

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 01. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Juli 2020)

zum Thema:

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

und **Antwort** vom 16. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juli 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. 18/23921

vom 01.07.2020

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

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Diese Schriftliche Anfrage bezieht sich auf eine vorherige Schriftliche Anfrage (Drucksache 18/23 773). Der Senat beantwortet die Anfrage unzureichend und teilt mit: „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:“

Hierzu halte ich fest: Mit der Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes des Landes Berlin (Beschluss vom 18. Februar 2015, VerfGH 92/14) hat das Gericht hinsichtlich der Auskunftsrechte der Abgeordneten und der Verpflichtung des Senats zur Auskunft entschieden. Bei allem Verständnis des Abgeordneten für die „Corona-Situation“ in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, so rechtfertigt die pauschale Begründung des Senats, dass „der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung“ konzentriert weder die Beeinträchtigung der Rechte des Abgeordneten aus Art. 45 Abs. 1 VvB, insbesondere in Anbetracht dessen, dass der Senat bereits am 08.06.2020 den Dienstbetrieb wieder in Richtung Regelbetrieb aufgenommen hat, noch liegt eine tatsächliche Ausnahmesituation wie zu Beginn der Corona-Pandemie vor. Sollte die Beantwortung der Anfrage erneut unzureichend beantwortet und die Beantwortung mit sachwidrigem Argumenten verweigert werden, behalte ich mir die rechtliche Klärung vor.

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 30.07.2019).

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 3:

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

Frage 4:

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 5:

Wie wird die Gleichwertigkeit der Mobilitätsmöglichkeiten

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

Frage 6:

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 7:

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?

Frage 8:

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 9:

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 sowie 3 bis 9:

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 öffentlichen Personennahverkehr (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 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (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 2:

Wann haben die Planungen zum StEP Mobilität und Verkehr begonnen? In welcher Phase der Erarbeitung befindet sich der StEP derzeit? Wann wird der StEP fertig und öffentlich zugänglich sein? Warum ist der StEP noch nicht zugänglich, obwohl er bereits vor einem Jahr in der „Endphase der Erarbeitung“ war (siehe Anfrage 18/ 20 142)?

Antwort zu 2:

Die Planungen zur Aktualisierung des StEP Verkehr haben 2016 begonnen. Der Arbeitsprozess begann mit Beginn der aktuellen Legislatur. Der StEP Mobilität und Verkehr wurde Anfang 2020 in eine informelle Beteiligung der betroffenen Senatsverwaltungen gegeben; deren Hinweise werden aktuell in den Plan eingearbeitet.

Frage 10:

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 10:

Die gesetzlichen Zielsetzungen werden durch den 2019 verabschiedeten Nahverkehrsplan umfangreich und konkret umgesetzt. Mit dem Bedarfsplan des Nahverkehrsplans (NVP)

werden sogar Projekte bis 2035 definiert. Mit diesem Nahverkehrsplan werden die oben skizzierten Ansätze und damit auch die Vorgaben des Gesetzes sukzessive umgesetzt. Die Umgestaltung von Infrastrukturen im Sinne des Mobilitätsgesetzes ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung einer gleichwertigen Mobilität für alle.

Frage 11:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 11:

Nein.

Berlin, den 16.07.2020

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz