

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 03. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juli 2020)

zum Thema:

**(VIII) 2 Jahre Mobilitätsgesetz – Was bewegt sich in Berlin? Die Gleichwertigkeit von Berlins ÖPNV**

und **Antwort** vom 20. Jul. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Jul. 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. 18/23950**  
**vom 03. Juli 2020**  
**über (VIII) 2 Jahre Mobilitätsgesetz - Wat bewegt sich in Berlin? Die Gleichwertigkeit von Berlins ÖPNV**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage 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). Vorsorglich weist der Abgeordnete darauf hin, dass der Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin mit der Entscheidung (Beschluss vom 18. Februar 2015, VerfGH 92/14) hinsichtlich der Auskunftsrechte der Abgeordneten und der Verpflichtung des Senats zur Auskunft entschieden hat. Bei allem Verständnis des Abgeordneten für die „Corona-Situation“, so wäre eine wegen Bewältigung der Corona-Situation begründete Nicht- oder Teilbeantwortung keinesfalls gerechtfertigt, insbesondere da keine Ausnahmesituation mehr wie zu Beginn der Corona-Pandemie vorliegt.

Frage 1:

Gibt es einen Unterschied zwischen dem derzeitigem ÖPNV-Nutzungsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner Berlins und dem potenziellen Nutzungsverhalten bei einem Ausbau des ÖPNV? Wie begründet der Senat seine Antwort?

Antwort zu 1:

Der Senat verweist hierzu auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr.18/20169. Das derzeitige ÖPNV-Nutzungsverhalten (Nutzungsverhalten im Öffentlichen Personennahverkehr) der Berlinerinnen und Berliner ist zudem geprägt von den pandemiebedingten Einflüssen. Eine Reihe vermeidbarer Wege werden daher derzeit nicht unternommen (z.B. durch Nutzung von Home-Office, wegen eingeschränkter Kontaktmöglichkeiten, Ausfall von Veranstaltungen).

Frage 2:

Wenn ja, wie wird der Senat den ÖPNV entsprechend der potenziellen Nachfrage auszubauen?

Antwort zu 2:

Der aktuelle Nahverkehrsplan (NVP) des Landes Berlin für die Jahre 2019-2023 sieht vielfältige Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV-Angebots vor. Der Senat strebt die Umsetzung der im NVP beschlossenen Maßnahmen an. Der Nahverkehrsplan steht unter [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/oepnv/nahverkehrsplan/index.shtml](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/index.shtml) zum Download zur Verfügung.

Frage 3:

Gem. § 4 Abs. 1 Satz 2 MobG BE sollen alle Einwohnerinnen und Einwohner Berlins in allen Teilen Berlins über ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot verfügen. Wie wird das Mobilitätsangebot in den einzelnen Teilen Berlins miteinander vergleichbar gemacht?

Antwort zu 3:

Der Senat verweist hierzu auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr.18/20169.

Frage 4:

Sind die Bewohnerinnen und Bewohner rund um die Kaulsdorfer Seen adäquat an den ÖPNV angeschlossen, sodass ihnen hier eine gleichwertige Mobilitätsmobilität im Sinne des MobG BE ermöglicht wird? Wenn ja, wie begründet der Senat dies? Wenn nein, warum nicht? Wenn nein, was tut der Senat, um gleichwertige Mobilitätsangebote zu schaffen?

Antwort zu 4:

Das Mobilitätsgesetz fordert, dass Einwohnerinnen und Einwohner in allen Teilen Berlins über ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot verfügen. Die Untersuchungen der Gleichwertigkeit im Nahverkehrsplan des Landes Berlin erfolgte durch Vergleich der 60 Prognoseräume der "Lebensweltlich orientierten Räume (LOR)". Für den Prognoseraum Kaulsdorf / Mahlsdorf ist ein gleichwertiges ÖPNV-Angebot gegeben. Aussagen für kleinteiliger und unklar definierte Räume („Gebiet rund um die Kaulsdorfer Seen“) sind nicht möglich.

Frage 5:

Laut Nahverkehrsplan 2019–2023, Kapitel I.1.5.5., sind einige Kieze in Berlin nicht gleichwertig mit Mobilitätsangeboten erschlossen. Genannt werden hier vor allem die Bezirke Reinickendorf, Treptow-Köpenick und Marzahn-Hellersdorf, wo gemäß der Aussagen des NVP kein attraktives Angebot im Tagesverkehr vorhanden ist. Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um das Angebot des ÖPNV in allen Bezirken attraktiv und gleichwertig zu machen (aufgeschlüsselt nach Jahr, Maßnahme und Bezirk)?

Antwort zu 5:

Hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung im 10-Minuten-Takt hat der Senat in der Fragestellung beschriebenen Analyse im Nahverkehrsplan 2019-2023, Kapitel I.1.5.5. in sieben Prognoseräumen Defizite im Vergleich zu den anderen Prognoseräumen in der Stadt festgestellt. Der ÖPNV-Aufgabenträger hat daher seit dem Jahr 2016 (Datengrundlage der NVP-Analyse) folgende zusätzliche Verkehrsangebote in diesen sieben Prognoseräumen bestellt.

#### Prognoseraum Heiligensee / Konradshöhe:

Jahr 2018: Buslinie 133: Taktverdichtung auf 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwischen Alt-Heiligensee und U Alt-Tegel

Jahr 2020: Buslinie 124: Taktverdichtung auf 10-Minuten-Takt samstags von 10.00 bis 18.00 Uhr zwischen Wilhelmsruher Damm und S Heiligensee

#### Prognoseraum Treptow-Köpenick 3:

Jahr 2016: Buslinie 163: Montag-Freitag Verdichtung auf 20-Minuten-Takt mittags und abends

Jahr 2018: Buslinie 163: Ausdehnung der Betriebszeiten sonntags zwischen Schöneweide und Grünau von 10.00 bis 18.00 Uhr

Jahr 2019: Fährlinie F12: Dienstag-Freitag Taktverdichtung auf 7,5-Minuten-Takt in HVZ morgens, Ausweitung des 10-Minuten-Taktes nachmittags bereits ab 13.00 Uhr

Jahr 2020: Buslinie 164: Montag-Freitag Verdichtung auf 10-Minuten-Takt in der Haupt- und Nebenverkehrszeit zwischen S Adlershof und Siriusstraße

#### Prognoseraum Frohnau / Hermsdorf:

Jahr 2018: Buslinie 806: Übernahme der Linie 107 zwischen Schildow und S Hermsdorf durch die Linie 806 mit durchgehendem 20-Minuten-Takt Montag-Freitag im Tagesverkehr

Jahr 2020: Buslinie 125: Taktverdichtung auf 10-Minuten-Takt an Samstagen von 16.00 bis 18.00 Uhr zwischen U Kurt-Schumacher-Platz und S Frohnau

#### Prognoseraum Nördliches Weißensee:

Jahr 2017: Buslinie 150: Taktverdichtung auf 10-Minuten-Takt Montag-Freitag zwischen U Osloer Straße und Alt-Blankenburg von 8.00 bis 14.00 Uhr

Jahr 2019: Buslinie 350: Montag-Samstag durchgehender 10-Minuten-Takt tagsüber zwischen S Karow und Hofzeichendamm (Montag-Freitag 5.30 bis 20.00 Uhr und Samstag 10.00 bis 18.00 Uhr)

#### Prognoseraum Marzahn:

Jahr 2016: Straßenbahn-Linie M8: Montag-Freitag Ausdehnung 5-Minuten-Takt morgens und abends zwischen Landsberger Allee und Ahrensfelde

Jahr 2016: Straßenbahn-Linie M6: Montag-Freitag Ausdehnung 5-Minuten-Takt morgens und abends zwischen Landsberger Allee und S Marzahn

Jahr 2016: Buslinie X54: Ausweitung der Betriebszeiten bis 22.00 Uhr zwischen Weißensee und Marzahn

Jahr 2018: Buslinie X69: Ausdehnung der Betriebszeiten sonntags morgens und abends

Jahr 2019: Straßenbahnlinie 16: samstags Taktverdichtung auf 10-Minuten-Takt von 12.00 Uhr bis 18.30 Uhr

Jahr 2019: Buslinie 197: Montag-Freitag tagsüber durchgehender 10-Min-Takt zwischen Prerower Platz und Märkische Allee / Wuhletalstr.

Jahr 2019: Buslinie X54: Einführung Sonntagsverkehr von 10.00 bis 18.00 Uhr zwischen S Marzahn und Piesporter Str.

Jahr 2020: Straßenbahnlinie 16: samstags Ausweitung des 10-Minuten-Taktes auf 10.30 bis 18.30 Uhr

#### Prognoseraum Biesdorf:

Jahr 2016: U-Bahn-Linie U5: Ausdehnung 5-Minuten-Takt an Freitagen und Samstagen bis 22.30 Uhr

Jahr 2017: Buslinie 169: neue Buslinie zwischen U Elsterwerdaer Platz und Müggelheim, Taktverdichtung zwischen U Elsterwerdaer Platz und S Köpenick

Jahr 2017: Buslinie 269: neue Linienführung nach S Kaulsdorf (Ersatz der entfallenen Linie 164)

Jahr 2018: Buslinie X69: Ausdehnung der Betriebszeiten sonntags morgens und abends

Prognoseraum Lichtenberg Süd:

Jahr 2016: U-Bahn-Linie U5: Ausdehnung 5-Minuten-Takt an Freitagen und Samstagen bis 22.30 Uhr

Jahr 2018: Straßenbahnlinie 37: Montag-Freitag Ausdehnung der Betriebszeiten bis 21.00 Uhr

Jahr 2018: Buslinie 296: Mo-Fr tagsüber durchgehender 10-Min-Takt

Frage 6:

Ist das ÖPNV-Angebot in allen Teilen Berlins gleichwertig? Wie begründet der Senat dies?

Antwort zu 6:

Der Senat verweist hierzu auf die Aussagen des Nahverkehrsplans 2019-2023, Kapitel I.1.5.5 sowie die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/20169.

Frage 7:

Bestehen gleichwertige Mobilitätsangebot im Vergleich City und den Außenbezirken? Wie begründet der Senat dies?

Antwort zu 7:

Der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 sieht, wie vom Mobilitätsgesetz gefordert, die stadtweite Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins vor. Die Erreichung dieser Ziele wird nach qualitativen und quantitativen Maßstäben im Monitoring des Nahverkehrsplans (NVP) geprüft. Zu weiteren Ausführungen wird auf Kapitel I.1.5.5 des Nahverkehrsplans Berlin verwiesen.

Frage 8:

Was wird weiterhin unternommen, um das ÖPNV-Angebot in allen Teilen Berlins gleichwertig im Sinne des Mobilitätsgesetzes konkret auszugestalten (aufgeschlüsselt nach Maßnahme, Bezirk, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 8:

Eine gleichwertige Ausgestaltung erfolgt bei entsprechendem Potenzial 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. Die voraussichtliche stadtweite Umsetzung dieser Mehrleistungen ist den Abbildungen im Kapitel V.1.1.3 des NVP zu entnehmen.

Frage 9:

Wie und warum bewertet der Senat

- a. einen Neubau einer U-Bahn-Linie U11 vom Hauptbahnhof zum Glambecker Ring in Marzahn?
- b. eine Abzweigung der U6 zum Flughafen Tegel?
- c. eine Verlängerung der U7 von Rudow zum Flughafen BER?
- d. eine Verlängerung der U7 von Spandau nach Heerstraße Nord?
- e. eine Verlängerung der U8 von Wittenau ins Märkische Viertel?

Frage 10:

Welche Planungen werden unternommen, um die unter 9 genannten Vorhaben zu realisieren?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sinnzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Planungen des Senats zum Ausbau des ÖPNV-Netzes ergeben sich aus regelmäßig zu überarbeitenden Planwerken wie dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr oder dem ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des NVP 2019-2023. Letzterer wurde zuletzt im Februar 2019 durch den Senat beschlossen. Die Aufnahme einer Maßnahme in dieses Planwerk attestiert einen verkehrsplanerischen Bedarf aus Sicht der heutigen und/oder der prognostizierten ÖPNV-Nachfrage im Zeitraum bis 2035. Bei der Erarbeitung des ÖPNV-Bedarfsplans wurden auch die benannten U-Bahn-Vorhaben geprüft. Ein Beschluss über die etwaige Umsetzung einzelner Maßnahmen ist im Senat noch nicht erfolgt. Zu den genannten Maßnahmen können im Einzelnen folgende Aussagen gemacht werden:

- a) Der Flächennutzungsplan Berlin, Stand Januar 2020, sieht weiterhin eine Trassenfreihaltung für eine U-Bahn-Linie vom Hauptbahnhof über Invalidenstraße - Torstraße - Landsberger Allee in Richtung Marzahn, Glambecker Ring vor. Hierbei handelt es sich um eine langfristige Flächensicherung. Die Realisierung dieser U-Bahn-Linie wird gegenwärtig vom Senat nicht konkret verfolgt, da in dem Gebiet mit den nahezu parallel verkehrenden Straßenbahnlinien M5, M6 und M8 bereits ein hochwertiges Verkehrsangebot vorhanden ist. An den Umsteigepunkten S-Bhf. Hackescher Markt, S-Bhf. Landsberger Allee und S-Bhf. Marzahn sind diese Linien mit dem S-Bahnnetz verknüpft, sodass sich schnelle Verbindungen aus den östlichen Stadtteilen auch zum Hauptbahnhof ergeben.
- b-e) Der ÖPNV-Bedarfsplan sieht diese Strecken ohne festgelegten Realisierungszeitpunkt vor. Für die genannten Verbindungen hat der Senat bei den Berliner Verkehrsbetrieben Grundlagenuntersuchungen beauftragt. Die Untersuchung für die Verlängerung der U7 zum BER wurde gemeinsam mit dem Land Brandenburg beauftragt.

Frage 11:

Gem. § 4 Abs. 2 MobG BE sollen die Verkehrsinfrastruktur und die Mobilitätsangebote zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei gestaltet werden. Sind die Verkehrsinfrastruktur und die Mobilitätsangebote barrierefrei? Wie begründet der Senat dies?

Frage 12:

Welche Maßnahmen zur Gestaltung von barrierefreier Mobilität wurden seit 2018 ergriffen? Welche Maßnahmen werden dieses Jahr noch umgesetzt, und welche sind für 2021 und 2022 geplant (aufgeschlüsselt nach Jahr, Maßnahme, Bezirk, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 11 und 12:

Die Fragen 11 bis 12 stehen in engem Sachzusammenhang, sie werden daher gemeinsam beantwortet:

Maßnahmen zur Gestaltung barrierefreier Mobilität umfassen eine große Bandbreite an Handlungsfeldern. Im ÖPNV umfasst dies bspw. die Themenfelder Fahrzeuge, Haltestellen/Bahnhöfe, Information/Vertrieb sowie Betrieb und Service, wie sie im NVP-Kapitel III.4 umfassend beschrieben werden. Im Fußverkehr sind bspw. Fragen der Oberflächengestaltung, von Querungsmöglichkeiten, Bordabsenkungen und Hilfestellungen für sehbehinderte oder blinde Menschen relevant. Im Bereich der individuellen Mobilität mit Pkw, Sonderfahrdiensten oder dem Fahrrad stellen sich ebenfalls Fragen der Anforderungen und Ausgestaltung barrierefreier Mobilität. Einen umfassenden, jahres- und bezirksweise strukturierten Überblick über all diese Themenstellungen gibt es aufgrund dieses Umfangs daher nicht.

Derzeit sind noch nicht alle Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote barrierefrei. 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 jedoch bereits schon 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 konnten noch nicht vollständig umgesetzt werden. 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 (PBefG) an. Für bestimmte Bereiche benennt der NVP entsprechend den Vorgaben des PBefG Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit, die temporär - bspw. für einzelne, baulich komplexe und planerisch zeitaufwändig umzubauende U-Bahnhöfe - oder dauerhaft - bspw. bei der barrierefreien Gestaltung von vorübergehend eingerichteten Bushaltestellen auf Umleitungsstrecken - erforderlich sind. Für diese Fälle ist entsprechend der Vorgabe des Mobilitätsgesetzes in § 26 Abs. 7 die Etablierung alternativer Beförderungsmöglichkeiten im Sinne einer Mobilitätsgarantie als umzusetzende Maßnahme im NVP benannt. Die konkrete Planung und Umsetzung dieser alternativen barrierefreien Beförderungsmöglichkeiten wird derzeit im Rahmen der Verhandlungen zum BVG-Verkehrsvertrag unter Einbeziehung der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales sowie der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung abgestimmt.

Frage 13:

Wie setzt sich der Senat dafür ein, dass das Angebot des ÖPNV bezahlbar bleibt?

Antwort zu 13:

Der Senat hat durch den mehrfachen Verzicht auf Tarifierhöhungen in den letzten Jahren und die Absenkung bestimmter Tarifprodukte (u. a. kostenfreies Schülerticket, vergünstigtes Azubiticket, Preisreduzierung des Sozialtickets und Ausweitung der Nutzungsberechtigung auf Wohngeldempfänger, Verbesserung des Firmentickets) die Bezahlbarkeit des ÖPNV für sehr viele Fahrgastgruppen verbessert. Zudem hat das vor elf Jahren eingeführte VBB-Abo 65 plus durch einen deutlich preisreduzierten Fahrpreis bei gleichzeitig erweitertem Geltungsbereich für das gesamte Verbundgebiet die Bezahlbarkeit des ÖPNV für ältere Fahrgäste deutlich erleichtert.

Frage 14:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 20.07.2020

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz