

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 20. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. November 2020)

zum Thema:

Entwicklung des ÖPNV-Modal-Split-Anteils in Berlin und den Bezirken

und **Antwort** vom 29. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25636
vom 20.11.2020
über Entwicklung des ÖPNV-Modal-Split-Anteils und den Bezirken

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Aus Veröffentlichung der Initiative Changing-Cities ergibt sich, dass lt der Studie Mobilität in Städten 2019 der Modal-Split-Anteil des ÖPNV in Berlin im Zeitraum 2013 bis 2019 nur um 0,4% zugenommen hat (2013: 26,5%, 2019: 26,9%) (<https://changing-cities.org/berlin-heute-5-prozent-mehr-rad-4-prozent-weniger-auto/>).

Lt. Angaben des Senats

(<https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.906382.php>) gab es im Vergleich der Zeiträume 2013 bis 2018 sogar gar keine Veränderung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV in Berlin (2013: 27%, 2018: 27%).

Frage 1:

Welche Ursachen sind aus Sicht des Senats der Grund für diese geringe bzw. gar nicht vorhande (je nach Quelle) Veränderung des ÖPNV-Anteils im Berliner Modal-Split?

Antwort zu 1:

Die Daten aus der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV“ stehen allen Beteiligten zur Einsicht über die Website der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung zur Verfügung (<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/>). Dort können alle vorliegenden Ergebnisse aus der Erhebung selbst eingesehen werden. Durchgeführt wurden die Erhebungen 2013 und 2018. Auf diesen bereitgestellten Daten bauen auch Analysen oder Presseberichte Dritter auf. Pressemitteilungen oder Websites arbeiten fallweise mit aggregierten Daten und Rundungen – hierbei handelt es sich um keine inhaltliche Abweichung, sondern um vereinfachte Darstellungen. Die konkreten Daten werden im o. a. Download bereitgestellt. Wie Dritte derartige Daten darstellen oder interpretieren, liegt in ihrer jeweiligen Verantwortung.

Der Modal Split bezieht sich auf die berichteten Wege der Wohnbevölkerung Berlins. Aufgrund des Forschungsdesigns wird für die ausgewiesenen Wege für die Einstufung das Hauptverkehrsmittel eines Weges verwandt. Die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) selbst hat sich zwischen den Jahren 2013 und 2018 deutlich erhöht, wie die Fahrgastzahlen nachweisen. Der Nahverkehrsplan 2019-2023 macht

hierzu detaillierte Ausführungen. Ein Gleichbleiben des Anteils aus Daten einer Haushaltsbefragung ist da kein Widerspruch, da bei einer zwischen 2013 und 2018 gestiegenen Einwohnenden- und damit einhergehenden Weegeanzahl es zwangsläufig zu einem Anstieg der realen Fahrten kommt, der Anteil am Modal Split dennoch gleich sein kann.

Frage 2:

Lt Medienangaben (<https://www.morgenpost.de/berlin/article213914355/Volle-Bahnen-Mehr-Menschen-nutzen-die-BVG.html>) rechnet die BVG in ihrer Fahrtenstatistik jede einzelne Fahrt ein. Tatsächlich bedeutet dies, dass auch jeder Umstieg statistisch eine neue Fahrt darstellt. In wie weit verändert sich der tatsächliche Modal-Split-Anteil des Berliner ÖPNV durch diese Zählweise gegenüber den wirklichen Fahrten der Fahrgäste, ausgehend davon, dass eine Fahrt normalerweise am ursprünglichen Startort beginnt und am Endziel endet, also nicht in Einzeletappen betrachtet erfasst wird. Wie verändert sich dadurch auch der jeweilige Anteil der Mobilitätsformen MIV, Rad und Fuß innerhalb des Berliner-Modal-Splits?

Frage 3:

Wie stellt sich der ÖPNV-Anteil innerhalb des Modal-Splits nach aktueller BVG-Zählweise für die o.g. Zeiträume in den einzelnen Bezirken dar?

Frage 4:

Wie verläuft die Entwicklung des ÖPNV-Modal-Split-Anteils insbesondere außerhalb des S-Bahnringes in den o.g. Zeiträumen nach aktueller ÖPNV-Zählweise?

Frage 5:

Wie stellen sich die unter 3. und 4. erfragten Zahlen dar, wenn nicht nach der unter 2. dargestellten Zählweise erfasst wird?

Antwort zu 2 bis 5:

Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Zur Beurteilung der Verkehrsentwicklung in der Stadt werden unterschiedliche Quellen herangezogen mit unterschiedlichen Methoden, Indikatoren und Grundgesamtheiten der Datensätze. Haushaltsbefragungen dienen zur verkehrsträger-übergreifenden Erfassung der Verkehrsteilnahme der Wohnbevölkerung Berlins über das Jahr. Die Ermittlung des Modal Split erfolgt nach einer bundesweit einheitlichen Methodik. Konkrete Zählungen dienen zur Erfassung aller am Verkehr Teilnehmenden in oder mit den jeweiligen Gefäßen. Die Fahrtenstatistik ist eine Grundlage der Einnahmeaufteilung und Aufteilung auf die Betriebszweige.

Frage 6:

In welchen Bereichen Berlins gibt es die stärksten Steigerungen des ÖPNV-Modal-Split-Anteils in den o.g. Zeiträumen und in welchen Bereichen die stärksten Rückgänge und woran liegt dies nach den Erkenntnissen des Senats?

Antwort zu 6:

Hierzu wird auf die Ausführungen im Nahverkehrsplan 2019-2023 verwiesen(
<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/>). Im Kapitel I.1.4 des Nahverkehrsplans 2019-2023 sind Ausführungen zu der Fahrgastnachfrage von 2007 bis 2016 u.a. in der Unterscheidung zwischen innerer und äußerer Stadt (siehe Seite 28-29) als auch zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (siehe Seite 27) gemacht.

Berlin, den 29.11.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz