage 2:

Strategien und Maßnahmen zur Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten auch im äußeren Stadtraum bilden einen Kernpunkt im neuen StEP Mobilität und Verkehr. Die Verbesserung der Mobilität in den Außenbezirken war Schwerpunktthema in mehreren

Sitzungen des „Runden Tisches“, an denen die Verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen im Abgeordnetenhaus und die vom Rat der Bürgermeister beauftragten Bezirksstadträte teilnahmen.

Das Mobilitätsgesetz sieht in § 16 (5) vor, dass alle zwei Jahre nach Beschlussfassung eine Evaluation der Umsetzung der Ziele des StEP Mobilität und Verkehr erfolgt.

Frage 3:

Wie wird die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten aller Teile Berlins seitens des Senats weiter gewährleistet?

Antwort zu 3:

Für die Gewährleistung der Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten sind u.a. die infrastrukturellen Maßnahmen des StEP Mobilität und Verkehr zur Erweiterung der Netze der Straßenbahn, der S-Bahn, das Maßnahmenpaket „i2030“ für den Regionalverkehr sowie U-Bahn-Verlängerungen wichtig, mit denen die Erreichbarkeiten verbessert werden. Mit den laufenden Fahrzeugbestellungen für die U-Bahn und S-Bahn werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Takte im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auch im äußeren Stadtraum verdichtet werden können und der Betrieb störungsfreier erfolgen kann. Mit dem Bau von Radschnellwegen und zusätzlicher Bike&Ride-Anlage werden die Mobilitätsmöglichkeiten auch in Außenbezirken weiter verbessert.

Frage 4:

Welche konkreten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, um gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins zu forcieren? Welche Maßnahmen wurden je Bezirk implementiert?

Antwort zu 4:

Derzeit laufen die Vorplanungen für die ÖPNV-Netzerweiterungen und auch für die ersten Radschnellwege. Weitere Konkretisierungen wird der StEP Mobilität und Verkehr enthalten. Im Herbst 2019 liegen auch erste Ergebnisse der Voruntersuchungen der BVG zu den U-Bahn-Netzerweiterungen vor. Hinsichtlich der bezirklichen Maßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Frage 5:

Gibt es weitere Bestrebungen des Senats, um die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins zu gewährleisten?

Antwort zu 5:

Ja, der Senat nimmt auch zu diesem Thema an Forschungs- und Pilotprojekten des Bundes und der Europäischen Union teil, um innovative Maßnahmen früh anzuwenden und Erfahrungen mit anderen Großstädten auszutauschen. Ein Beispiel sind z.B. die Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen, wo der Senat sich auch im Rahmen des Förderprogramms „MobilitätsWerkStadt 2025“ mit einem Projektvorschlag bewirbt.

Frage 7:

Ist das Land Berlin in der Lage, eine gem. § 3 MobG BE gleichwertige Mobilität an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr zu gewährleisten? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 7:

Das Land Berlin kann heute schon im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten und europäischen Metropolen eine hohe gleichwertige Mobilität rund um die Uhr gewährleisten. Berlin findet hier internationale Anerkennung. Einmalig ist das vom Land Berlin bestellte Nachtangebot im ÖPNV und der durchgehende U- und S-Bahn-Betrieb an Wochenenden. Das hervorragende Rund-um-die-Uhr-Angebot im ÖPNV ist auch der Grund dafür, dass viele Bürgerinnen und Bürger in Berlin auf einen privaten Pkw verzichten und die Motorisierungsrate im internationalen Maßstab einmalig niedrig ist. Der Senat wird das derzeitige Angebot im ÖPNV durch weitere innovative flexible Ergänzungen auch in den Außenbezirken erweitern.

Frage 8:

Welche Vorkehrungen werden seitens des Senats und seitens der Bezirke getroffen, um die gem. § 3 MobG BE angestrebte Mobilität von Menschen unabhängig von

- a. Alter
- b. Geschlecht
- c. Einkommen
- d. Persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen
- e. Lebenssituation
- f. Herkunft
- g. individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit

zu gewährleisten?

Antwort zu 8:

Zu den Vorkehrungen gehört u.a. die barrierefreie Ausstattung der U- und S-Bahnhöfe, Berlin hat bereits heute einen sehr hohen Ausstattungsgrad mit Aufzügen im Vergleich zu anderen Großstädten und europäischen Metropolen. Der flächendeckende Einbau von Aufzügen in den U- und S-Bahnhöfen unterstützt nicht nur die Mobilität von mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern, sondern auch die Mobilität von Seniorinnen und Senioren, von Eltern mit Kinderwagen und von Bürgerinnen und Bürgern in Lebenssituationen nach Verletzungen.

Für die Entwicklung der ÖPNV-Tarife bedeutet dies, dass mit dem Senienticket, dem Semesterticket, dem neuen verbilligten Azubiticket (ab 01.08.2019 365 Euro), dem ab 01.08.2019 kostenlosen Schülerticket und dem Sozialticket für möglichst jede Altersgruppe/Lebenssituation Tarifangebote geschaffen wurden, die den ÖPNV für die jeweilige Zielgruppe attraktiv und bezahlbar macht. Die Schwerbehindertenfreifahrt ist bereits bundesgesetzlich geregelt. Mehrsprachige Menüführungen bei den Automaten, die Verfügbarkeit der Tarifbedingungen des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in Leichter Sprache, die verstärkte Einführung unkompliziert zu erwerbender digitaler Tickets, barrierefreie Fahrgastinformationen und digitale Angebote zur Wegeleitung im ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (M4guide) sind nur ein Teil der Maßnahmen im Bereich Fahrgastinformation und Vertrieb, die ebenfalls der Umsetzung der Ziele des

§ 3 MobG dienen. Ein weiterer Baustein ist der ab Oktober 2018 ausgeweitete VBB Bus&Bahn-Begleitservice für mobilitätseingeschränkte Menschen, für den die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine unterstützende Grundfinanzierung in Ergänzung zu den Arbeitsmarktmitteln der Berliner Job Center und der ergänzenden Landesförderung von der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales leistet.

Hinsichtlich der bezirklichen Vorkehrungen wird auf die Antwort zur folgenden Frage 9 hingewiesen

Frage 9:

Ist der Senat der Ansicht, dass eine gleichwertige Mobilität für alle iSd § 3 in allen Kiezen Berlin, in den Kiezen innerhalb des Innenstadtrings und außerhalb des Innenstadtrings, gewährleistet wird? Wenn nein, durch welche Maßnahmen soll das erreicht werden?

Antwort zu 9:

Die Bezirke sind für kiezbezogenen Maßnahmen der Mobilität u.a. für die Gestaltung des gesamten Straßennetzes außerhalb der Hauptverkehrsstraßen einschließlich der Fragen der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten verantwortlich. Einige Bezirke entwickeln eigene bezirkliche Verkehrskonzepte auf der Grundlage des StEPs Mobilität und Verkehr. Die Bezirke haben auch die Möglichkeit, auf den Verlauf von Buslinien und den Haltestellen-Konzeption direkt mit der BVG in Dialog zu treten.

Frage 10:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 10:

Nein.

Berlin, den 17.07.2019

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz