

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 12. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2020)

zum Thema:

(I) 2 Jahre Mobilitätsgesetz: Wat bewegt sich in Berlins City und Außenbezirken?

und **Antwort** vom 26. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Jun. 2020)

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. 18/23773
vom 12. Juni 2020
über (I) 2 Jahre Mobilitätsgesetz: Wat bewegt sich in Berlins City und
Außenbezirken?

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin wie folgt:

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bei der Differenzierung zwischen City und Außenbezirken legt diese Anfrage eine Definition zugrunde, derzufolge „City“ als alle Kieze innerhalb des S-Bahn-Ringes zu verstehen ist. „Außenbezirke“ bezeichnet im Gegensatz alle Kieze außerhalb des S-Bahn-Ringes (siehe Anfrage Sven Kohlmeier - 18/20253 vom 30.07.2020).

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 2:

Welche Kriterien zur Messung der Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten legt der StEP Mobilität und Verkehr zugrunde?

Frage 3:

Sind die Mobilitätsangebote basierend auf den erarbeiteten Kriterien im StEP Mobilität und Verkehr

a. in den einzelnen Teilen Berlins

b. im Vergleich City und Außenbezirke

gleichwertig? Wenn ja, wie begründet der Senat dies? Wenn nein, warum nicht?

Welche Daten wurden zur Evaluation genutzt?

Frage 4:

Wie wird die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten

- a. aller Teile Berlins
- b. im Vergleich City und Außenbezirke seitens des Senats weiter gewährleistet?

Frage 5:

Welche konkreten Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, um

- a. gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins zu forcieren (aufgeschlüsselt nach Bezirk und Jahr)?
- b. gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten zwischen Berlins City und Außenbezirken zu forcieren (aufgeschlüsselt nach Bezirk und Jahr)?

Frage 6:

Gibt es weitere Bestrebungen des Senats, um die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten

- a. in allen Teilen Berlins zu gewährleisten?
- b. Zwischen Berlins City und Außenbezirken zu gewährleisten?

Wenn ja, welche Bestrebungen gibt es und wann und wo werden sie umgesetzt?

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?

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 (aufgeschlüsselt nach Maßnahme, Bezirk und Jahr)?

Antwort zu 1 bis 8:

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der entsprechende Paragraph 3 lautet: „Mobilität in Berlin soll bezogen auf die wesentlichen Wegezwecke

1. an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr
2. in allen Teilen Berlins gleichwertig und
3. unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit gewährleistet werden.“

Die Formulierung im Gesetzestext bezieht sich auf Mobilität, d.h. die Ermöglichung von Ortsveränderungen und nicht auf eine gleichförmige Ausgestaltung des in der Stadt

realisierten Verkehrs. Qualitativ wird ein gleichwertiges Angebot über die Setzung von berlinweit gültigen und anzuwendenden Qualitätsstandards, beispielsweise zur Pünktlichkeit oder Sauberkeit, stadtweit gewährleistet. Quantitativ bedeutet die Vorgabe, dass die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs, ganz unabhängig vom jeweiligen Bezirk, nach den gleichen, durch den Nahverkehrsplan (NVP) des Landes Berlin festgelegten Maßstäben erfolgt. Dies erfordert aber nicht ein stadtweit gleiches und damit einheitliches Taktangebot oder eine völlig gleichartige Bedienungsweise, zumal bspw. die Taktangebote auch von anderen Kriterien wie z. B. der erforderlichen Platzkapazität, abhängig sind. Ebenso ist in der Angebotsgestaltung den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes entsprechend auch die Wirtschaftlichkeit und damit die tatsächlich erreichbare Nachfrage zu beachten (vgl. § 26 Abs. 2 Satz 2 MobG). Auch hier ist die Anwendung einheitlicher Maßstäbe gefordert, um stadtweit nicht nur ein Mindestangebot, sondern auch im Sinne der verkehrspolitischen Ziele des Landes ein attraktives Angebot zu erreichen. Wesentliche Maßstäbe zur Beurteilung des Vorhandenseins gleichwertiger Angebote sind die Erschließungswirkung, also das Vorhandensein von Haltestellen in ausreichender Nähe und Dichte zu den Wohnstandorten, sowie die Angebotsdichte und die möglichen Reisezeiten

Ein weiterer Fokus liegt durch die Formulierung auf den wesentlichen Wegezwecken, hierunter sind im Kern Ausbildungs- und Arbeits- sowie Versorgungs- und Einkaufswege zu verstehen. Orientiert ist der Ansatz an der Daseinsvorsorge und der Möglichkeit, die jeweiligen zentralen Orte möglichst unabhängig vom eigenen Wohnort in der Stadt und den individuellen Voraussetzungen erreichen zu können. Da die öffentliche Hand vor allem bei der „kollektiven Mobilität“ Möglichkeiten der Sicherstellung einer Gleichwertigkeit hat, ist der Nahverkehrsplan ein wesentliches Element zur Sicherstellung der gleichwertigen Mobilitätsoptionen.

Im aktuellen Nahverkehrsplan wurde in Kapitel I.1.5.5. die Gleichwertigkeit der Angebote im ÖPNV genauer untersucht. Vergleichsmaßstäbe dieser Untersuchung waren die Erschließungswirkung sowie die Angebotsdichte und die Reisezeiten zu wichtigen Zielen. Im Ergebnis zeigte sich, dass der Anspruch eines gleichwertigen Angebots in vielen Teilen Berlins bereits erfüllt ist. Defizite bestehen u.a. noch bei Erschließungslücken in einzelnen Wohngebieten in und außerhalb des S-Bahn-Rings.

Eine gleichwertige Ausgestaltung erfolgt daher etwa durch die Ausweitung des sogenannten 10-Minuten-Netzes, in dem im Tagesverkehr an Werktagen mindestens zwischen 6 und 20 Uhr ein 10-Minuten-Takt angeboten wird. Diese wie auch andere Maßnahmen werden im Zuge der Bestellung der Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt.

Berlin befindet sich, wie viele andere Städte auch, in einem Umstellungsprozess von einer historisch nicht barrierefrei geplanten Infrastruktur auf eine barrierefreie Infrastruktur. Etliche Handlungsfelder der Barrierefreiheit sind bereits vollständig erfolgreich umgesetzt worden, bspw. der Einsatz ausschließlich barrierefreier, niederfluriger Busse und Straßenbahnen. Andere Maßnahmen wie die Ausstattung aller Bahnhöfe mit barrierefreien Zugängen durch Aufzüge oder Rampen sowie der Einbau von Blindenleitsystemen befinden sich noch in der Umsetzung. Für die noch fehlenden Bahnhöfe sind die entsprechenden Maßnahmen derzeit in der Planung und Umsetzung. Der Senat strebt ein vollständig barrierefreies Verkehrsangebot entsprechend der Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes an. Für bestimmte Bereiche benennt der Nahverkehrsplan (NVP) Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit,

die temporär - bspw. für einzelne, baulich komplexe und planerisch zeitaufwändig umzubauende U-Bahnhöfe oder bei der barrierefreien Gestaltung von vorübergehend eingerichteten Bushaltestellen auf Umleitungstrecken erforderlich sind. Für diese Fälle ist entsprechend der Vorgabe des Mobilitätsgesetzes in § 26 Abs. 7 die Etablierung alternativer Beförderungsmöglichkeiten als umzusetzende Maßnahme im NVP benannt.

Zur Behebung weitergehender Defizite benennt der NVP darüber hinaus unter anderem die Einführung bedarfsgesteuerter Verkehre als Teil des ÖPNV-Angebots (Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs). Diese Gebiete sind im NVP identifiziert, Teil des neuen Verkehrsvertrags wird der im NVP skizzierte Test dieser Angebote sein.

Andere Optionen stehen den einzelnen Personen jeweils individuell zur Verfügung und können nur über die Bereitstellung einer guten Infrastruktur durch die öffentliche Hand gefördert werden. Deshalb wird das in Erarbeitung befindliche Radverkehrsnetz in der gesamten Stadt eine sehr gute Infrastruktur vorsehen. Ebenso stehen die Finanzmittel der SenUVK für den Radverkehr sowie die Sonderprogramme der SenUVK für die Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs für alle Bezirke und damit für die Kieze der Innen- und Außenstadt gleichermaßen zur Verfügung. Für die Umsetzung dieser Projekte sind in Berlin die Bezirke zuständig.

Frage 9:

Ist der Senat der Ansicht, dass eine gleichwertige Mobilität für alle iSd § 3 in allen Bezirken Berlins in der City und in den Außenbezirken gewährleistet wird? Wenn ja, wie begründet der Senat dies? Wenn nein, durch welche Maßnahmen soll das erreicht werden?

Antwort zu 9:

Der Nahverkehrsplan wurde 2019 verabschiedet und macht damit Vorgaben für die kommenden Jahre. Mit der Umsetzung der oben skizzierten Ansätze werden die Vorgaben des Gesetzes sukzessive umgesetzt. Die Umgestaltung von Infrastrukturen im Sinne des Mobilitätsgesetzes und die Schaffung von mehr Radverkehrsanlagen sind ein weiterer wesentlicher Baustein zur Erreichung der Ziele.

Frage 10:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 10:

Nein.

Berlin, den 26.06.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz