

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 02. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Juli 2021)

zum Thema:

**(VIII) 3 Jahre Mobilitätsgesetz – Wat bewegt sich in Berlin? Die Gleichwertigkeit von Berlins ÖPNV**

und **Antwort** vom 20. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2021)

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. 18/28079**  
**vom 2. Juli 2021**  
**über (VIII) 3 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 der Verwaltung:

Die schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist jedoch bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

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:

Je nach Ausbauzustand und Preisniveau eines Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gibt es ein unterschiedliches Nutzungsverhalten der von

dem Angebot erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner eines Gebiets. Diese Tatsache ist in der Verkehrswissenschaft seit Jahrzehnten bekannt und wird in der Regel in Form sogenannter Elastizitäten ausgedrückt. Diese dienen u.a. der Prognose von Nachfrageentwicklungen nach Bau bestimmter Netzelemente, bspw. neuer Straßenbahnstrecken. Welche Elastizitäten konkret anzuwenden sind, hängt von den jeweils zu untersuchenden Angebotsverbesserungen ab und lässt sich nicht pauschal beantworten. Eine andere Vorgehensweise zur Ermittlung des potenziellen Nutzungsverhaltens wurde im Zuge der Aufstellung des aktuellen Nahverkehrsplans 2019-2023 gewählt. Im Zuge einer Marktstudie wurden von aktuellen und potenziellen Fahrgästen des Berliner ÖPNV deren Anforderungen und Präferenzen abgefragt (vgl. Kapitel I.1.7 des Nahverkehrsplans Berlin (NVP)). Die Ergebnisse der Studie, bei der u.a. als wichtige Marktfaktoren zugunsten des ÖPNV eine hohe Verkehrssicherheit, die Nutzbarkeit der Unterwegszeit, die Bedeutung verlässlicher Informationen und die hohe zeitliche Verfügbarkeit benannt wurden, flossen in die Zielsetzungen und Maßnahmen des Nahverkehrsplans ein.

Frage 2:

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

Antwort zu 2:

Das Ausbauprogramm des Senats für den ÖPNV umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen. Diese sind im aktuellen Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023 dargestellt. Soweit damit ein Ausbau von ÖPNV-Infrastruktur verbunden ist, sind diese im ÖPNV-Bedarfsplan dargestellt, der als Anhang 3 des Nahverkehrsplan ebenfalls vom Senat beschlossen wurde. Der NVP benennt zudem eine Reihe von Maßnahmen, die in direkter Konsequenz aus den Ergebnissen der in der Antwort zu Frage 1 genannten Marktstudie in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen bzw. teilweise schon werden. Dazu zählen bspw. der weitere Ausbau der Echtzeit-Fahrgastinformation, die Ausweitung des sogenannten 10-Minuten-Netzes, die Reduzierung von Störungen und Beeinträchtigungen insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr sowie der Ausbau der Platzkapazität. Der Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023 sowie sämtliche Anlagen findet sich unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/>

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:

Im Rahmen der Aufstellung des NVP 2019-2023 wurde auch die Gleichwertigkeit des Berliner ÖPNV-Angebots untersucht. Die Vorgehensweise dieser Untersuchung wurde bereits in der Antwort auf Frage 6 der Anfrage 18/27928 erläutert.

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:

Die vom Mobilitätsgesetz geforderte Gleichwertigkeit der ÖPNV-Angebote wird über die Zugangs- und Angebotsstandards des Nahverkehrsplans konkretisiert, die nicht nur Entfernungen zur nächsten Haltestelle und Mindesttakte, sondern auch Mindestwerte für die so erschlossenen Bevölkerungsanteile definieren. Grundsätzlich entspricht das ÖPNV-Angebot in Berlin den vom NVP festgelegten Zugangsstandards. Dies gilt für die Wohnbebauung westlich des Hultschiner Damms (Straßenbahnlinien 62, 63 bzw. Buslinie N90, in Teilen 108) bis zu den Parallelstraßen Lavendelweg, Weitzgründer Straße bzw. Am Barnim, südlich der Elsenstraße bzw. der Straße Am Niederfeld (Buslinie 398) inkl. des Wohngebiets zwischen Butzer See und Elsensee, östlich der Chemnitzer Straße (Buslinie 269, in Teilen X69, 169) inkl. der Striegauer Straße und große Teile der Waldenburger Straße sowie nördlich der Ulmenstraße bzw. Kohlisstraße (Buslinie 108) inkl. der Parallelstraßen Heerstraße, Bergedorfer Straße, Teile der Eschenstraße sowie der Roedernstraße.

Die Zugangsstandards des NVP berücksichtigen aber auch, dass ggf. aufgrund der topographischen Situation oder des Zustands der Straßen eine 100 %ige Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ganz praktisch nicht immer gewährleistet werden kann. Insbesondere östlich und südlich des Habermannsees ist eine Bedienung mit Linienbussen der BVG aufgrund der Infrastrukturverhältnisse nicht praktikabel umsetzbar. So ist im NVP aus Abb. 87 im Kapitel VI.2.4.2 ersichtlich, dass ein Teil der dortigen Wohngebiete nicht innerhalb der vom NVP definierten Erreichbarkeitsstandards an den ÖPNV angebunden ist. Die dortige Bevölkerung zählt zu den 3,9 % der Berliner Bevölkerung, die außerhalb der Erschließungsstandards gemäß NVP wohnt.

Zwar sind damit die Mindeststandards des NVP gemessen an der Gesamtbevölkerung eingehalten, der NVP gibt jedoch das Ziel vor, diese Mindeststandards soweit wie sinnvoll möglich zu überschreiten. Der NVP hat daher zur Behebung von infrastrukturell bedingten Erschließungsdefiziten die Erprobung eines Rufbussystems vorgesehen, um sowohl den Erfolg als auch die damit verbundenen Kosten real ermitteln zu können. Daher sind u.a. die Wohngebiete rund um die Kaulsdorfer Seen sowie die ÖPNV-Haltestellen der oben genannten Linien als zukünftiges Rufbus-Bediengebiet zwischen dem Aufgabenträger und der BVG vorgesehen. Der Betriebsstart für den Rufbus ist für Mai 2022 geplant.

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:

Hierzu sei wird auf die Antwort zu Frage 5 der Anfrage 18/27928 verwiesen. Im Zusammenhang mit der nachfolgenden, bezirksweisen Aufschlüsselung durch die BVG über die in den vergangenen Jahren bestellten ÖPNV-Mehrleistungen verweist der Senat darauf, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als Aufgabenträger für den ÖPNV auf ein bezirksübergreifendes ÖPNV-Netz abzielt und die Mehrleistungen nicht nach Bezirken differenziert plant oder gesondert erfasst.

#### Reinickendorf

- 2019: Betriebszeiterweiterung montags bis freitags im 20'-Takt auf der Linie 220 zwischen Borsigwalde, Humboldt-Klinikum und U Rathaus Reinickendorf (neu: ab 05:30 Uhr bis 23:00 Uhr)
- 2020: Taktverdichtung montags bis freitags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 120 zwischen U Leopoldplatz und U Paracelsus-Bad (neu: ab 05:00/06:30 Uhr bis 19:00/19:30 Uhr)
- 2020: Taktverdichtung samstags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 124 zwischen Märkisches Viertel, Wilhelmsruher Damm und S Heiligensee (neu: ab 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr)
- 2020: Taktverdichtung samstags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 125 zwischen S Frohnau und U Kurt-Schumacher-Platz (neu: ab 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr)
- 2020: Betriebszeiterweiterung samstags im 20'-Takt auf der Linie 125 zwischen U Osloer Str. und Holzhauser Str./Schubartstr. (neu: ab 05:30 Uhr bis 00:30 Uhr)
- 2021: Taktverdichtung in den Sommerferien montags bis freitags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 133 zwischen Tegel-Süd, Neheimer Str. und U Alt-Tegel (neu: ab 06:00/06:30 Uhr bis 18:00/18:30 Uhr)

#### Treptow-Köpenick

- 2019: Taktverdichtung im Sommerhalbjahr dienstags bis freitags auf einen 7/8-Minuten-Takt (statt 10'-Takt) auf der Linie F12 (neu: ab 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr)
- 2019: Taktverdichtung im Sommerhalbjahr montags bis freitags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie F12 (neu: ab 14:30 Uhr bis 18:30 Uhr)
- 2020: Taktverdichtung montags bis freitags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 164 zwischen Altglienicke, Siriusstr. und S Adlershof (neu: ab 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr)
- 2020: Taktverdichtung samstags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 260 (neu: ab 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr)
- 2020: Taktverdichtung montags bis sonntags auf einen 20'-Takt (statt 30'-Takt) auf der Linie 163 zu allen Betriebszeiten
- 2020: Taktverdichtung montags bis sonntags auf einen 20'-Takt (statt 30'-Takt) auf der Linie 363 zu allen Betriebszeiten
- 2020: Taktverdichtung montags bis freitags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 62 zwischen S Köpenick und Mahlsdorf Süd (neu: ab 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr)
- 2021: Betriebszeiterweiterung montags bis sonntags im 20'-Takt auf der Linie X69 (neu: Mo-Fr ab 05:30 Uhr bis 00:00 Uhr, Sa ab 07:00 Uhr bis 00:00 Uhr, So ab 09:00 Uhr bis 00:00 Uhr)

- 2021: Taktverdichtung montags bis samstags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 68 zwischen S Köpenick und S Grünau (neu: Mo-Fr ab 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr, Sa ab 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr)
- 2021: Taktverdichtung montags bis freitags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 27 zwischen S Friedrichsfelde Ost und Freizeit- und Erholungszentrum (neu: ab 06:30/07:00 Uhr bis 18:30/19:00 Uhr)

#### Marzahn-Hellersdorf

- 2020: Taktverdichtung samstags auf einen 10'-Takt (statt 20'-Takt) auf der Linie 16 (neu: ab 10:00/10:30 Uhr bis 19:00/19:30 Uhr)
- 2021: Betriebszeiterweiterung montags bis sonntags im 20'-Takt auf der Linie X69 (neu: Mo-Fr ab 05:30 Uhr bis 00:00 Uhr, Sa ab 07:00 Uhr bis 00:00 Uhr, So ab 09:00 Uhr bis 00:00 Uhr)
- 2021: Betriebszeiterweiterung montags bis sonntags im 20'-Takt auf der Linie 398 (neu: Mo-Fr ab 05:00 Uhr bis 23:00 Uhr, Sa ab 07:00 Uhr bis 23:00 Uhr, So ab 10:00 Uhr bis 23:00 Uhr)

Frage 6:

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

Antwort zu 6:

Siehe die Antwort zu Frage 3. Zudem wurde in der Anfrage 18/27928 in der Antwort auf Frage 6 bereits erläutert, wo hinsichtlich der Anforderung eines gleichwertigen ÖPNV-Angebots noch Defizite bestehen.

Frage 7:

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

Antwort zu 7:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 6 der Anfrage 18/27928 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:

Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 in der Anfrage 18/27928 verwiesen.

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:

Im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 sowie im Nahverkehrsplan 2019-23 ist die Untersuchung von U-Bahn-Verlängerungen vorgesehen. Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der U6 zur Urban Tech Republic (UTR)/Flughafen Tegel, U7 zum Flughafen BER, U7 nach Heerstraße Nord und U8 ins Märkische Viertel sind abgeschlossen. Der Senat hat im Februar 2021 beschlossen, dass die Verlängerungen der U7 an beiden Endpunkten weiterverfolgt werden sollen. Der zu erwartende Nutzen der Verlängerungen der U7 liegt höher als der bei den untersuchten Linien U6 und U8. Im Juni 2021 hat der Senat beschlossen, dass auch eine Verlängerung der U3 zum Mexikoplatz weiterverfolgt werden soll. Der nächste Schritt für die genannten Maßnahmen ist die Untersuchung der Wirtschaftlichkeit.

Die U-Bahn-Linie 11 vom Hauptbahnhof zum Glambecker Ring ist im Flächennutzungsplan enthalten, weshalb eine Flächenfreihaltung gesichert ist.

Für die vier in Machbarkeitsstudien untersuchten Linien gibt es folgende Einschätzungen:

- Die Vorzugsvariante der U7 Richtung BER hat ein hohes Fahrgastpotenzial (35.000 Fahrgäste/Tag) und eine dreifach positive verkehrliche Erschließungswirkung: erstens für das Wohngebiet um den Lieselotte-Berger-Platz, zweitens für die Gemeinde Schönefeld (S-Bahn-Lückenschluss) mit den dort angesiedelten Wirtschaftsunternehmen auch in der Airport City, drittens entsteht eine weitere ÖPNV-Verbindung zum BER. Nötig bleibt eine Abstimmung mit Brandenburg und der Gemeinde Schönefeld für weitere Schritte. Eine Verlängerung nur auf Berliner Gebiet wäre nicht zielführend.
- Die U7 Richtung Heerstraße hat das höchste untersuchte Fahrgastpotenzial (bis zu 40.000 Fahrgäste/Tag) und damit absehbar positive verkehrliche Wirkungen, etwa die Entlastung und den Ersatz des Busverkehrs in Spandau. Daher wäre eine genaue Nutzen-Kosten-Untersuchung für diese Strecke positiv zu bewerten.
- Für die U8 Richtung Märkisches Viertel ist der zu erwartende Nutzen deutlich kleiner (geringeres Potenzial von 25.000 Fahrgäste/Tag), zudem sind starke Einschränkungen während der Bauzeit unvermeidlich (Sperrung Wilhelmsruher Damm). Darüber hinaus werden neue attraktive Verkehrsverbindungen wie die Heidekrautbahn-Reaktivierung plus Buserschließung bereits entwickelt bzw. sind im Bau. Vor diesem Hintergrund ist für die Maßnahme an der U8 durch den Senat nicht über die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung entschieden worden.
- Bei der U6 Richtung UTR ist nur ein geringes Fahrgastpotenzial (15-20.000 Fahrgäste/Tag) zu erwarten, aber gravierende Eingriffe während der Bauzeit (Sperrung der U6 nach Alt-Tegel für zwei Jahre, weitgehender Abriss des Einkaufszentrums Clou) und durch die Ausfädelung eine schlechtere Anbindung

von Alt-Tegel. Die alternative Straßenbahnanbindung erscheint vor diesem Hintergrund klar als geeignetere Schienenverkehrslösung für die künftige Anbindung der Urban Tech Republic.

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?

Antwort zu 11:

Mit Stand zum 31.05.2021 sind grundsätzlich alle durch die BVG eingesetzten U-Bahnen, Straßenbahnen, Fähren und Busse barrierefrei. Nicht barrierefrei sind lediglich die Ruderfähre F24 in Rahnsdorf und die auf der Linie 218 im Grunewald partiell eingesetzten historischen Busse.

Von 175 U-Bahnhöfen der BVG sind 35 bislang nicht barrierefrei. Insgesamt sind 123 U-Bahnhöfe mit einem taktilen Leitsystem für sehbehinderte und blinde Fahrgäste ausgestattet (Stand September 2020). Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist im Nahverkehrsplan darzustellen, wie ab 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, soweit nicht begründete Ausnahmen davon erforderlich sind. Im NVP 2019-2023 wurde entsprechend dargestellt, dass an einzelnen Stationen die Fertigstellung der Aufzüge bis zum 01.01.2022 aufgrund technischer Anforderungen nicht sicher gewährleistet werden kann. Zudem muss aufgrund der Komplexität der Vorhaben an manchen Aufzugsstandorten auch mit Verzögerung bei der Realisierung gerechnet werden.

Von 803 Straßenbahnhaltestellen der BVG sind 252 nicht barrierefrei (Stand 31.12.2020). Der Ausbau der restlichen ca. 200 Bahnsteige wird sukzessiv vorgenommen.

Zu den ca. 6.500 Richtungshaltestellen der BVG beim Bus liegen derzeit keine konkreten Zahlen vor. Bei Straßenbahnen und Bussen wird die noch nicht an allen Haltestellen vorhandene barrierefreie Gestaltung durch die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Rampen kompensiert.

Um zukünftig flexibel auf (temporäre) Einschränkungen bei der Verfügbarkeit von Aufzügen reagieren zu können, wird zur weiteren Unterstützung der Barrierefreiheit derzeit das vom Land bei der BVG bestellte Angebot einer Alternativen Barrierefreien Beförderung (ABB) von der BVG ausgeschrieben. Der Pilotbetrieb der ABB wird zunächst entlang der U-Bahn-Linie U8 sowie auf einem Abschnitt der U5 etabliert. Ab 2023 soll der ABB-Betrieb auf der Basis der mit dem Pilotbetrieb gesammelten Erfahrungen stadtweit ausgedehnt werden.

Mit dem ABB-Betrieb wird Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen künftig eine Alternative geboten werden, wenn barrierefreie Zugangsstellen zum ÖPNV (Bahnhöfe und Haltestellen aller Berliner ÖPNV-Verkehrsmittel) nicht wie vorgesehen für Betroffene nutzbar und zugänglich sind. Ebenso ist die ABB-Nutzung möglich, wenn Zugangsstellen zum ÖPNV noch nicht barrierefrei ausgebaut sind. Bei Ausfall oder Fehlen bspw. eines Aufzugs soll für betroffene Fahrgäste zunächst eine mögliche Alternative im bestehenden ÖPNV-Netz geprüft werden. Wenn diese nicht oder nur mit hohem zusätzlichem Zeitaufwand verfügbar ist, erfolgt die Buchung eines ABB-Fahrzeugs für die Beförderung



zur nächsten geeigneten Zugangsstelle für die Fortsetzung der geplanten Fahrt. Nach Kenntnis des Senats existiert in Deutschland bislang kein vergleichbares Angebot, das im Sinne einer Beförderungsgarantie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die durchgehende Reisekette flächendeckend gewährleisten soll.

Frage 12:

Welche Maßnahmen zur Gestaltung von barrierefreier Mobilität wurden seit 2018 ergriffen? Welche Maßnahmen werden dieses Jahr noch umgesetzt, und welche sind für 2022 und 2023 geplant (aufgeschlüsselt nach Jahr, Maßnahme, Bezirk, City und Außenbezirk)?

Antwort zu 12:

Bis auf wenige Ausnahmen befinden sich alle Bushaltestellen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) in öffentlichem Straßenland. Somit liegt die Zuständigkeit und die Verantwortung zur Bushaltestelleninfrastruktur bei den Straßen- und Grünflächenämtern der Bezirke, welche als Straßenbaulastträger fungieren. Siehe hierzu ebenfalls die Antworten auf die Schriftliche Anfrage 18/25422.

Der Landeshaushalt stellt über die Zuweisungen an die Bezirke hinaus Fördermittel für den barrierefreien Ausbau zur Verfügung, welche die Bezirke bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eigenverantwortlich beantragen können. Hinzu kommen Mittel aus dem zum Jahresende 2021 auslaufenden „Kommunalinvestitionsförderungsfonds (KInvF)“, sowie dem „Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)“. Grundsätzlich bestehen die genannten Fördermöglichkeiten sowohl für Planungs- als auch Baukosten, sodass sowohl im Bestandsumbau als auch im Neubau ein hohes Maß an Flexibilität erreicht wird. Da die Bezirke die Haltestellen eigenverantwortlich umbauen, liegt dem Senat keine Auflistung der in den kommenden Jahren anstehenden Umbauten von Bushaltestellen vor. Zudem ergibt sich aus den Antworten auf die Anfrage 18/25422 die Vielschichtigkeit der Bearbeitungshemmnisse und zeigt, dass die Finanzierung dieser Aufgaben in Bezirkszuständigkeit über die Senatsverwaltungen einen zeitlichen und personellen Mehraufwand verursacht.

Die Barrierefreiheit der U-Bahnhöfe liegt in der Zuständigkeit der BVG. Zwischen den Jahren 2018 und 2020 wurden die folgenden Aufzüge in Betrieb genommen:

- U-Bf. Oskar-Helene-Heim
- U-Bf. Freie Universität (Thielplatz)
- U-Bf. Podbielskiallee
- U-Bf. Parchimer Allee
- U-Bf. Jakob-Kaiser-Platz
- U-Bf. Karl-Marx-Straße
- U-Bf. Blissestraße
- U-Bf. Adenauerplatz
- U-Bf. Friedrich-Wilhelm-Platz
- U-Bf. Halemweg
- U-Bf. Rüdeshheimer Platz
- U-Bf. Kurfürstenstraße
- U-Bf. Viktoria-Luise-Platz
- U-Bf. Zwickauer Damm
- U-Bf. Nauener Platz

- U-Bf. Schlossstraße
- U-Bf. Eisenacher Straße
- U-Bf. Spichernstraße (U3)
- U-Bf. Spichernstraße (U9)
- U-Bf. Sophie-Charlotte-Platz

Für die Jahre 2021, 2022 und 2023 sind die folgenden Ausbaumaßnahmen geplant:

Bezirk	Jahr	U-Bahnhof	Maßnahme
Mitte	2021	U-Bf. Klosterstraße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Mitte	2022	U-Bf. Hausvogteiplatz	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Mitte	2022	U-Bf. Seestraße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Mitte	2022	U-Bf. Pankstraße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Mitte	2022	U-Bf. Birkenstraße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Mitte	2022	U-Bf. Rosa-Luxemburg-Platz	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Neukölln	2021	U-Bf. Grenzallee	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Charlottenburg-Wilmersdorf	2022	U-Bf. Kaiserdamm	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Charlottenburg-Wilmersdorf	2022	U-Bf. Augsburgener Straße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Charlottenburg-Wilmersdorf	2022	U-Bf. Konstanzer Straße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Friedrichshain-Kreuzberg	2022	U-Bf. Gneisenaustraße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Friedrichshain-Kreuzberg	2022	U-Bf. Schlesisches Tor	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Tempelhof-Schöneberg	2022	U-Bf. Rathaus Schöneberg	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Tempelhof-Schöneberg	2023	U-Bf. Bayerischer Platz	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Tempelhof-Schöneberg	2023	U-Bf. Platz der Luftbrücke	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Reinickendorf	2022	U-Bf. Residenzstraße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Reinickendorf	2022	U-Bf. Holzhauser Straße	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Reinickendorf	2023	U-Bf. Borsigwerke	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Reinickendorf	2023	U-Bf. Franz-Neumann-Platz	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)
Spandau	2023	U-Bf. Altstadt Spandau	Barrierefreier Ausbau (Aufzug)

Bei der Straßenbahn kann durch den 100 %igen Einsatz von Niederflurfahrzeugen ein barrierefreier Verkehr angeboten werden. Zusätzlich sind mehr als zwei Drittel aller Straßenbahnhaltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut. Der Ausbau der restlichen ca. 200 Bahnsteige sieht der Nahverkehrsplan bis 2025 vor.

Frage 13:

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

Antwort zu 13:

Der Senat hat in den vergangenen Jahren vielfältige Maßnahmen ergriffen, um ein bezahlbares und hochwertiges Angebot für den ÖPNV für alle Nutzergruppen sicherzustellen. Hierzu wurden auf Preisanpassungen der Abonnements in Berlin seit 2016 verzichtet und die Preise stabil gehalten und zusätzlich 2019 ein verbessertes und nochmals rabattiertes Jobticket eingeführt. Hierdurch werden insbesondere Pendlerinnen und Pendler entlastet. Für Schülerinnen und Schüler wird seit 2019 das Schülerticket kostenfrei angeboten, die Kosten hierfür trägt das Land Berlin. Außerdem hat der Senat gemeinsam mit dem Land Brandenburg für Auszubildende das verbundweit gültige Azubiticket des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) eingeführt, welches gegenüber der schon bisher ermäßigten Monatskarte für den Ausbildungsverkehr nochmals stärker rabattiert ist. Für Personen mit geringem Einkommen wird ein erheblich ermäßigtes Berlin Ticket S angeboten, was für Inhaberinnen und Inhaber des Berlin-Passes erworben werden kann. Mit der Ausweitung der Berechtigung des Berlin-Passes auf Wohngeldempfängerinnen und -empfänger werden künftig auch Personen berücksichtigt, die knapp keine Transferleistungen beispielsweise nach dem SGB II und XII erhalten, um Lücken, die um die Einkommensgrenzen des Transferleistungsbezugs entstehen können, abzumildern.

Mit diesen Regelungen bestehen für die jeweiligen Gruppen besonders preisgünstige Angebote zur ÖPNV-Nutzung. Für Gelegenheitsfahrten bietet der VBB-Tarif ebenfalls attraktive Preisangebote, die oftmals unten den Fahrpreisen anderer Regionen liegen. Gleichzeitig setzt sich der Senat dafür ein, dass der Bund den Ländern mehr Finanzmittel für den ÖPNV bereitstellt, um notwendige Angebotsausweitungen und den Ausbau des ÖPNV-Systems finanzieren zu können.

Frage 14:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 20. Juli 2021

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz